

UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO
CENTRO DE ARTES E COMUNICAÇÃO
DEPARTAMENTO DE ARQUITETURA E URBANISMO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DESENVOLVIMENTO URBANO

ANA PAULA MOTA DE BITENCOURT DA COSTA LINS

**As Ferrovias como Patrimônio Cultural Mundial: Os Estados-partes, a UNESCO
e o Valor Universal Excepcional**

Recife

2015

ANA PAULA MOTA DE BITENCOURT DA COSTA LINS

**As Ferrovias como Patrimônio Cultural Mundial: Os Estados-partes, a UNESCO
e o Valor Universal Excepcional**

Tese de Doutorado apresentada ao Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Urbano (MDU) da Universidade Federal de Pernambuco (UFPE) como um dos requisitos para a obtenção do título de Doutor em Desenvolvimento Urbano.

Orientadora: Prof^ª. Dr^ª. Virgínia Pontual

Recife

2015

Catálogo na fonte
Bibliotecário Jonas Lucas Vieira, CRB4-1204

L759f Lins, Ana Paula Mota de Bitencourt da Costa
As ferrovias como patrimônio cultural mundial: os Estados-parte, a UNESCO e o Valor Universal Excepcional / Ana Paula Mota de Bitencourt da Costa Lins. – Recife, 2015.
228 f.: il., fig.

Orientadora: Virgínia Pitta Pontual.
Tese (Doutorado) – Universidade Federal de Pernambuco, Centro de Artes e Comunicação. Desenvolvimento Urbano, 2016.

Inclui referências.

1. Valor. 2. Valor Universal Excepcional. 3. Teoria dos valores. 4. Teoria da conservação. 5. Patrimônio ferroviário. 6. Patrimônio cultural. 7. Patrimônio mundial. 8. UNESCO. I. Pontual, Virgínia Pitta (Orientadora). II. Título.

711.4 CDD (22.ed.)

UFPE (CAC 2016-214)

Ata da quarta defesa de TESE de Doutorado, do Programa De Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano do Centro de Artes e Comunicação da Universidade Federal de Pernambuco, no dia 14 de setembro de 2015.

Aos quatorze dias do mês de setembro de dois mil e quinze (2015), às 11 horas, na Sala de aula de Ciência da Informação do Centro de Artes e Comunicação da Universidade Federal de Pernambuco, em sessão pública, teve início a defesa da Tese intitulada “As ferrovias como Patrimônio Cultural Mundial: Os Estados-parte, a UNESCO e o Valor Universal Excepcional, na área de concentração Desenvolvimento Urbano”, da aluna Ana Paula Mota de Bitencourt da Costa Lins sob a orientação da Professora Virgínia Pitta Pontual. A doutoranda cumpriu todos os demais requisitos regimentais para a obtenção do grau de Doutor(a) em Desenvolvimento Urbano. A Banca Examinadora foi indicada pelo colegiado do programa de pós-graduação em 13 de agosto de 2015, na sua 1ª Reunião Extraordinária e homologada pela Diretoria de Pós-Graduação, através do Processo Nº 23076.039682/2015-57 em 04/09/2015, composta pelos Professores: Virgínia Pitta Pontual, Norma Lacerda Gonçalves, Renata Campello Cabral e Fernando Diniz Moreira, da Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano/UFPE; e Lúcia Tone Ferreira Hidaka, UFAL. Após cumpridas as formalidades, a candidata foi convidada a discorrer sobre o conteúdo da Tese. Concluída a explanação, a candidata foi argüida pela Banca Examinadora que, em seguida, reuniu-se para deliberar e conceder à mesma a menção _____ da referida Tese. E, para constar, lavrei a presente Ata que vai por mim assinada, Renata de Albuquerque Silva, e pelos membros da Banca Examinadora.

Recife, 14 de setembro de 2015.

BANCA EXAMINADORA

Profa. Virgínia Pitta Pontual
Profa. Norma Lacerda Gonçalves
Profa. Renata Campello Cabral
Prof. Fernando Diniz Moreira
Profa. Lúcia Tone Ferreira Hidaka
Ana Paula Mota de Bitencourt da Costa Lins
Renata de Albuquerque Silva (Secretária)

Indicação para publicação ()

DEDICATÓRIA

Aos meu pais Tania e Marçal, por me ensinarem os seus valores;

Ao meu marido Artur, por compartilhar os nossos valores;

Aos meus filhos Júlia e Mateus, por realizarem os meus maiores valores.

AGRADECIMENTOS

Estudar sobre valor é investigar a essência do ser, é compreender que a caminhada de cada um é pautada em escolhas, que, por sua vez, são balizadas pelos valores...valores que cada um atribui aos estudos, ao trabalho, aos amigos, à família e a Deus.

Agradeço, primeiramente, a minha querida orientadora Virgínia Pontual pela dedicação, pelos grandes ensinamentos, pelo estímulo para o enfrentamento dos desafios lançados para estudar uma temática tão desafiante, fazendo-me refletir profundamente ao ponto de enxergar “*coisas aparentemente invisíveis*” na minha pesquisa, mas de extrema relevância científica.

Aos professores Sílvio Zanchetti, Norma Lacerda, Fernando Diniz, Luís Amorim, Ana Rita Sá Leitão, Tomás Lapa, Maria Ângela Almeida, Lúcia Leitão e Circe Monteiro pelas preciosas lições ao longo do doutorado.

Às professoras Norma Lacerda, Natália Miranda, Lúcia Leitão, Beatriz Kuhl e Renata Cabral pelas importantes contribuições e incontáveis sugestões nas bancas de projeto e de qualificação, que tanto contribuíram para o aprimoramento desta tese.

A toda equipe do Departamento de Pós-graduação em Desenvolvimento Urbano - MDU, em especial à Renata de Albuquerque Silva, pela constante atenção, dedicação e prestatividade em todos os momentos desta pesquisa.

Aos colegas do MDU, Márcio Bezerra, Cecília Ribeiro, Elena Florissi, Juliana Melo Pereira, Breno Borges e aos demais colegas que, comigo, compartilharam momentos de reflexão, contribuindo para o desenvolvimento desta tese.

Às funcionárias Lucile Smirnov do Arquivo Central do ICOMOS – Paris, e Petra van den Born, da biblioteca da Central da UNESCO - Paris, que me receberam, com muita atenção e gentileza, disponibilizando-me grande parte da literatura internacional utilizada nesta tese.

Aos colegas do Iphan, Frederico Almeida e Gisela Montenegro, agradeço pelo incentivo e pela compreensão na árdua tarefa de conciliar o trabalho institucional e a elaboração desta pesquisa.

Agradeço também aos queridos companheiros de trabalho, Fernanda Gusmão, Carmem Muraro, Graças Vilas, Cremilda Martins, Nilson Figueiredo, Fabiana Dantas, Marcos Simão, Marcelo Freitas, Márcia Hazin, Maria Emília Lopes, Eraldo Vieira, Patrícia Valéria, Raquel Viana,

Joana Gouveia e aos demais colegas que, direta ou indiretamente, apoiaram-me e incentivaram-me em todos estes anos de estudo.

Às minhas queridas amigas e colegas de profissão, Cláudia Rodrigues e Daniela Periquito, pelas risadas, pelos desabafos, pelos conselhos, pelo constante incentivo e pela grande amizade.

Às minhas amigas desde sempre, Paula Velozo, Raíssa Saldanha, Renata Rezende, Charlana Rodrigues, Cristina Reina, Luciana Asfora, Carolina Asfora, Cynara Rios, Mayura Lins, Ana Karla Baptista, Milena Cunha e Íris Britto agradeço o apoio, as palavras de incentivo e de carinho, ao longo destas décadas de verdadeira amizade.

À amiga Danielle Homsani, pelo carinho e incentivo constante ao longo desta trajetória de estudo.

A Sandra, meu anjo da casa, por todo o apoio, profissionalismo, amizade e carinho para com todos da minha família; e a Elane, por toda a atenção e cuidado com meus filhos.

À família que ganhei de presente, à minha sogra e minha segunda mãe, Maria Thereza Lins, a quem não tenho palavras para agradecer a amizade, o carinho, a colaboração e o estímulo em todos estes anos de estudo; ao meu querido sogro, Artur Orlando, por me ensinar a leveza da vida e a importância do sorriso; à minha cunhada, amiga e irmã de coração, Thaís Lins, por todo o seu amor com os meus filhos, pela colaboração nestes anos de estudo e por me presentear com a minha querida afilhada Gabriela; ao meu cunhado Leonardo Menelau, pelo apoio e atenção; à tia Terezinha, meu exemplo de equilíbrio e de sensatez, muito obrigada por fazer-me sentir sua sobrinha-neta.

À minha amada mãe, Tania Bitencourt, pelo seu amor incondicional, pela excessiva preocupação com a minha saúde, com o meu bem-estar, por estar sempre pronta a me escutar e me ajudar e, principalmente, por inculcar em mim a força de lutar e de persistir frente a quaisquer desafios.

Ao meu querido pai, Marçal Bitencourt, meu exemplo de determinação, de segurança, de equilíbrio, de responsabilidade e de intelectualidade. Agradeço por acreditar em mim e por me ensinar a sua hierarquia de valores.

Ao meu irmão Marcelo Bitencourt, pela sua amizade, carinho, zelo, e por ser um tio tão presente, amoroso e dedicado. À minha querida cunhada, amiga e irmã do coração, Andressa, por todo o seu apoio, disponibilidade e carinho em todos estes anos de estudo. À minha amada afilhada

Maria Eduarda e a minha bonequinha de verdade, Camila, obrigada por tornarem os dias da sua tia mais iluminados, leves e felizes.

Ao meu marido, Artur Lins, a quem não tenho palavras para agradecer todo o apoio e o incentivo ao longo desta extenuante jornada de estudos. Agradeço pelo seu amor, sua amizade, seu carinho, sua companhia constante, sua lealdade, sua compreensão nos períodos de ausência, por toda a dedicação com tudo e com todos e pela incansável revisão de texto desta tese.

À Julia, minha primogênita, que, no auge dos seus 07 anos, acompanhou capítulo por capítulo desta tese, aprendeu a compartilhar a sua mãe com os períodos de estudos e a suportar as minhas ausências. Obrigada, filha, por me compreender e por fazer sentir-me mais forte com o seu amor e com a sua ternura.

A Mateus, meu caçula, com quem aprendi que tudo na vida tem o seu tempo e que cada um tem o seu tempo. Obrigada, filho, por me compreender e por me ensinar a essência do verdadeiro amor.

Agradeço, mais que tudo, a Deus, que sempre me cercou das melhores pessoas e que sempre me deu forças para persistir, frente a quaisquer obstáculos.

RESUMO

Esta tese intitulada como “**As ferrovias como Patrimônio Cultural Mundial: Os Estados-parte, a UNESCO e o Valor Universal Excepcional**” apresenta como principal objetivo investigar a atribuição do valor universal excepcional “*outstanding universal value*” (OUV) às ferrovias inscritas na Lista do Patrimônio Mundial, através da análise destinada a identificar os critérios e requisitos necessários para o seu reconhecimento. Assim sendo, apresenta-se dividida em 03 etapas: a primeira corresponde ao eixo teórico da pesquisa, onde são abordados o entendimento do patrimônio ferroviário e do valor universal excepcional. Para tanto, são apresentados, em um primeiro momento, um panorama geral sobre as ferrovias, as discussões sobre a preservação do patrimônio ferroviário no contexto mundial, e a percepção do patrimônio ferroviário no âmbito da UNESCO. A seguinte abordagem teórica centra-se na compreensão do valor à luz da Teoria dos Valores (Axiologia dos Valores) e da Teoria da Conservação. O segundo eixo da pesquisa refere-se aos aspectos metodológicos adotados para a investigação da atribuição do valor universal excepcional às ferrovias mundiais. Desta forma, são selecionados 03 (três) estudos de caso, para a consecução do objetivo central desta tese: a ferrovia *Semmering*, na Áustria; a Ferrovia *Darjeeling*, na Índia; e a Ferrovia *Rhaetian*, que corta os países da Suíça e Itália. O método selecionado para a análise das aludidas ferrovias é a Análise de Conteúdo, de Bardin, aplicado no *corpus* documental, composto pelos Documentos de Avaliação do Corpo Consultivo de cada ferrovia analisada. A tese utiliza como premissa de que a partir da identificação dos atributos das ferrovias é possível interpretar os valores que, de forma inter-relacionada, conformam a categoria do valor universal excepcional das ferrovias mundiais. Desta forma, a partir da análise realizada em cada uma das ferrovias selecionadas, foi possível inferir que o seu valor universal excepcional é composto por uma pluralidade de valores dinâmicos e interdependentes, que se relacionam de forma a ressaltar uma ordem e uma hierarquia, onde os valores de maior destaque são o que mais importam preservar, por justificarem o reconhecimento das ferrovias como patrimônio cultural mundial.

Palavras-chave: Valor. Valor Universal Excepcional. Teoria dos Valores. Teoria da Conservação. Patrimônio Ferroviário. Patrimônio Cultural. Patrimônio Mundial. UNESCO.

ABSTRACT

The dissertation "**The railways as a World Cultural Heritage: States Parties, UNESCO and the Outstanding Universal Value**" has aims at investigating the attribution of Outstanding Universal Value (OUV) to railways included on the World Heritage List, through the identification of criteria and requirements for recognition. The research focuses on 03 stages. The first stage is the theoretical framework of the research, aiming at approaching the theoretical problem: an understanding of the railway heritage and of outstanding universal value. Accordingly, there follow an overview of the railways, discussions on the preservation of the railway heritage in the global context, and in the UNESCO context. The second theoretical approach corresponds to the understanding of the value to the Theory of Values (Axiology of Values) and Conservation Theory. The second approach focused on the investigation of the empirical problem: the attribution of outstanding universal value. In this way, three (03) case studies to achieve the central objective of this thesis are highlighted: The Semmering Railway, Austria; the Railway Darjeeling, India; and the Rhaetian Railway, which crosses Switzerland and Italy. The method used for the analysis of that railway is Bardin's Content Analysis, applied to the documentation corpus, consisting of the Advisory Body Assessment Document of each analyzed railroad. The dissertation is based on the premise that from the railways attributes of identification it is possible to interpret the values that make up the outstanding universal value of the world's railways. Thus, the empirical axis of research, analysis of each of the selected railways performed, leadin to infer that the outstanding universal value of the global railway is composed of a plurality of values dynamic and interdependent and that there is a hierarchy in its relations, point out an order, where the most outstanding values are what should be preserved, as justified by the recognition of the railways as a cultural world.

Key- Words: Value. Outstanding Universal Value. Theory of Values. Conservation Theory. Railway Heritage. Cultural Heritage. World Heritage. UNESCO.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

| | |
|--|-----|
| Figura 01: Esquema - Categorização dos Atributos | 116 |
| Figura 02: Esquema para identificação dos atributos e valores das ferrovias mundiais | 125 |
| Figura 03: Esquema para a investigação dos valores das ferrovias mundiais | 127 |

LISTA DE TABELAS

| | |
|---|-----|
| Tabela 01: Tipologia dos Valores | 78 |
| Tabela 02: Características gerais das ferrovias inscritas na Lista do Patrimônio Mundial..... | 108 |
| Tabela 03: Conteúdo do Documento de Avaliação do Corpo Consultivo | 112 |
| Tabela 04: Conteúdo do Documento de Decisão do Comitê do Patrimônio Mundial | 112 |
| Tabela 05: Ferrovia Semmering - Análise de Conteúdo do Documento de Avaliação (Estado- parte)..... | 133 |
| Tabela 06: Ferrovia Semmering - Análise de Conteúdo do Documento de Avaliação (ICOMOS) | 134 |
| Tabela 07: Ferrovia Semmering - Análise de Conteúdo do Documento de Decisão (Comitê do Patrimônio Mundial) | 134 |
| Tabela 08: Ferrovia Darjeeling - Análise de Conteúdo do Documento de Avaliação (Estado- parte)..... | 163 |
| Tabela 09: Ferrovia Darjeeling - Análise de Conteúdo do Documento de Avaliação (ICOMOS)..... | 164 |
| Tabela 10: Ferrovia Darjeeling - Análise de Conteúdo do Documento de Decisão (Comitê do Patrimônio Mundial) | 164 |
| Tabela 11: Ferrovia Rhaetian - Análise de Conteúdo do Documento de Avaliação (Estado- parte)..... | 189 |
| Tabela 12: Ferrovia Rhaetian - Análise de Conteúdo do Documento de Avaliação (ICOMOS) | 190 |
| Tabela 13: Ferrovia Rhaetian - Análise de Conteúdo do Documento de Decisão (Comitê do Patrimônio Mundial)..... | 191 |

LISTA DE SIGLAS

DOCOMOMO - *International Organisation for the Documentation and Conservation of buildings and sites of the Modern Movement*

ICCROM – *International Centre for the Study of the Preservation and Restoration of the Cultural Properties*

ICOMOS – *International Council on Monuments and Sites*

IFLA – *International Federation of Landscape Architects*

IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico Artístico e Nacional

IUCN – *International Union for Conservation of Nature*

OG – *Operational Guidelines for the Implementation of the World Heritage Convention*

OUV – *Outstanding Universal Value*

TICCIH – *The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage*

UNESCO – *United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization*

WHC – *World Heritage Centre*

WHL – *World Heritage List*

LISTA DE GRÁFICOS

| | |
|--|-----|
| Gráfico 01: Relação - Atributos e Valores, no âmbito do Estado-parte - Ferrovia Semmering.. | 150 |
| Gráfico 02: Frequência dos Atributos reconhecidos pelo Estado-parte - Ferrovia Semmering..... | 151 |
| Gráfico 03: Frequência dos Valores conferidos pelo Estado-parte - Ferrovia Semmering | 152 |
| Gráfico 04: Relação de Atributos e Valores, no âmbito do ICOMOS - Ferrovia Semmering | 153 |
| Gráfico 05: Frequência dos Atributos reconhecidos pelo ICOMOS - Ferrovia Semmering | 153 |
| Gráfico 06: Frequência dos Valores conferidos pelo ICOMOS - Ferrovia Semmering | 154 |
| Gráfico 07: Relação - Atributos e Valores, no âmbito do Comitê - Ferrovia Semmering | 155 |
| Gráfico 08: Frequência dos Atributos validados pelo Comitê - Ferrovia Semmering | 156 |
| Gráfico 09: Frequência dos Valores validados pelo Comitê - Ferrovia Semmering | 156 |
| Gráfico 10: Hierarquia dos Valores que constituem o OUV da Ferrovia Semmering | 157 |
| Gráfico 11: Relação - Atributos e Valores, no âmbito do Estado-parte -Ferrovia Darjeeling | 176 |
| Gráfico 12: Frequência dos Atributos reconhecidos pelo Estado-parte - Ferrovia Darjeeling ... | 177 |
| Gráfico 13: Frequência dos Valores conferidos pelo Estado-parte - Ferrovia Darjeeling | 177 |
| Gráfico 14: Relação de Atributos e Valores, no âmbito do ICOMOS - Ferrovia Darjeeling | 179 |
| Gráfico 15: Frequência dos Atributos conferidos pelo ICOMOS – Ferrovia Darjeeling..... | 179 |
| Gráfico 16: Frequência dos Valores conferidos pelo ICOMOS – Ferrovia Darjeeling | 180 |
| Gráfico 17: Relação - Atributos e Valores, no âmbito do Comitê – Ferrovia Darjeeling..... | 181 |
| Gráfico 18: Frequência dos Atributos validados pelo Comitê – Ferrovia Darjeeling..... | 182 |
| Gráfico 19: Frequência dos Valores validados pelo Comitê – Ferrovia Darjeeling | 182 |
| Gráfico 20: Hierarquia dos valores que constituem o OUV da Ferrovia Darjeeling | 184 |
| Gráfico 21: Relação - Atributos e Valores, no âmbito do Estado-parte – Ferrovia Rhaetian | 202 |
| Gráfico 22: Frequência dos Atributos reconhecidos pelos Estados-parte – Ferrovia Rhaetian | 203 |
| Gráfico 23: Frequência dos Valores conferidos pelo Estados-parte - Ferrovia Rhaetian | 204 |
| Gráfico 24: Relação de Atributos e Valores, no âmbito do ICOMOS - Ferrovia Rhaetian | 205 |
| Gráfico 25: Frequência dos Valores conferidos pelo ICOMOS – Ferrovia Rhaetian | 206 |

| | |
|--|-----|
| Gráfico 26: Frequência dos Valores conferidos pelo ICOMOS – Ferrovia Rhaetian | 207 |
| Gráfico 27: Relação - Atributos e Valores, no âmbito do Comitê – Ferrovia Rhaetian | 207 |
| Gráfico 28: Frequência dos Atributos validados pelo Comitê – Ferrovia Rhaetian | 208 |
| Gráfico 29: Frequência dos Valores validados pelo Comitê – Ferrovia Rhaetian | 209 |
| Gráfico 30: Hierarquia dos valores que constituem o OUV da Ferrovia Rhaetian | 210 |

LISTA DE IMAGENS

| | |
|--|-----|
| Imagem 01: Ferrovia Nilgiri, Índia..... | 44 |
| Imagem 02: Ferrovia Santos – Jundiaí, em São Paulo, Brasil | 44 |
| Imagem 03: Terminal Victoria, em Mumbai, Índia | 49 |
| Imagem 04: Viaduto Landwasser (Linha Albula), Suíça | 50 |
| Imagem 05: Viaduto do Trem Jaune, França | 50 |
| Imagem 06: Mapa de localização geográfica da Ferrovia Semmering | 136 |
| Imagem 07: Ferrovia Semmering, com destaque para o viaduto Kalt Rinne. | 137 |
| Imagem 08: Litografia do Viaduto Kalt Rinne (1854) | 138 |
| Imagem 09: Memorial em homenagem a Carl von Ghega, na Estação Semmering | 139 |
| Imagem 10: Percurso da Ferrovia Semmering | 142 |
| Imagem 11: Ferrovia Semmering, Viaduto Krauselklause..... | 143 |
| Imagem 12: Mapa com a zona núcleo e zona de entorno da Ferrovia Semmering | 145 |
| Imagem 13: Imagem da Região Semmering, vista do interior do trem | 146 |
| Imagem 14: Imagem da Região Semmering, com o viaduto ao fundo | 147 |
| Imagem 15: Foto da Estação Ghoom, Ferrovia Darjeeling | 166 |
| Imagem 16: Percurso da Ferrovia Darjeeling..... | 170 |
| Imagem 17: Ferrovia Darjeeling..... | 171 |
| Imagem 18: Ferrovia Darjeeling, na sessão do Batasia..... | 172 |
| Imagem 19: Locomotiva a vapor “ <i>Toy Train</i> ” | 174 |
| Imagem 20: Plantação de chá no vales da Região Darjeeling..... | 174 |
| Imagem 21: Linha Albula – Implantação da ferrovia nos Alpes (Linha Bernina)..... | 193 |
| Imagem 22: Primeira locomotiva a vapor - utilizada por membros do governo suíço..... | 195 |
| Imagem 23: Locomotiva elétrica - campeonato de inverno..... | 195 |
| Imagem 24: Ferrovia Rhaetian, Linha Bernina - Viaduto Circular Brusio..... | 197 |
| Imagem 25: Mapa da Ferrovia Rhaetian e Áreas de Entorno..... | 199 |

SUMÁRIO

| | |
|--|-----|
| INTRODUÇÃO | 18 |
| PARTE I: EIXO TEÓRICO- O Patrimônio Ferroviário e o Valor Universal Excepcional..... | 35 |
| CAPÍTULO 1: AS FERROVIAS E O PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO MUNDIAL | 36 |
| 1.1 As Ferrovias no Cenário Mundial: Contextualização e Caracterização | 36 |
| 1.1.1 As Ferrovias históricas e seus elementos tecnológicos | 41 |
| 1.1.2 As Ferrovias históricas e os seus elementos socioculturais | 45 |
| 1.1.3 As ferrovias históricas e seus elementos arquitetônicos e paisagísticos | 47 |
| 1.2 O Patrimônio Ferroviário Mundial | 51 |
| 1.2.1 As Ferrovias no contexto do patrimônio industrial | 52 |
| 1.2.2 O Patrimônio Ferroviário no âmbito da UNESCO | 55 |
| 1.2.2.1 O Estudo Temático das Ferrovias como Patrimônio Mundial | 60 |
| 1.2.2.2 Ampliação do entendimento do Patrimônio Ferroviário | 62 |
| 1.3 Considerações Parciais | 66 |
| CAPÍTULO 2: O VALOR E O VALOR UNIVERSAL EXCEPCIONAL | 69 |
| 2.1 O Valor à Luz da Teoria dos Valores e da Teoria da Conservação | 69 |
| 2.1.1 O Valor e a Relação Sujeito - Objeto | 73 |
| 2.1.2 O Valor e a Valoração | 75 |
| 2.1.3 A Tipologia dos Valores | 76 |
| 2.1.4 A Hierarquia dos Valores | 84 |
| 2.2 O Valor Universal Excepcional – Contextualização e primeiros entendimentos | 89 |
| 2.2.1 A Universalidade e os Estudos Temáticos | 92 |
| 2.2.2 A Excepcionalidade e os Estudos Comparativos | 95 |
| 2.2.3 Os Critérios de OUV e a Tipologia dos Valores | 97 |
| 2.2.3.1 Os critérios de OUV do Patrimônio Cultural e suas transformações | 99 |
| 2.3 Considerações Parciais | 103 |
| PARTE II: EIXO METODOLÓGICO - Investigação dos Atributos e dos Valores..... | 106 |
| CAPÍTULO 3: ASPECTOS METODOLÓGICOS PARA A INVESTIGAÇÃO DOS ATRIBUTOS E DOS VALORES DAS FERROVIAS PATRIMÔNIO MUNDIAL | 116 |
| 3.1. Seleção das Ferrovias inscritas na Lista do Patrimônio Mundial | 107 |
| 3.2 Os Documentos de Análise | 107 |
| 3.2.1 A importância e limitações dos Documentos de Avaliação e dos Documentos de Decisão | 110 |
| 3.2.2 O conteúdo dos Documentos de Avaliação e dos Documentos de Decisão | 110 |

| | |
|---|-----|
| 3.3. A identificação dos Atributos das Ferrovias Mundiais | 113 |
| 3.3.1 O entendimento de Atributo adotado | 113 |
| 3.3.2 A Análise de Conteúdo | 115 |
| 3.3.3 As Categorias de Atributos das Ferrovias Patrimônio Mundial | 117 |
| 3.4 Identificação dos Valores atribuídos às Ferrovias Patrimônio Mundial nos âmbitos dos Estados-parte, ICOMOS e Comitê do Patrimônio Mundial | 125 |
| 3.5 Considerações Parciais | 128 |
| PARTE III: EIXO EMPÍRICO - Análise do OUV atribuído às Ferrovias Patrimônio Mundial | 130 |
| CAPÍTULO 4: O VALOR UNIVERSAL EXCEPCIONAL DA FERROVIA SEMMERING..... | 131 |
| 4.1 Atributos e Valores da Ferrovia Semmering | 131 |
| 4.1.1 Período construtivo: O pioneirismo da Ferrovia Semmering | 135 |
| 4.1.2 Localização e implantação: A ferrovia montanhosa da Região Semmering | 136 |
| 4.1.3 Concepção técnica, mão de obra e gestão: A obra genial de Ghega | 137 |
| 4.1.4 Uso e função: O uso contínuo para transporte de cargas e de passageiros | 139 |
| 4.1.5 Intercâmbio tecnológico: O protótipo da ferrovia montanhosa | 140 |
| 4.1.6 Forma e design: As expressivas obras d´arte | 141 |
| 4.1.7 Composição do conjunto: Os elementos de apoio ferroviário | 143 |
| 4.1.8 Relação com o entorno natural e construído: A tecnologia na natureza | 144 |
| 4.1.9 Relação sócio territorial: Local de encontro, contemplação e de lazer | 147 |
| 4.1.10 Espírito e sentimento: Representação da Monarquia Austro-húngara | 148 |
| 4.1.11 Linguagem: O estilo Semmering | 148 |
| 4.2 O Valor Universal Excepcional da Ferrovia Semmering | 149 |
| 4.2.1 Os valores atribuídos pelo Estado-Parte | 149 |
| 4.2.2 Os valores julgados pelo ICOMOS | 152 |
| 4.2.3 Os valores validados pelo Comitê do Patrimônio Mundial | 155 |
| 4.3 Considerações Parciais | 158 |
| CAPÍTULO 5: O VALOR UNIVERSAL EXCEPCIONAL DA FERROVIA DARJEELING..... | 161 |
| 5.1 Atributos e Valores da Ferrovia Darjeeling | 161 |
| 5.1.1 Período construtivo: A primeira ferrovia montanhosa na Índia | 165 |
| 5.1.2 Localização e implantação: A primeira ferrovia de passageiros na colina | 166 |
| 5.1.3 Concepção técnica, mão de obra e gestão | 167 |

| | | |
|--|--|-----|
| 5.1.4 | Uso e função: A função econômica e social da Ferrovia Darjeeling | 167 |
| 5.1.5 | Intercâmbio de tecnologia: A influenciada e influente Ferrovia Darjeeling | 168 |
| 5.1.6 | Forma e design: A combinação de curvas e bitola estreita | 169 |
| 5.1.7 | Composição do conjunto: A qualidade dos elementos de apoio | 170 |
| 5.1.8 | Relação com o entorno Natural e Construído | 171 |
| 5.1.9 | Relação sócio territorial..... | 172 |
| 5.1.10 | Espírito e sentimento: O simbólico “ <i>Toy Train</i> ”..... | 173 |
| 5.1.11 | Linguagem: Intercâmbio da cultura Hindu e Budista | 175 |
| 5.2 | O Valor Universal Excepcional da Ferrovia Darjeeling | 175 |
| 5.2.1. | Os valores atribuídos pelo Estado-Parte | 175 |
| 5.2.2 | Os valores julgados pelo ICOMOS | 178 |
| 5.2.3 | Os valores validados pelo Comitê do Patrimônio Mundial | 180 |
| 5.3 | Considerações Parciais | 184 |
| CAPÍTULO 6: O VALOR UNIVERSAL EXCEPCIONAL DA FERROVIA | | |
| RHAETIAN | | |
| 6.1 | Atributos e Valores da Ferrovia Rhaetian | 187 |
| 6.1.1 | Período construtivo: A ferrovia da “Era de Ouro” | 192 |
| 6.1.2 | Localização e implantação: A ferrovia dos Alpes Centrais | 192 |
| 6.1.3 | Concepção técnica, mão de obra e gestão | 193 |
| 6.1.4 | Uso e função: O uso contínuo para acesso aos Alpes Centrais | 194 |
| 6.1.5 | Intercâmbio de tecnologia: o Protótipo da engenharia moderna | 196 |
| 6.1.6 | Forma e design: A união da técnica, da arquitetura e do meio ambiente..... | 196 |
| 6.1.7 | Composição do conjunto | 197 |
| 6.1.8 | Relação com o entorno natural e construído: A simbiose da ferrovia com o seu entorno natural e construído | 209 |
| 6.1.9 | Relação sócio territorial: Local de encontro, contemplação e de lazer | 200 |
| 6.1.10 | Linguagem: A Ferrovia Rhaetian e a coesão linguística | 200 |
| 6.2 | O Valor Universal Excepcional da Ferrovia Rhaetian | 201 |
| 6.2.1. | Os valores atribuídos pelos Estados-Parte | 201 |
| 6.2.2 | O valores julgados pelo ICOMOS | 204 |
| 6.2.3 | Os valores validados pelo Comitê do Patrimônio Mundial | 207 |
| 6.3 | Considerações Parciais | 210 |
| Considerações Finais | | 214 |
| REFERÊNCIAS | | 222 |

INTRODUÇÃO

Embora a discussão sobre o conceito de valor não seja um tema recente, pois remonta à antiguidade, apresenta-se, até os dias atuais, como algo polissêmico e de difícil definição. São muitas as correntes de pensamentos que tentam compreender tal conceito, no entanto, há uma diversidade de posturas no tocante à sua percepção (relação sujeito-objeto), ao seu caráter de objetividade e de relatividade, bem como a sua ordem e à hierarquia.

Segundo Resweber (2002), a reflexão contemporânea do valor, sob o viés filosófico da Teoria do Valor (Axiologia dos Valores), estende-se aos domínios da comunicação e da linguagem. Neste cenário, o valor exerce o papel de comunicador, informando as necessidades, as prioridades e os desejos dos sujeitos em relação às coisas ou objetos.

Por sua vez, no âmbito da Teoria da Conservação, é possível perceber um diálogo com o entendimento filosófico do valor, dado que os valores conferidos aos objetos de conservação também exercem um papel comunicacional, ao expressar uma hierarquia, onde os valores mais altos são os que mais interessam conservar e que, de fato, justificam o reconhecimento do bem como patrimônio cultural.

É, portanto, no final do século XIX e início do século XX, a partir dos estudos desenvolvidos pelo historiador da arte, o austríaco Alois Riegl e, posteriormente, pelo italiano Césare Brandi, que as questões subjetivas do valor se manifestam com mais vigor, inserindo a relação sujeito-objeto no centro das discussões voltadas para a conservação dos bens culturais.

Tais teóricos rompem com a postura clássica da conservação, ao introduzirem a compreensão do valor como um fenômeno, a depender do sujeito, do seu contexto e da sua relação como o objeto valorado. Tal entendimento lança um novo olhar sobre o objeto patrimonial, repercutindo, sobremaneira, nos pressupostos defendidos pela Teoria da Conservação Contemporânea.

Tal mudança paradigmática da percepção de valor teve repercussão não apenas no rol de valores atribuídos aos objetos de conservação, como no próprio entendimento de patrimônio cultural.

A Carta de Veneza (1964) representa um marco deste novo entendimento, ao considerar como digno de preservação não só as grandes criações, mas as obras mais modestas, que tenham adquirido com o tempo significação cultural.

Desta forma, as ações de conservação, além dos basilares valores históricos e artísticos, atribuídos pelos sujeitos aos bens culturais, passam a ser motivadas também por valores ideológicos, afetivos, religiosos. Compreende-se, portanto, que, como o mundo do sujeito é único e variável, a sua percepção de valor também o é, seja do ponto de vista emocional ou intelectual.

Bem por isso, as variantes psicológicas e biológicas¹ do sujeito, assim como os contextos culturais, sociais e históricos, aliados a elementos do passado (lembranças), somam-se aos elementos subjetivos, interferindo na percepção do valor.

Compreende-se, pois, que os “os valores existem dentro de situações específicas e complexas, formadas por elementos individuais, sociais, culturais e históricos” (FRONDIZI, 1971, p. 158). Neste cenário, o valor é mutável e dinâmico, podendo variar entre indivíduos, grupos sociais e até mesmo entre sociedades.

“O conceito de valor assume uma variedade praticamente infinita de significados que não cessam de se desdobrar, tornando a sua análise cada vez mais complexa e sempre incompleta, exigindo contínua reflexão. Complexa e incompleta, porque a acepção da palavra valor, inserida nos mais diferentes tempos e espaços, varia de indivíduo a indivíduo, de grupo social a grupo social, de sociedade a sociedade”. (LACERDA, 2012, p. 45).

A partir deste entendimento teórico-filosófico adotado, compreender a noção de Valor Universal Excepcional - *Outstanding Universal Value*, (OUV) atribuído aos bens ferroviários torna-se um dos maiores desafios propostos nesta tese, principalmente porque, além das complexidades inerentes à noção do valor, agregam-se ao seu entendimento o caráter de universalidade, de excepcionalidade, e da ferrovia como um novo tipo de patrimônio cultural.

Percebe-se que as questões dos valores, tanto no âmbito internacional, como nacionalmente, vêm ganhando proeminência no campo da Conservação. Na esfera mundial, destacam-se os trabalhos desenvolvidos pelo Instituto de Conservação Norte- Americano - *Getty Conservation Institute*, tais como os estudos de Randall Mason; os trabalhos desenvolvidos pelo Instituto Inglês - *English Heritage*, voltados, mais especificamente, para a preservação do patrimônio histórico britânico.

No cenário nacional, ganham proeminência os trabalhos realizados pelo Centro de Estudos Avançados da Conservação Integrada - CECI, evidenciando-se os trabalhos de Norma Lacerda,

¹ Frondizi (1971) exemplifica este fato ao colocar que a apreensão de um quadro por um portador de deficiência visual é diferente da apreensão por um indivíduo com visão normal. Desta forma, as condicionantes relativizam a percepção do valor pelo sujeito.

Silvio Zanchetti, Virgínia Pontual, Natália Miranda, Flaviana Lira, Lúcia Hidaka, desenvolvidos na área de conservação e identificação do patrimônio cultural.

Em relação ao patrimônio ferroviário mundial, ressaltam-se os trabalhos desenvolvidos por Neil Cossons, Robert Lee, Andrew Scott e Anthony Coulls, que tratam da caracterização e da identificação das ferrovias nas diversas localidades mundiais. No contexto nacional, sobressaem-se os estudos desenvolvidos por Beatriz Kuhl, que discorrem sobre a temática do patrimônio industrial e das ferrovias, no âmbito da teoria da restauração.

Em relação aos trabalhos desenvolvidos sobre o Valor Universal Excepcional, destacam-se os estudos desenvolvidos por Jukka Jokilehto, Sophia Labadi, Henry Cleere, Christina Cameron, Michel Parent e Michael Petzet, por abordarem essa categoria de valor, a partir de uma visão mais crítica e abrangente.

Entretanto, percebe-se que existe uma clara lacuna quanto à existência de trabalhos que tratem especificamente da identificação e da compreensão dos valores conferidos às ferrovias mundiais. Sob este viés, a presente pesquisa debruça-se no entendimento do Valor Universal Excepcional e no entendimento do Patrimônio Ferroviário, no contexto da UNESCO, para compreender a relação sujeito-bem cultural mundial, a multiplicidade de valores (tipos de valores) e a relação entre esses valores (hierarquia dos valores), de modo a justificar o seu reconhecimento como patrimônio da humanidade.

O Contexto Institucional e Operacional do Patrimônio Mundial no âmbito da UNESCO

O Valor Universal Excepcional manifestou-se, pela primeira vez, nas discussões em torno da salvaguarda do patrimônio cultural e natural, a partir da Convenção do Patrimônio Mundial, realizada pela Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura - UNESCO, em Paris (1972).

A Convenção estabeleceu que o patrimônio mundial² é composto pelo patrimônio cultural e natural³, cabendo aos Estados (que após a adesão à Convenção, tornam-se Estado- parte) a identificação e a delimitação do patrimônio cultural e natural situado em seu território, bem como tomar as medidas jurídicas, científicas, técnicas, administrativas e financeiras adequadas à proteção do patrimônio; apresentar ao Comitê do Patrimônio Mundial a Lista Indicativa dos bens suscetíveis

² UNESCO. Convenção do Patrimônio Mundial. Paris: World Heritage Center, 1972. Disponível em: <<http://whc.unesco.org/archive/convention-pt.pdf>>. Acesso em: 10. maio. 2013.

³ Tal definição será melhor explicitada no Capítulo 2 desta tese.

de serem inscritos na Lista do Patrimônio Mundial; fornecer ao Comitê do Patrimônio Mundial informações sobre a aplicação da Convenção do Patrimônio Mundial e sobre o estado de conservação dos bens, dentre outras⁴.

Para tanto, foi estabelecida na Convenção a criação de um Comitê intergovernamental de proteção do patrimônio cultural e natural de valor universal excepcional, denominado por **Comitê do Patrimônio Mundial**, e um Fundo do Patrimônio Mundial.

O Comitê do Patrimônio Mundial - *World Heritage Committee*, é o órgão responsável pela implementação da Convenção do Patrimônio Mundial e apresenta diversas atribuições, dentre elas, inscrever os bens culturais na Lista do Patrimônio Mundial ou na Lista do Patrimônio Mundial em Perigo, analisar os pedidos de assistência internacional e adotar as **Orientações Técnicas - Operational Guidelines** (OG), cujo objetivo é facilitar a aplicação da Convenção do Patrimônio Mundial.

Para tanto, o Comitê apresenta como estruturas de apoio à Secretaria, assumida, desde 1992, pelo Centro do Patrimônio Mundial - *World Heritage Centre* (WHC), e três organizações consultivas, a saber: o ICCROM⁵ - *International Centre for the Study of the Preservation and Restoration of Cultural Property*, o ICOMOS⁶ - *International Council on Monuments and Sites* para o patrimônio cultural, e a IUCN⁷ - *International Union for Conservation of Nature* para os bens naturais.

Tais organizações possuem a função de examinar os pedidos de assistência internacional; avaliar os bens propostos para inscrição na Lista do Patrimônio Mundial e apresentar ao Comitê os documentos de avaliação (no caso do ICOMOS e da IUCN); dentre outras atribuições.

Apenas os países que ratificaram a convenção podem apresentar bens inscritos na Lista do Patrimônio Mundial, cujos procedimentos operacionais, devem obedecer, obrigatoriamente, às disposições constantes nas Orientações Técnicas, sendo a vigente aprovada pelo Comitê do Patrimônio Mundial, em julho de 2015, em cujo teor estabelece as seguintes etapas para a inscrição do bem na Lista do Patrimônio Mundial:

⁴ Segundo dados da UNESCO, até 15 de agosto de 2014, 191 (cento e noventa e um) Estados-partes ratificaram a Convenção do Patrimônio Mundial, sendo distribuídos em 05 (cinco) regiões: África; Estados Árabes, Ásia e Pacífico; Europa e América do Norte; e América Latina e Caribe. Fonte: <http://whc.unesco.org/en/statesparties/stat/#sp1>, acessado em 20. agosto. 2015.

⁵ O ICCROM é uma organização intergovernamental internacional criada pela UNESCO em 1956 e com sede em Roma, na Itália.

⁶ O ICOMOS é uma organização não governamental fundada em 1965 e sediada em Paris, na França.

⁷ O IUCN foi criado em 1948, sediado na Suíça, tem como atribuição prestar consultoria nas questões relativas ao Patrimônio Natural Mundial.

1. **Lista Indicativa (*Tentative List*)** - Elaborada pelo Estado-parte, trata-se de um documento composto por um inventário de bens culturais candidatos a compor a Lista do Patrimônio Mundial, constando em seu teor: o nome dos bens, a localização geográfica, uma breve descrição e justificativa da atribuição do seu Valor Universal Excepcional. O documento deve ser encaminhado ao Centro do Patrimônio Mundial para registro que, por sua vez, o direciona às Organizações Consultivas competentes para informação.

2. **Dossiê de Nomeação (*Nomination File*)** - Após o registro da Lista Indicativa, o Estado-parte pode, então, dar prosseguimento à candidatura de inscrição do bem cultural e/ou natural, mediante a elaboração do Dossiê de Nomeação, que deverá constar as seguintes informações:
 - a) *Identificação do bem*: Localização do bem, apresentando os seus limites e respectivas áreas de entorno, também chamada por zona tampão (*Buffer zones*);
 - b) *Descrição do bem* – Contextualização do bem, incluindo aspectos históricos, sociais, culturais, bem como suas transformações;
 - c) *Justificativa da inscrição*: Deve constar: i) A identificação dos critérios do Patrimônio Mundial, bem como a justificativa para aplicação de cada critério; ii) Declaração de Valor Universal Excepcional; iii) Análise Comparativa; iv) Declaração de Integridade e/ou Autenticidade;
 - d) *Estado de Conservação e fatores que afetam o bem*: documento com informações exatas sobre o estado de conservação atual do bem e descrição dos fatores que afetam o bem, incluindo ameaças.
 - e) *Proteção e gestão*- São as medidas legislativas existentes referentes à proteção do bem cultural candidato, bem como a proposta de um plano de gestão adequado.
 - f) *Acompanhamento*: Os Estados-partes devem incluir os indicadores-chave em prática e/ou propostos para medir e avaliar o estado de conservação do bem, os fatores que o afetam, as medidas de conservação do bem, a periodicidade dos exames a que procedem, e a identificação das autoridades responsáveis. Após o encaminhamento do Dossiê de Nomeação ao Centro do Patrimônio Mundial⁸, o Secretariado analisa

⁸ Na Orientação Técnica vigente (UNESCO, 2015, p.13), são elencados alguns critérios de prioridade de candidaturas realizada pelo Centro do Patrimônio Mundial, com o objetivo de estabelecer Lista “representativa equilibrada e credível”: (i) propostas de inscrição de bens apresentadas por Estados parte que não tenham bens inscritos na Lista; (ii) propostas de inscrição de bens apresentadas por Estados parte que tenham até 3 bens inscritos na Lista; (iii) propostas de inscrição de bens que tenham sido previamente excluídas por ultrapassarem o limite anual de 45 propostas de inscrição ou pela aplicação das prioridades; (iv) propostas de inscrição de bens do patrimônio natural; (v) propostas de inscrição de bens mistos; (vi) propostas de inscrição de bens transfronteiriços/transnacionais; (vii) propostas de inscrição de bens de Estados parte de África, Pacífico e Caribe; (viii) propostas

a completude das informações do Dossiê, faz o registro e o encaminha às Organizações Consultivas competentes para avaliação.

3. **Avaliação das Organizações Consultivas (*The Advisory Bodies Evaluation*):** As organizações avaliam os critérios de Valor Universal Excepcional atribuído pelos Estados-partes, bem como se o bem proposto obedece às condições de integridade e/ou de autenticidade e se satisfazem às exigências de proteção e de gestão. A avaliação resulta no Documento de Avaliação do Corpo Consultivo.
4. **Decisão do Comitê do Patrimônio Mundial (*The World Heritage Committee Decision*):** O Comitê do Patrimônio Mundial decide se um bem deve ou não ser inscrito na Lista do Patrimônio Mundial, se a sua apreciação deve ser deferida, ou o respectivo processo devolvido. Se o bem proposto for inscrito, o Comitê, aconselhado pelas Organizações Consultivas, homologa a inscrição do bem no Documento de Decisão do Comitê do Patrimônio Mundial, que, além dos critérios de valor, pode incluir também algumas observações e recomendações. Convém ressaltar que, a partir de 2005, o Comitê adotou a Declaração de Valor Universal Excepcional⁹ para o bem, constando além dos critérios, condições de integridade/autenticidade, medidas de proteção e de gestão do bem.

O Problema de Pesquisa

A Convenção do Patrimônio Cultural, motivada pela preocupação central com a destruição e o desaparecimento do patrimônio das nações mundiais, apresentou como principal objetivo organizar de forma permanente e com métodos científicos modernos o patrimônio mundial (UNESCO, 1972). A expressão Valor Universal Excepcional (OUV) emergiu, portanto, em um cenário político direcionado para a união dos povos em prol de uma causa comum: *A defesa do patrimônio cultural e mundial de Valor Universal Excepcional*.

de inscrição de bens apresentadas pelos Estados parte que ratificaram a Convenção do Patrimônio Mundial nos últimos dez anos; (ix) propostas de inscrição de bens apresentadas pelos Estados parte que não submeteram propostas de inscrição há dez ou mais anos; (x) para efeitos da aplicação do sistema de prioridades, o Centro do Patrimônio Mundial utilizará a data da recepção de propostas de inscrição devidamente preenchidas como fator determinante no estabelecimento de prioridades entre as propostas de inscrição que não estejam abrangidas pelas alíneas precedentes.

⁹ Conforme consta no documento “*Orientação para a Elaboração de Declarações de Valor Universal para bens do Patrimônio Mundial*” (UNESCO, 2010, p.8), elaborado pela UNESCO, juntamente com seus órgãos consultivos (ICCROM, ICOMOS e UICN), a Declaração é um documento que “*justifica as razões pelos quais o bem é considerado de Valor Universal Excepcional, como satisfaz os critérios pertinentes, as condições de integridade e autenticidade (para bens culturais), e como satisfaz os requisitos de proteção e gestão para manter o Valor Universal Excepcional a longo prazo*”. É um documento que tem a função de instrumentalizar as ações de monitoramento do Valor Universal Excepcional do bem.

Muito embora a Convenção não estabelecesse uma definição clara do que seria esse valor e de como poderia ser atribuído aos bens culturais, era bastante evidente o seu papel como elemento principal da Convenção e o mais importante requisito para a inscrição de bens na Lista do Patrimônio Mundial.

No entanto, além da necessidade de se estabelecer uma definição do OUV, fazia-se necessário o estabelecimento de critérios para a seleção dos bens a serem reconhecidos como de relevância mundial. Assim, na década de 1970, foram realizados encontros técnicos promovidos pela UNESCO com o objetivo de se discutir e aprimorar o entendimento do OUV, bem como os critérios e os requisitos para a sua atribuição. Estes relatórios subsidiaram a edição de uma primeira minuta de Orientação Técnica (1977), que estabeleceu 06 (seis) critérios para o patrimônio cultural¹⁰, mas não contemplou a importante definição do Valor Universal Excepcional.

Observa-se, portanto, que a UNESCO adotou critérios para a inscrição de bens culturais e/ou naturais na Lista do Patrimônio Mundial antes mesmo de um entendimento conceitual do próprio OUV, caminhando na contramão de todo um raciocínio epistemológico. Tal posicionamento repercutiu nas diversas transformações presentes nas Orientações Técnicas para a implementação da Convenção, bem como em uma diversidade de interpretações a respeito da noção do OUV, não só pelos Estados-parte (Países signatários da convenção) como pelos próprios Órgãos Consultivos, que acabaram por refletir na própria Lista do Patrimônio Mundial.

Conforme Cameron (2005), as lacunas conceituais do OUV acabaram por privilegiar certas localidades e tipos de bens culturais na Lista do Patrimônio Mundial, a exemplo do patrimônio cultural europeu e do patrimônio religioso, que se destacavam em relação as demais propriedades inscritas. O Valor Universal Excepcional era atribuído apenas aos monumentos, conjuntos ou sítios emblemáticos, havendo um consenso entre os especialistas mundiais sobre a excepcionalidade de tais propriedades, a exemplo do Palácio de Versalhes (inscrito em 1978), na França; das Pirâmides do Egito (1978); e do Centro Histórico de Florença, na Itália (1982).

Os interesses políticos da Convenção, respaldados em uma cooperação mútua entre os diversos Estados-partes para a salvaguarda do patrimônio mundial, fragilizavam-se, certo que a Lista não representava uma diversidade geográfica, cronológica e tipológica dos bens culturais e naturais mundiais. Com o objetivo central de promover uma *lista mais equilibrada e credível*, a noção de diversidade cultural ganhou importância, sendo editada, pela UNESCO, a “*Declaração Universal*

¹⁰Tais critérios serão explicitados no capítulo 1 desta tese.

sobre a *Diversidade Cultural*” (2001), ratificando a importância da preservação do patrimônio cultural dos diversos grupos e sociedades que compõem a humanidade.

“A cultura adquire formas diversas através do tempo e do espaço. Essa diversidade se manifesta na originalidade e na pluralidade de identidades que caracterizam os grupos e as sociedades que compõem a humanidade. Fonte de intercâmbios, de inovação e de criatividade, a diversidade cultural é, para o gênero humano, tão necessária como a diversidade biológica para a natureza. Nesse sentido, constitui o patrimônio comum da humanidade e deve ser reconhecida e consolidada em benefício das gerações presentes e futuras”. (UNESCO, 2001, p. 03).

Em 2005, as Orientações Técnicas (OG) foram novamente reelaboradas e a atribuição do valor se atrelou ao atendimento dos requisitos de autenticidade e/ou integridade¹¹; a existência de um sistema de proteção e gestão¹², a fim de assegurar a sua salvaguarda, bem como o enquadramento do bem em pelo menos um dos 06 (seis) critérios (no caso do Patrimônio Cultural), a saber:

I. representar uma obra-prima do gênio criador humano;

II. ser testemunho de um intercâmbio de influências considerável, durante um dado período ou numa determinada área cultural, sobre o desenvolvimento da arquitetura ou da tecnologia, das artes monumentais, do planejamento urbano ou da criação de paisagens;

III. constituir um testemunho único ou pelo menos excepcional de uma tradição cultural ou de uma civilização viva ou desaparecida;

IV. representar um exemplo excepcional de um tipo de construção ou de conjunto arquitetônico ou tecnológico, ou de paisagem que ilustre um ou mais períodos significativos da história humana;

V. ser um exemplo excepcional de povoamento humano tradicional, da utilização tradicional do território ou do mar, que seja representativo de uma cultura (ou culturas), ou da interação humana com o meio ambiente, especialmente quando este último se tornou vulnerável sob o impacto de alterações irreversíveis;

VI. estar direta ou materialmente associado a acontecimentos ou a tradições vivas, ideias, crenças ou obras artísticas e literárias de significado universal excepcional (o Comitê considera que este critério deve de preferência ser utilizado conjuntamente com outros)” (UNESCO, 2005, p. 37).

Ademais, foi na Orientação Técnica de 2005 que, pela primeira vez, foi contemplada a definição do OUV, que ainda permanece no OG vigente (2015), expressada como:

¹¹ No tocante aos requisitos de autenticidade, considera-se que o bem satisfaz as condições de autenticidade se os seus valores culturais estiverem expressos nos diversos atributos, a saber: *forma e concepção; materiais e substância; uso e função; tradições, técnicas e sistemas de gestão; localização e enquadramento; língua e outras formas de patrimônio imaterial; espírito e sentimentos; e outros fatores intrínsecos e extrínsecos*. Os requisitos de Integridade relacionam-se com a permanência dos atributos que foram atribuídos OUV, a representação completa das características e processos que transmitem a importância desse bem; e se o bem sofre efeitos negativos decorrentes do desenvolvimento e/ou da falta de manutenção.

¹² No concernente ao Sistema de Proteção, todos os bens inscritos na Lista do Patrimônio Mundial devem ter uma proteção legislativa, regulamentar ou institucional, de forma que o bem cultural possa ser preservado à longo prazo. Além dessas normas, as Orientações Técnicas recomendam a definição das áreas de entorno “zona tampão”, a fim de preservar a ambiência do bem cultural. As Orientações Técnicas estabelecem, ainda, a elaboração de um plano de gestão adequado, ou outro sistema de gestão documentado, que deverá especificar a forma como devem ser preservados os atributos valorados.

“O valor universal excepcional significa uma importância cultural e/ou natural tão excepcional que transcende as fronteiras nacionais e se reveste do mesmo carácter inestimável para as gerações atuais e futuras de toda a humanidade. Assim sendo, a proteção permanente deste património é da maior importância para toda a comunidade internacional. O Comitê define os critérios para a inscrição dos bens na Lista do Património Mundial” (UNESCO, 2015, p. 11, tradução nossa)¹³.

Sob esta ótica, infere-se que o valor universal significa, portanto, para toda a comunidade mundial, um reconhecimento máximo da importância de um dado bem cultural. Desta forma, surge o seguinte questionamento: *Como um bem pode ser reconhecido por toda a comunidade mundial, composta por uma pluralidade de sujeitos inseridos nos mais diversos contextos culturais, políticos, económicos e sociais?*

De igual modo, a excepcionalidade torna-se uma qualidade difícil de ser averiguar, pois *como é possível identificar as propriedades culturais de maior destaque (excepcionais) em um universo de bens com tipologias, épocas e estilos tão diversos e peculiares, no cenário mundial?*

Esta compreensão literal do OUV é compartilhada por alguns especialistas da área que reconhecem a inadequação do termo universal ao se tratar de valores do património cultural – compreendidos através da relação objeto-sujeito, sendo, por esta razão, percebidos de formas distintas no tempo e no espaço.

Segundo Rudolff (2007), a busca por características ou valores universais não parecem apenas um paradoxo conceitual como uma abordagem arcaica. Desta forma, é necessário indagar *“se o conceito de OUV é realmente interpretado como designado aos bens que apresentam uma importância global e igual para toda a humanidade”*. (RUDOLF, 2007, p. 109).

Boccardi (2007) também reconhece que o valor universal deve representar, por definição, *“um tipo de denominador comum, entre toda as pessoas do mundo, na definição do que constitui valor no contexto patrimonial”* (BOCCARDI, 2007, p. 384). Desta forma, mais do que valores locais e nacionais, supõe-se que todos possam reconhecê-los e apreciá-los, independente do seu passado cultural.

Jokilehto (2008), por sua vez, ao abordar o termo universal, propõe que a interpretação da expressão *“comum para toda a humanidade ou para todas as culturas humanas”* não seja compreendida no viés de que uma propriedade seja reconhecida por todos. Por outro lado, coloca que a noção de *“comum”* deve se referir *“a assuntos e temas que são compartilhados por todas as culturas e para*

¹³ Texto original: *“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. The Committee defines the criteria for the inscription of properties on the World Heritage List”* (UNESCO, 2015, p. 11).

qual cada cultura e período responderá de forma característica e específica”. (JOKILEHTO, 2008, p.48).

Ao longo da década de 90, foram elaborados Estudos e Planos Estratégicos¹⁴ com objetivo de identificar as temáticas que não estavam representadas ou estavam sub-representadas na Lista, destacando-se, neste contexto, a arquitetura moderna e os exemplares representantes do patrimônio industrial (CAMERON, 2005).

Tamás Fejérdy (2007, p.327) defende que essa busca por uma maior representatividade de bens levantou uma outra questão: a inscrição de propriedade na Lista do Patrimônio Mundial para suprir as lacunas identificadas. Tais bens, definidos como “*OUV bearers*”, seriam propriedades que “*portam o OUV*”, ou seja, bens talvez nem tão excepcionais, mas que, por se inserirem em temáticas universais sub-representadas e atenderem aos critérios e requisitos mínimos, passam a ser reconhecidos como bens mundiais.

Tal conjectura ressalta uma possível problemática à medida que a excepcionalidade destes bens culturais sub-representados passa a ser questionada, atrelando-se a sua inscrição à consecução dos objetivos políticos da Convenção de promover uma Lista do Patrimônio Mundial mais representatividade credível e equilibrada.

Diante desta pressuposição, evidencia-se uma questão central e de extrema relevância para esta tese: *Qual é o entendimento do patrimônio ferroviário no âmbito da UNESCO? De que forma as ferrovias são compreendidas como bens culturais que merecem ser conservados e reconhecidos como patrimônio da humanidade para as presentes e futuras gerações?*

E delinea-se a hipótese de que *às ferrovias podem ser conferidas uma multiplicidade de valores ao ponto de justificar a sua inscrição na Lista do Patrimônio Mundial.*

Considera-se, por conseguinte, que diversas ferrovias, além da sua função de transportar passageiros e mercadorias, tornaram-se representativas e significativas para inúmeras comunidades, em todo o mundo, por ilustrarem a história da tecnologia ferroviária e os diversos períodos da história humana; por propiciarem a criação de localidades, cidades; por promoverem a ruptura do isolamento de áreas montanhosas e de localidades de difícil acesso; pelos impactos no desenvolvimento social e econômico de diversas regiões; pela percepção estética proporcionada pela relação da ferrovia com o seu entorno natural e construído; além, é claro, dos aspectos

¹⁴ Tais estudos e planos serão melhor explicitados nos capítulos 1 e 2 desta tese.

imateriais representados pelas tradições, pelo know-how técnico, pelas relações laborais e pelos aspectos culturais e simbólicos das estradas de ferro.

As ferrovias com tração mecânica emergem, portanto, no cenário mundial, nas primeiras duas décadas do Século XIX, na Inglaterra. Em pouco tempo, expandem-se em todo o território mundial, a partir de um avassalador intercâmbio de técnicas construtivas, de materiais e de know-how, expressos nos mais diversos tipos de sistema de tração, obras d'arte, elementos de apoio ferroviário (estações, oficinas, rotundas) e materiais rodantes (locomotivas, vagões).

Convém ressaltar que, a despeito das diversas fases da história ferroviária nas diferentes localidades mundiais, muitos estudiosos são categóricos, ao advertirem que, a partir de 1914 - período marcado pela Primeira Guerra Mundial -, delineia-se o fim da *Era de Ouro* dos caminhos de ferro na maioria dos países.

Conforme Robbins (1998), em meados do século XX, a maior parte da linha ferroviária já estava consolidada, e com a concorrência propiciada por outras modalidades de sistema de transporte, a exemplo das estradas de rodagem, a construção de rotas de quilometragem ferroviária em muitos países começaram a apresentar um lento declínio.

A despeito disso, alguns países ainda mantiveram os seus investimentos na construção de novas linhas ferroviárias modernas e nos trens de alta velocidade, com capacidade de superar 200 km/h, que passaram a ser utilizados, praticamente, em todos os países adeptos do extensivo transporte ferroviário, substituindo-se, de forma maciça, as tecnologias de tração do período anterior à primeira guerra mundial.

Neste cenário, as ferrovias históricas, tidas como aquelas construídas no período anterior à Primeira Guerra Mundial, e **existentes** no momento atual, passaram a se situar em 03 (três) cenários distintos:

- 1) Foram desativadas ou se encontram subutilizadas;
- 2) São utilizadas para fins turísticos ou compartilham a função de turismo com a função de transporte local;
- 3) Sofreram readaptações e transformações nas suas infraestruturas e estruturas de apoio para atender à demanda crescente do transporte de passageiros e de carga, concorrendo de forma igualitária com as ferrovias modernas.

Neste último caso, observa-se a substituição dos materiais rodantes, por trens de alta velocidade; transformações nas paisagens, propiciadas pela instalação de postes de eletricidade para o abastecimento das locomotivas elétricas; bem como a obsolescência das estruturas de apoio, tais como as oficinas de reparos, armazéns e estruturas para abastecimento de água das locomotivas a vapor.

Muitas das obras d'arte, a exemplo das pontes e dos viadutos, necessitaram de reparos e de reforços estruturais para atender ao aumento da capacidade de carga dos novos trens. De igual modo, algumas linhas férreas tiveram as suas bitolas ampliadas, geralmente, para suportarem máquinas mais pesadas e se conectarem com outras linhas mais modernas.

No entanto, muitas das ferrovias históricas ainda se encontram presentes na atualidade, sendo capazes, a partir dos seus atributos materiais e imateriais, de testemunhar a sua relação com a história da produção industrial, da tecnologia e das sociedades. Ademais, apresentam qualidades estético-arquitetônicas, a partir da forma e do design das suas infraestruturas e estruturas de apoio, que, de forma integrada, com o meio no qual estão inseridas, possibilitam uma nova percepção de paisagem.

Considera-se, portanto, que as discussões sobre a conservação do patrimônio ferroviário são recentes no âmbito da problemática da conservação do patrimônio cultural. Foi a partir da década de 1950 que se iniciaram as primeiras manifestações em prol da preservação das ferrovias ameaçadas de destruição ou de desativação, a exemplo da manifestação em prol da continuidade das operações da Ferrovia Talyllin, no País de Gales; ou movimentos contrários à destruição da Estação Euston, em Londres, ambas no Reino Unido (LEE, 1998; KUHL, 2008).

A vinculação do meio de transporte ferroviário com o patrimônio industrial passou a se consolidar com o surgimento do campo de estudo denominado por Arqueologia Industrial, na década de 1950, na Inglaterra. Desde então, significativos esforços foram envidados para determinar o que deveria ser preservado, dando-se início a uma série de discussões a respeito da definição de monumento industrial.

A preocupação com a questão do patrimônio industrial ganhou mais visibilidade, por sua vez, na III Conferência Internacional para a Conservação do Patrimônio Industrial, realizada na Suécia, em 1978. Neste encontro, foi instituído o TICCIH - *The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage*, criado com o objetivo de promover discussões e cooperação no âmbito internacional no campo da preservação do patrimônio industrial (CAPAGNOL, 2008).

Os diversos debates e manifestações, vinculados à preservação do patrimônio industrial ferroviário, colaboraram para o amadurecimento e o fortalecimento desta categoria de patrimônio, clamando, portanto, pelo seu reconhecimento no cenário mundial. Diante disso, evidenciou-se que a problemática enfrentada pela UNESCO para a inscrição na Lista do Patrimônio Mundial se baseava na ausência de estudos (instrumentos) aptos a subsidiarem a avaliação daqueles bens como patrimônio da humanidade.

Tal problemática motivou o adiamento do processo de inscrição, em um primeiro momento, de alguns sítios industriais e ferroviários, a exemplo da Ferrovia Semmering, que se inseriu na Lista Indicativa desde 1995, contudo, somente foi inscrita na Lista do Patrimônio Mundial em 1998.

Deste modo, a UNESCO contou com o apoio dos órgãos consultivos, dentre eles o TICCIH, para a realização de estudos temáticos específicos a fim de instrumentalizar e subsidiar a avaliação das ferrovias. Neste contexto, destaca-se o Estudo denominado por Ferrovias como Patrimônio Mundial – “*Railway as World Heritage Site*”, resultante de uma reunião realizada no País de Gales (1998), cujo propósito inicial foi colaborar na avaliação da primeira ferrovia candidata à Lista do Patrimônio Mundial: a Ferrovia Semmering.

Este Estudo ressaltou lacunas existentes no reconhecimento do patrimônio industrial, no âmbito da UNESCO, trazendo à tona a necessidade de um maior entendimento sobre as particularidades dos sítios industriais. Deste modo, o Estudo centrou-se em estabelecer um entendimento sobre as especificidades das ferrovias, no cenário mundial, e propor alguns critérios que pudessem nortear o reconhecimento da ferrovia como patrimônio mundial.

“A possibilidade da designação de locais industriais como Patrimônio Mundial tem sido implícita na convenção do Patrimônio Mundial, apenas recentemente têm se dado uma atenção sistemática a tarefa de identificação dos locais dignos. 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 Comitê do Patrimônio Mundial no exercício de seus poderes”. (COULLS, 1999, p. 01. Tradução nossa).¹⁵

Verifica-se, portanto, que, somente a partir do referido Estudo, efetivou-se o reconhecimento das primeiras ferrovias como patrimônio mundial. No cenário atual, em um universo de 1031 propriedades inscritas na Lista do Patrimônio Mundial, 802 são classificadas

¹⁵Texto original: “*The possibility of designating industrial places as World Heritage Sites has always been implicit in the World Heritage Convention but it is only recently that systematic attention has been given to the task of identifying worthy locations. Any such site must, of course, meet the fundamental criteria specified in the Convention. Yet the particular and peculiar characteristics of industrial sites mean that these criteria need to be developed and refined before they can be of practical use to the World Heritage Committee in the exercise of its powers*”(Coulls, 1999, p. 1).

como culturais, inserindo-se as únicas 03 ferrovias inscritas na Lista do Patrimônio Mundial, a saber: a **Ferrovia Semmering**, na Áustria (1998); a **Ferrovia Montanhosa da Índia**, composta pelas Ferrovia Darjeeling (1999) e duas extensões: a Ferrovia Nilgiri (2005) e a Ferrovia Kalka (2008); e a **Ferrovia Rhaetian**, que corta a Suíça e a Itália (2008).

No tocante à Lista Indicativa, no universo de 1630 sítios, apenas 04 ferrovias apresentam-se candidatas à Lista do Patrimônio Mundial, a saber: A Paisagem Cultural de Paranapiacaba- a Vila e o Sistema Ferroviário, em São Paulo, no Brasil (2014); duas extensões da Ferrovia Montanhosa da Índia: a Ferrovia Matheran e a Ferrovia Kangra (2014); e a Ferrovia Hejaz, na Arábia Saudita (2015).¹⁶

Estes números refletem a constatação de que a pouca expressividade das ferrovias no cenário mundial ocorre tanto no âmbito da UNESCO, como também no contexto de cada Estado-parte (responsável pela submissão de suas ferrovias na Lista Indicativa para avaliação de uma possível inscrição na Lista do Patrimônio Mundial).

Bem por isso, sobressai-se o importante questionamento:

- *Quais os valores atribuídos pelos Estados-parte, julgados pelo ICOMOS e validados pelo Comitê do Patrimônio Mundial possibilitam o reconhecimento das ferrovias como bem de Valor Universal Excepcional?*

Objetivos e Metodologia adotada

O objetivo geral desta tese é **investigar o processo de atribuição do Valor Universal Excepcional às ferrovias inscritas na Lista do Patrimônio Mundial, através da análise destinada a identificar os critérios e os instrumentos utilizados para o seu reconhecimento.**

Para o fiel atendimento deste objetivo, foram selecionados, como estudos de caso, a Ferrovia Semmering, na Áustria; a Ferrovia Darjeeling, primeira Ferrovia Montanhosa da Índia; e a Ferrovia Rhaetian, que corta os países da Itália e da Suíça. Para tanto, a metodologia adotada para esta investigação estruturou-se em 03 (três) etapas fundamentais, a seguir descritas:

Na primeira, foi realizada uma investigação teórica consolidada a partir da identificação de dois eixos investigativos: Patrimônio Ferroviário e o Valor Universal Excepcional - OUV. Este último eixo conformou, portanto, o arcabouço teórico utilizado para a análise e interpretação dos

¹⁶ Fonte: < <http://whc.unesco.org/en/tentativelists>>. Acessado em 03, julho. 2015.

atributos e dos valores conferidos às ferrovias mundiais selecionadas para compor os estudos de caso.

Na segunda etapa, foram abordados os Procedimentos Metodológicos utilizados para a identificação dos atributos e dos valores dos estudos de caso selecionados. Desta forma, esta etapa foi balizada pelas seguintes premissas (estruturadas a partir do arcabouço teórico explorado na primeira etapa desta tese): 1) os atributos das ferrovias podem expressar o seu Valor Universal Excepcional; 2) A partir da identificação dos atributos é possível inferir os possíveis valores atribuídos às ferrovias que, por sua vez, conformam o Valor Universal Excepcional das ferrovias mundiais; e 3) o Valor Universal Excepcional é composto por uma multiplicidade de valores, que se relacionam de forma harmônica, complementar ou excludente, conformando uma possível hierarquia entre estes valores.

Assim sendo, a metodologia adotada buscou identificar os atributos das Ferrovias Patrimônio Mundial, a partir da Análise de Conteúdo, de Bardin (2008), utilizando como *corpus* documental: os Documentos de Avaliação do Corpo Consultivo; e os Documentos de Decisão do Comitê do Patrimônio Mundial, onde foi possível identificar os atributos que caracterizam as ferrovias mundiais. Em um momento posterior, foi abordada a metodologia utilizada para a interpretação dos valores conferidos pelos Estados-parte, avaliados pelo ICOMOS e validados pelo Comitê do Patrimônio Mundial, em cada ferrovia objeto de estudo.

A terceira etapa trata do eixo empírico da tese. A partir do aporte teórico e metodológico desenvolvido nas etapas anteriores, foram identificados os atributos de cada ferrovia selecionada, no âmbito dos Estados-partes, do ICOMOS e do Comitê do Patrimônio Mundial. Em seguida, procedeu-se a interpretação dos possíveis valores conferidos às ferrovias por cada uma destas instâncias. A partir da inferência dos valores, objetivou-se, então, identificar a multiplicidade de valores que conformam o OUV da cada ferrovia, bem como a relação de hierarquia entre estes valores, ao ponto de justificar a conservação e o reconhecimento destas ferrovias como patrimônio mundial.

Em face do exposto, esta tese apresenta-se estruturada nos seguintes capítulos:

A parte 1 é composta por dois capítulos:

O capítulo 1: As Ferrovias e o Patrimônio Ferroviário Mundial. Este capítulo objetiva compreender o entendimento do patrimônio ferroviário no âmbito da UNESCO, abordando, para tanto, um panorama sobre o entendimento das ferrovias e do patrimônio ferroviário no cenário

mundial. Em seguida, são abordadas as discussões, os critérios e os estudos responsáveis pelo reconhecimento das ferrovias como patrimônio mundial.

Capítulo 2: O Valor e o Valor Universal Excepcional: Objetiva-se compreender a noção do OUV à luz da Teoria do Valores (Axiologia do Valores) e da Teoria da Conservação, reconhecendo de que forma a UNESCO se apropria, ou não, das discussões teóricas para a construção do entendimento sobre o OUV. Para tanto, aborda, em um primeiro momento, o termo valor, sob uma ótica filosófica, apresentando-se respaldada pela Teoria dos Valores e pela Teoria da Conservação, centrando-se nas relações sujeito-objeto, tipologia e ordem dos valores (hierarquia). Na segunda parte, é discutido o OUV no âmbito da UNESCO, focando nas principais transformações relativas ao seu entendimento, aos critérios e aos principais instrumentos aplicados para o reconhecimento das ferrovias como patrimônio mundial.

A parte 2 é composta por um capítulo:

Capítulo 3: Aspectos Metodológicos para a identificação dos Atributos e Valores das Ferrovias Patrimônio Mundial. Este capítulo apresenta o contexto metodológico e operacional em que se insere o problema de investigação desta tese: a análise do processo de atribuição do Valor Universal Excepcional das ferrovias inscritas na Lista do Patrimônio Mundial. Para tanto, se subdivide em duas partes: a primeira aborda a metodologia utilizada para a identificação dos atributos e classificação destes atributos; a segunda relaciona-se com a identificação dos valores atribuídos pelos Estados-parte, avaliados pelo ICOMOS e validados pelo Comitê do Patrimônio Mundial.

A parte 3: é composta por três capítulos:

Capítulo 4: O Valor Universal Excepcional da Ferrovia Semmering, sendo estruturado em 02 partes. A primeira caracteriza a Ferrovia Semmering a partir dos atributos identificados, dos possíveis valores conferidos a estes elementos no âmbito de cada instância (Estados-parte, ICOMOS e Comitê do Patrimônio Mundial). A segunda fase trata da análise quantitativa e qualitativa dos atributos e valores conferidos pelos Estados-parte, julgados pelo ICOMOS e validados pelo Comitê do Patrimônio Mundial, com a finalidade de compreender quais atributos caracterizam a ferrovia como patrimônio mundial e quais valores conformam o seu Valor Universal Excepcional.

Capítulo 5: O Valor Universal Excepcional da Ferrovia Darjeeling. Este capítulo aborda os atributos e os valores conferidos pelo Estado-parte, avaliados pelo ICOMOS, e validados pelo Comitê à Ferrovia Darjeeling e se estrutura da mesma forma que o capítulo 4.

Capítulo 6: O Valor Universal Excepcional da Ferrovia Rhaetian. Aborda o estudo de caso da Ferrovia Rhaetian e apresenta-se estruturado de forma semelhante aos capítulos 4 e 5, que compreendem as etapas de identificação dos atributos e dos valores reconhecidos pelo Estado-parte, avaliados pelo ICOMOS, e validados pelo Comitê do Patrimônio Mundial.

Nas **Conclusões Gerais** é construída uma reflexão acerca do problema colocado, pretendendo-se, a partir de uma análise comparativa entre as ferrovias, identificar se há um entendimento uniforme sobre a percepção de patrimônio ferroviário e sobre o valor universal atribuído a esta categoria de patrimônio. No final, são tecidas considerações de caráter mais geral sobre a tese, buscando identificar seus possíveis desdobramentos.

Considera-se, portanto, esta pesquisa como de relevância científica, por abordar aspectos atuais e pouco trabalhados na área da conservação. E, justamente por isso, espera-se, a partir do esforço empreendido, que esta tese possa contribuir para o aprofundamento das discussões e das ações voltadas para a preservação do patrimônio cultural, em especial do patrimônio ferroviário.

CAPÍTULO 1: AS FERROVIAS E O PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO MUNDIAL

O presente capítulo apresenta um panorama sobre o entendimento das ferrovias e do patrimônio ferroviário no cenário mundial. Para tanto, empreende, inicialmente, uma breve contextualização e caracterização das ferrovias, focando, sobretudo, nas ferrovias históricas. Em seguida, são abordadas as principais discussões atreladas à preservação do patrimônio industrial, em nível mundial, bem como os principais documentos e estudos, no âmbito da UNESCO. Com isso, objetiva-se compreender o entendimento do patrimônio ferroviário no contexto da UNESCO, identificando as principais abordagens e os estudos desenvolvidos para o reconhecimento das ferrovias como bem de Valor Universal Excepcional - OUV.

1.1 As Ferrovias no Cenário Mundial: Contextualização e Caracterização

As Ferrovias, também conhecidas por caminhos de ferro, estradas de ferro ou vias férreas, surgem da derivação da palavra ferro ou “*ferrum*”, em latim, que significa “ferro, rígido, firme” na língua portuguesa. Em inglês, as ferrovias são traduzidas como “*railways*” e em espanhol como “*ferrocarril*”.

Segundo Michael J T Lewis (*apud* COULLS, 1999, p. 01), uma estrada de ferro pode ser definida como “*uma faixa preparada para guiar as rodas de um veículo sobre ela, sem que as mesmas saiam dela*”. Este simples e genérico entendimento é bastante abrangente, podendo abarcar, até mesmo, outros meios de transporte, oriundos de períodos remotos, para além daqueles conhecidos como ferrovias, a exemplo do Diolkos¹⁷ - caracterizados por vias de pedras, com trilhos de madeiras, construídas pelos gregos para empurrar as mercadorias e pequenos navios, durante os séculos VI a IX.

A definição de Lewis, no entanto, apresenta a sua relevância por compreender a ferrovia como um meio de transporte linear para uma finalidade específica cuja concepção inicial, com profundas raízes históricas, permanece até os dias de hoje: propiciar o deslocamento de mercadorias e de pessoas em uma via linear.

¹⁷ Diolkos eram denominadas as vias de pedras com sulcos fundos providos de trilhos de madeira nos quais se passava uma substância gordurosa. As mercadorias dos navios atracados em um dos portos eram descarregadas, colocadas em carrinhos com rodas e puxadas por escravos sobre a via até o outro porto. Navios pequenos, às vezes com cargas, também eram arrastados por essa via. Fonte: <http://greeceinfo.wordpress.com>. Acessado em 02. julho.2013.

Tais vias, apesar de popularmente reconhecidas como de ferro, apresentavam, no século XV, trilhos de madeira e eram os meios mais utilizados para transportar carvão e minérios nos vagões equipados com rodas e empurrados por tração animal¹⁸.

A tração animal, nesta época, geralmente utilizada por cavalos e mulas, era a forma mais eficiente de se transportar mercadorias. Entretanto, com a demanda crescente do transporte de produtos, propiciada pelo incremento da indústria e da produção de matéria-prima, foi sendo substituída, gradativamente, pelo sistema de tração mecânica, materializado nas máquinas a vapor.

Com a revolução industrial, as ferrovias serviram de estímulo às indústrias, notadamente as siderúrgicas, devido ao grande consumo de ferro e aço utilizado nas vias férreas e nos materiais rodantes. A indústria, por sua vez, também influenciou não apenas o transporte ferroviário como também os espaços e as instalações ferroviárias que deram apoio a esse meio de locomoção. Por esta razão, considera-se a história da ferrovia imbricada na história da industrialização, apresentando a Inglaterra uma posição ímpar, estratégica e pioneira no cenário mundial.

Compreende-se que foi nas primeiras duas décadas do Século XIX, na Inglaterra, o período de nascimento da ferrovia com tração mecânica. Ferrovia, neste novo contexto, compreendida pela combinação **da via com trilhos de ferro e de material rodante**, movido a vapor, também denominado por locomotiva¹⁹.

As locomotivas se aperfeiçoaram, incorporando os avanços tecnológicos oriundos de outras máquinas a vapor e, em 1825, com a máquina denominada “*Locomotion*”, construída pelo inglês George Stephenson, foi inaugurada a primeira ferrovia de uso público para transporte de cargas, interligando as cidades de Stockton a Darlington, na Inglaterra. Iniciou-se, assim, o desenvolvimento dos caminhos de ferro nos seguintes decênios no cenário mundial. (BENÉVOLO, 1987).

Em pouco tempo, as ferrovias se desenvolveram em termos de sofisticação técnica e expandiram-se pelo território europeu. Em 1829, foi a vez da locomotiva a vapor “*Rocket*”, utilizada na ferrovia Liverpool & Manchester, no Nordeste da Inglaterra, considerada, em 1830, como a “concepção moderna” de ferrovia, marcada pela combinação de uma via ferroviária especializada,

¹⁸ A partir do século XVIII, os trilhos de madeira começaram a ser revestidos com tiras de ferro, a fim de torná-los mais resistentes e duráveis e, já no final do mesmo século, foram produzidos os primeiros trilhos inteiramente de ferro (COULLS, 1999).

¹⁹ A primeira locomotiva a vapor foi idealizada pelo mecânico Richard Trevithick, em 1804, impulsionando, em seguida, a fabricação das locomotivas que, inicialmente, foram concebidas, financiadas e operadas de acordo com a necessidade de um pequeno número de industriais primárias e percorriam rotas curtas e isoladas (PEREZ, 2006).

com transporte de carga e de passageiros, tração mecânica e algum controle público (ROBBINS, 1998). Neste mesmo período, os Estados Unidos também já iniciavam a construção de ferrovias, apresentando como marco inicial a ferrovia Baltimore-Ohio (1830), rompendo monopólio britânico das estradas de ferro (COULLS, 1999).

Em 1850, a Grã-Bretanha já desfrutava dos benefícios de uma rede nacional ferroviária que ligava os centros populacionais às indústrias, influenciando, sobremaneira, a tecnologia ferroviária nos demais países do mundo. Essa nova rede de transporte, aliada à expansão do comércio, alavancou o processo de crescimento de algumas cidades e de mudança no modo de vida da maior parte da população britânica, “modificando a utilização do solo e da própria paisagem” (BENÉVOLO, 1987, p.20).

O intercâmbio tecnológico repercutiu na construção das ferrovias em todo o mundo. Engenheiros britânicos atravessaram a Europa construindo, nos diversos continentes, importantes ferrovias, que se espalharam para além do continente europeu e dos Estados Unidos, precisamente nas colônias das potências europeias – Índia (1853) - e nas Repúblicas da América do Sul, a exemplo da abertura das primeiras linhas no Brasil²⁰ e no Chile (1852), Argentina (1857) (COULLS, 1999).

As ferrovias evoluíram em termos de extensão, a exemplo da Ferrovia Canadense Grand Trunk, inaugurada em 1852, para ligar a Costa Atlântica à região dos Grandes Lagos daquele País, considerada, à época, a ferrovia mais longa do mundo. Igualmente, avançaram em relação à abrangência territorial, a exemplo da ferrovia Trans-Siberiana, construída no final do século XIX, responsável pela importante ligação da Rússia com outras regiões. Em 1907, havia, portanto, 268.800 km de via férrea construída fora da Europa e dos Estados Unidos (COULLS, 1999).

Segundo o documento “*Transport Building*”, desenvolvido pelo English Heritage (2011b)²¹, a história da ferrovia na Inglaterra pode ser dividida em 04 (quatro) períodos distintos:

- Primeira fase (1825/1841): Corresponde à fase pioneira, quando é coroado um novo modal de transporte num país já estruturado sob o ponto de vista da logística (canais fluviais, cabotagem marítima e rede de correios e diligências) e se estende a partir da abertura da

²⁰ As ferrovias surgiram no cenário nacional, na década de 1850, com o objetivo de agilizar o escoamento de matéria-prima para o mercado agro-exportador, liderado pela Inglaterra. As mercadorias, antes disso, eram transportadas por mulas, que consistiam em meio de transporte oneroso e não davam conta de uma produção em larga escala. A primeira ferrovia construída no Brasil foi a Estrada de Ferro Mauá, inaugurada em 1854, pelo Barão de Mauá, ligando os municípios de Magé a Petrópolis, no Rio de Janeiro. (FILHO, 2000).

²¹ O English Heritage é um órgão criado em 1983, na Inglaterra, voltado para a proteção e promoção do patrimônio cultural britânico.

Ferrovia Stockton a Darlington (1825) e Liverpool a Manchester (1830) até a ferrovia Great Western de Londres para Bristol, em 1841;

- Segunda fase (1841/1850): Marca a fase heroica da construção das ferrovias e período em que a especulação comercial e de competição por rotas levou à construção frenética de linhas em todo o mundo;
- Terceira fase (1850/1870): Corresponde ao período de consolidação da malha ferroviária na Inglaterra e ao surgimento da ferrovia em muitos países tais como o Brasil (1854). É o momento que marca o processo de internacionalização do capital inglês para a expansão do sistema ferroviário das Américas, Ásia e África.
- Quarta Fase (de 1870 a 1914): Período que consolida a construção das linhas principais e auxiliares adicionais.

Convém ressaltar que, a despeito da demarcação cronológica elaborada pelo English Heritage (2011b) ser específica do cenário inglês, muitos estudiosos são categóricos em apontar que a partir de 1914 - período marcado pela Primeira Guerra Mundial, começa-se a delinear o fim da *Era de Ouro* dos caminhos terrestres na maioria dos países²².

Assim, em meados do século XX, a maior parte da linha ferroviária já estava consolidada. Entretanto, com a concorrência propiciada por outras modalidades de sistema de transporte, tais como as estradas de rodagem, a construção de rotas de quilometragem ferroviária em muitos países começou a apresentar um lento declínio²³, apesar de o desenvolvimento das ferrovias permanecer nas rotas existentes (COULLS, 1999).

A despeito disso, alguns países ainda mantiveram os seus investimentos na construção de novas linhas ferroviárias modernas, utilizadas por trens de alta velocidade, a exemplo da Linha Japonesa Tokaido, da ferrovia de alta velocidade Shinkansen, aberta em 1964; e a Grand Vitesse

²² Conforme Albuquerque (1973), o declínio do transporte ferroviário no Brasil teve seu auge na década de 1950, quando o Governo Federal, com o objetivo de melhorar e reaparelhar todo o sistema de transporte ferroviário, eliminou a maioria absoluta das redes ferroviárias e Companhias férreas isoladas do país e criou, mediante Lei n.º 3115, de 16 de março de 1957, uma única empresa ferroviária: a Sociedade Anônima Rede Ferroviária Federal S.A.(RFFSA). Objetivou-se, desta forma, criar um verdadeiro sistema ferroviário integrado e subordinado a uma única administração. Contudo, na década de 50, com a implantação do Plano de Metas (1956-1960), houve uma diversificação de investimentos pelos setores público e privados e, a partir de então, os recursos antes destinados às estradas de ferro passaram a ser direcionados também às estradas de rodagem do setor rodoviário. Tal fato desencadeou um forte processo de estagnação do sistema ferroviário nacional, incorrendo na desativação de várias linhas ferroviárias.

²³ Segundo Hagatong (2014, p.108), na França, desde 1960, verificou-se anualmente o fechamento de aproximadamente 300 quilômetros de linhas. Na Grã-Bretanha, entre 1963 e 1976, assistiu-se ao encerramento de 3.539 estações ferroviárias, as quais 1.570 foram vendidas a privados e outras 1.951 estações encontravam-se inutilizáveis. Outro exemplo foi as 40 mil estações construídas nos Estados Unidos desde o séc. XIX das quais apenas subsiste cerca de metade.

na França, caracterizadas por linhas de bitola standard, materiais, sistema de tração das vias férreas e princípios de gestão diferente das ferrovias construídas no período pré-guerra.

Os trens da alta velocidade, com capacidade de superar 200 km/h, passaram a ser utilizados, praticamente, em todos os países que usavam extensivamente o transporte ferroviário²⁴, substituindo, de forma maciça, as tecnologias de tração do período anterior à primeira guerra mundial.

Diante destas transformações incessantes da concepção e da tecnologia ferroviária, em todo o mundo, as ferrovias históricas²⁵, passaram a se situar em três cenários distintos: 1) Foram desativadas ou se encontram subutilizadas, ficando, desta forma à mercê da especulação imobiliária e do processo de descaracterização; 2) São utilizadas para fins turísticos, a exemplo da ferrovia de São João Del Rey, em Minas Gerais; ou compartilham a função de turismo com a função de transporte local, como a ferrovia Darjeeling, na Índia. Estas ferrovias não concorrem, portanto, com as ferrovias modernas, no tocante à capacidade de carga de transporte e de passageiros; ou 3) Sofreram readaptações e transformações nas suas infraestruturas e estruturas de apoio para atender a demanda crescente do transporte de passageiros e de carga, concorrendo de forma igualitária com as ferrovias modernas, a exemplo das ferrovias Semmering (Áustria); e Rhaetian (Suíça e Itália).

Com os avanços tecnológicos da operacionalização ferroviária moderna, reduziu-se o número de operários e de engenheiros, tornando-se desnecessárias as estruturas de apoio para estes funcionários ao longo das vias férreas. Tais mudanças repercutiram na maioria das estações ferroviárias, que sofreram adaptações para atender à demanda crescente de passageiros, passando a contar com toda uma estrutura de café, restaurante, recepção (LEE, 1998).

Muitas das obras d'arte, a exemplo das pontes e viadutos, necessitaram de reparos e de reforços estruturais para atender ao aumento da capacidade de carga dos novos trens. Algumas linhas férreas tiveram as suas bitolas alteradas, na grande maioria das vezes ampliadas, para suportarem máquinas mais pesadas e se conectarem com outras linhas mais modernas.

²⁴ Podem ser exemplificados como trens de alta velocidade: ICE (Alemanha): 250 km/h; TGV - Train a Grande Vitesse (França) - 320 km/h; THALIS - Trem Europeu (Internacional) - 250 km/h; EUROSTAR (Reino Unido) - 300 km/h; AVE - Alta Velocidade Espanhol (Espanha) - 300 km/h; TALGO (Espanha) - 220 km/h; SHINKANSEN - Trem Bala (Japão) - 300 km/h; MAGLEV - Transrapid de Xangai (China) - 430 km/h. (PEREZ, 2006).

²⁵ Considera-se como ferrovias históricas aquelas construídas na fase pioneira da construção ferroviária até o período da Primeira Guerra Mundial. Este marco cronológico é empregado no Estudo Temático "Railway as a World Heritage Site" (COULLS, 1999), sendo, portanto, a classificação cronológica adotada nesta tese.

Neste cenário, muitas das ferrovias históricas ainda se encontram presentes na atualidade e são capazes de testemunhar a sua relação com a história da produção industrial, da tecnologia e das sociedades. Além disso, apresentam qualidades estético-arquitetônicas que, de forma integrada com o meio no qual estão inseridas, promovem uma nova percepção de paisagem.

Bem por isso, tais ferrovias fazem parte da história da humanidade e podem continuar, em meio às mudanças, a serem compreendidas como um sistema conformado, de maneira indissociável, por elementos técnicos, socioculturais e estético-arquitetônico, nos diversos contextos, nas diferentes culturas e nos distintos momentos.

1.1.1 As Ferrovias históricas e seus elementos tecnológicos

A palavra técnica vem do grego “τεχνη” que significa arte, ofício. O termo tecnologia, por sua vez, significa o estudo da técnica, ou seja, a transformação do conhecimento no uso de ferramentas, processos e matérias. Sob este prisma, as ferrovias são um produto tecnológico, oriundo de um conhecimento técnico, que é aplicado na sua concepção, produção, construção e funcionamento.

A técnica e a tecnologia podem ser consideradas como um dos elementos mais representativos e característicos da história das ferrovias. Estão presentes na produção da matéria-prima, nos cálculos estruturais para a sua concepção, na utilização de métodos para a demarcação dos trechos ferroviários, no processo de construção das infraestruturas e elementos ferroviários, assim como nos sistemas de gestão, pois conceber, produzir, implementar e operacionalizar uma ferrovia envolve milhares de pessoas.

A partir do desenvolvimento tecnológico, as ferrovias foram capazes de cruzar distâncias cada vez maiores, donde surgiram novas necessidades e demandas para atender ao incremento da malha ferroviária em todo o mundo. As estruturas tornaram-se mais complexas, repercutindo na diversidade dos elementos estruturais, materiais rodantes e estruturas de apoio que, de forma direta e\ou indireta, tornaram-se essenciais para o seu efetivo funcionamento.

Tais proezas tecnológicas são evidenciadas na engenharia das obras d’arte²⁶, nas escavações e aterros, nas bitolas²⁷, nas curvas sinuosas e nos gradientes utilizados para superar regiões de altas

²⁶ Compreende-se por obras d’arte: pontes, pontilhões, viadutos, túneis, muros de contenção e taludes.

²⁷ Segundo o Tesouro da Ferrovia, elaborado pelo Iphan (2011), bitola é a distância entre as faces internas dos trilhos. Dentre os elementos tecnológicos, as bitolas são os que exercem maior influência na operacionalidade de uma ferrovia. As bitolas mais estreitas tendem a produzir curvas mais estreitas, porém são de difícil manutenção. As bitolas mais largas, por sua, vez, são mais usuais e apresentam uma maior capacidade de cargas.

altitudes e de difícil acessibilidade. A superação de longas distâncias e de obstáculos naturais exigiram um longo período de experimentação e de amadurecimento de técnicas e materiais, propiciando às ferrovias uma gama de características particulares, de acordo com as especificidades geográficas e climáticas de cada localidade.

Engenheiros, arquitetos e matemáticos tiveram de alçar grandes desafios ao fazerem levantamento “*in loco*” em terrenos de difícil acesso, enfrentando abismos, insetos, animais ferozes, climas desfavoráveis e desenvolver novas técnicas e instrumentos geodésicos para a marcação dos terrenos, uma vez que os levantamentos topográficos existentes eram, em sua maioria, imprecisos e insuficientes para a definição das rotas mais indicadas para a passagem das vias férreas (MAZZOCO, 2005).

Inúmeros percalços e imprevistos estiveram presentes em toda a fase de construção das vias férreas, a exemplo da Estrada de Ferro Santos -Jundiá (1867), cuja construção ferroviária, envolveu um árduo trabalho de estabilização das áreas montanhosas, sob o risco de desmoronamento das massas em movimento (MAZZOCO, 2005).

As ferrovias indianas, situadas nas cordilheiras do Himalaia, também retratam os desafios enfrentados para a sua construção, certo que os períodos de *moções*, bastante comuns naquela região, propiciavam a desestabilização dos terrenos, sendo necessária a construção de reforços estruturais e um permanente monitoramento dos trabalhos já realizados²⁸.

Tais desafios exigiram dos engenheiros e dos demais profissionais acompanhamento e monitoramento permanentes, exigindo, em cada caso específico, uma solução de engenharia especial, muitas vezes desenvolvida no campo e na hora a depender das características de cada localidade. Estudos e cálculos estruturais tiveram que se superar e se tornarem extremamente precisos para a definição dos gradientes e das curvas das vias férreas para vencer grandes vãos, sobre os cursos d’água, atingir altas altitudes, rasgar montanhas ou o próprio subsolo.

O desenvolvimento de técnicas explosivas para a perfuração do solo, a utilização de novas máquinas de escavação mecânica, a falta de disponibilidade de alguns recursos, e os materiais empregados interferiram sobremaneira na forma e no design das obras d’arte presentes na infraestrutura das vias férreas.

²⁸ Informações extraídas do Dossiê de Nomeação da Ferrovia Darjeeling (REPUBLIC OF INDIA, 1998).

Por esta razão, diversas ferrovias, a exemplo da Darjeeling (Índia), foram construídas na concepção ferroviária econômica do “capital mínimo”, apresentando em todo o seu trajeto escassas obras d’arte. Por outro lado, destacam-se as ferrovias suntuosas, a exemplo da Ferrovia Rhaetian, pioneiras na utilização de máquinas de escavação mecânica, possibilitando, destarte, a construção de longos e sinuosos túneis²⁹.

O intercâmbio de ideias, portanto, foi uma constante na concepção das vias férreas e materiais rodantes. Engenheiros ingleses e americanos cruzavam continentes para desenvolver as novas técnicas construtivas ferroviárias nos diversos países, permitindo a difusão da produção do conhecimento da engenharia ferroviária e a utilização de novos materiais.

No Brasil, devido à escassez de material e de mão de obra qualificada, utilizou-se, na construção das primeiras linhas férreas nacionais, a mão de obra estrangeira dos portugueses, italianos e alemães. A supervisão geral, no entanto, realizava-se por engenheiros oriundos da Inglaterra, bem como os materiais construtivos pré-fabricados (utilizados nas construções de pontes, estações e edifícios de apoio e residenciais), reforçando a hegemonia inglesa na influência das estradas de ferro nacionais³⁰.

Os desafios perpassavam também na concepção dos materiais rodantes (locomotivas e vagões)³¹. As locomotivas de tração mecânica eram pensadas e projetadas a partir da via férrea relacionada, sendo necessários estudos e experimentos para a utilização dos materiais rodantes apropriados para cada linha férrea.

Bem por isso, foi adotado o sistema suíço de tração “*cremalheira e pinhão*”³², na Ferrovia Nilgiri, na Índia, para superar grandes diferenças de altitudes nas Cordilheiras do Himalaia; e o sistema funicular, na Ferrovia Santos-Jundiaí³³, para a travessia da Serra do Mar, em São Paulo.

²⁹ Informações extraídas do Dossiê de Nomeação da Ferrovia Rhaetian (SWITZERLAND/ITALY, 2006).

³⁰ Um exemplo desta influência europeia foi a construção da São Paulo Railway (SPR). Inaugurada em 1867, a ferrovia acelerou o ritmo de desenvolvimento da cidade que passou a receber grande contingente de imigrantes europeus, novos produtos, novas tecnologias e novas ideias (MAZZOCO, 2005).

³¹ No Brasil, os primeiros vagões de carga ou de passageiros tinham estruturas frágeis, basicamente de madeira. Os vagões de passageiros fabricados inteiramente de aço entraram em serviço regular em 1907, e logo substituíram a maioria dos carros de madeira. No final da década de 1920, tais vagões de aço já haviam substituído, quase que totalmente, os vagões de madeira (PEREZ, 2006).

³² O sistema de tração “*cremalheira e pinhão*” consiste na instalação de um terceiro trilho dentado, entre os dois trilhos normais de uma ferrovia, onde um mecanismo que está sob a locomotiva pousa sobre o trilho dentado e nela fica articulado, permitindo o percurso da ferrovia em terrenos inclinados. Informação extraída do Dossiê de Nomeação da Ferrovia Montanhosa da Índia (REPUBLIC OF INDIA, 1998).

³³ O sistema funicular foi tido como a melhor solução para vencer a Serra do Mar, funcionando a partir da tração de cabos por máquinas fixas, localizadas no topo das rampas, onde os trens trocavam do cabo de um plano para o cabo de outro. As máquinas acionavam o cabo de aço, preso em uma das extremidades a um vagão especial, o serrabreque, ao qual era acoplado um conjunto de vagões. (MAZZOCO, 2005).

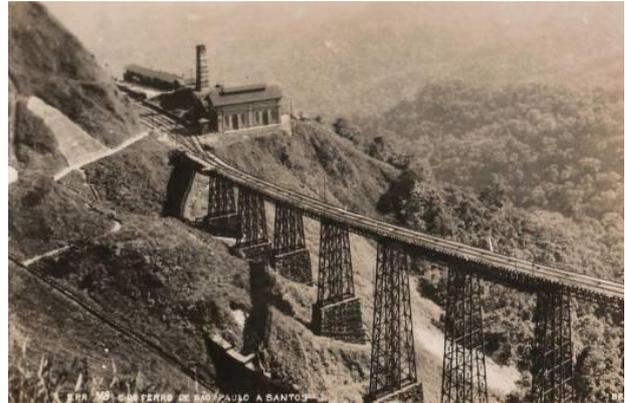
Imagem 01: Ferrovia Nilgiri, Índia.



Foto: H.P. Bärtschi, 1988

Fonte: Dossiê de Nomeação da Ferrovia Rhaetian (SWITZERLAND/ITALY, 2006).

Imagem 02: Ferrovia Santos-Jundiaí, em São Paulo, Brasil.



Fonte: Mazzoco (2005, p. 46).

As locomotivas, por seu turno, passaram por inovações tecnológicas ao longo dos anos. Gradativamente, os engenheiros foram aumentando a potência e a velocidade das locomotivas a vapor³⁴. A partir do crescimento do transporte ferroviário, novas tecnológicas foram incorporadas e muitos trens já desenvolviam com facilidade velocidades de 80 a 100 km/h. No final do século XIX, surgiu, portanto, a segunda geração das locomotivas, representada pelas locomotivas elétricas.

Em 1895, entrou em operação a primeira locomotiva elétrica do mundo, na ferrovia Baltimore-Ohio, nos Estados Unidos, incorporando o que havia de melhor nas experiências anteriores. Logo em seguida, no século XX, as principais linhas férreas da Europa passaram a ser eletrificadas para atender a nova demanda das locomotivas elétricas (COULLS, 1999).

No contexto das ferrovias mais recentes, sobressai-se a ferrovia japonesa Shinkansen (1966), que interliga a cidade de Tóquio à Osaka. Composta por trens de alta velocidade (trem bala), destacou-se, à época de sua construção, como protótipo da ferrovia moderna; assim como a ferrovia Liverpool & Manchester, na década de 1830. De bitola padrão, com uma alta capacidade de carga, a ferrovia Shinkansen utilizou um sistema de tecnologia que dispensou o uso de sinalização ao longo da via. Construída sobre uma superfície de concreto, é composta por mais de 3000 pontes e 67 túneis, propiciando, destarte, um percurso retilíneo, sem contar com curvas e gradientes (COULLS, 1999).

³⁴ A primeira geração das locomotivas no cenário mundial apresentava desenho inglês, a exemplo da locomotiva Baronesa que foi a primeira locomotiva a ser utilizada no Brasil. (PEREZ, 2006).

Na atualidade é possível observar a influência do partido tecnológico do Shinkansen em trens de alta velocidade, em todo o mundo, a exemplo do trem francês TGV, o alemão ICE, e do Franco-britânico-belga trem Eurostar, que cruza a Europa.

Compreender, portanto, a história da tecnologia ferroviária, suas relações com a indústria, com a forma de produção, de execução e, principalmente, o intercâmbio de soluções, ideias e inovações tecnológicas entre as diversas localidades, propicia o entendimento da ferrovia como um elemento singular e universal.

Singular no sentido de que cada ferrovia é única, pois foi pensada e construída em contextos históricos, econômicos, políticos e culturais peculiares e específicos de cada região. Universal, por ser concebida a partir de uma rede de conhecimento compartilhado e disseminado entre as diversas localidades mundiais.

Cada ferrovia apresenta, portanto, especificidades que expressam, de forma integrada, não apenas a história da tecnologia, mas aspectos sociais, culturais e políticos e econômicos de todo o mundo.

Bem por isso, excluir a história da tecnologia ou a tecnologia da história é, portanto, “perder uma parte vital da história, pois as mudanças tecnológicas têm tanto informado como tem sido informado pelas transformações sociais e econômicas em todo o mundo” (COULLS, 1999, p. 9).

1.1.2 As Ferrovias históricas e os seus elementos socioculturais

O entendimento da ferrovia como elemento sociocultural decorre das transformações propiciadas pelas estradas de ferro na vida social e no comportamento humano; na economia (pela criação de empregos e incremento das atividades industriais e comerciais); na política (como forma de exercer o poder imperial e desbravar o interior das terras colônias); e nos aspectos culturais e sociais (propiciado pelo intercâmbio de culturas, novas relações e categorias de trabalho e novas formas de acessar localidades).

Sob este ponto de vista, o transporte ferroviário se tornou um dos maiores e mais complexos sistemas *técnico-social* que o mundo já havia conhecido. A política, os negócios e as estruturas de gestão tiveram que se desenvolver para atender às novas demandas exigidas pelo transporte ferroviário, que rapidamente se desenvolveu em termos de extensão, volume de tráfego, sofisticação técnica, financeira e gerencial, sempre com o objetivo de deslocar mercadorias e pessoas, de forma rápida, segura e econômica.

As ferrovias tornaram-se a principal concorrente do transporte marítimo de mercadoria, incrementando a economia e superando distâncias cada vez maiores. Eram desejadas e simbolizavam o poder e a prosperidade de várias nações. As vantagens da ferrovia como velocidade, capacidade e economia, representaram mais do que meros instrumentos de desenvolvimento de negócios e comercial.

“As ferrovias propiciaram o desenvolvimento do comércio, desenvolvimento do trabalho livre e da colonização espontânea, redução de preço do transporte, melhoramento do processo industrial, aumento do valor das terras, facilidade de comunicação sobre o estado moral e político da província, a criação do espírito de empresa” (MAZZOCO, 2005, p. 29).

Assim, as ferrovias tiveram um papel fundamental na história da industrialização: alavancaram o processo de crescimento econômico nos países em processo de industrialização no século XIX, dinamizaram o transporte de mercadorias, e favoreceram a ligação dos crescentes centros industriais europeus e norte-americanos. Foi um fenômeno que trouxe impactos na política, na economia e na cultura de várias sociedades.

No cenário nacional, as estradas de ferro foram guiadas pelos interesses econômicos e financiadas, em diversos momentos, pelos produtores de matéria-prima. A Ferrovia Santos - Jundiaí (São Paulo), por exemplo, apresentava o seu traçado delineado pelas lavouras de café, finalizando a rota nas fazendas dos produtores de café (MAZZOCO, 2005).

A penetração imperial, que sempre começava pelos portos e pouco se estendia para o interior, foi amplamente interiorizada com a presença das ferrovias e, para tanto, obstáculos políticos e geográficos tiveram de ser ultrapassados, possibilitando uma maior comunicação entre localidades, a criação de cidades e, conseqüentemente, um intercâmbio cultural.

As ferrovias coloniais foram essenciais para a expansão e influência das potências europeias, tais como a produção de novos alimentos, matérias-primas, novos padrões de propriedade e ocupação da terra. As ferrovias indianas (Darjeeling, Nilgiri e Kalka) retratam bem o domínio britânico sobre a região, onde as estradas de ferro eram utilizadas como um instrumento para atender às necessidades do governo colonial³⁵.

Culturalmente o impacto foi enorme, em especial das sociedades que nunca tinham andando em uma velocidade maior do que o galope de um cavalo. As ferrovias propiciaram uma

³⁵ Dados extraídos do Dossiê de Nomeação da Ferrovia Darjeeling (REPUBLIC OF INDIA, 1998).

maior segurança e conforto nas viagens por lugares inóspitos, promovendo uma maior visibilidade e acesso a regiões de difícil permeabilidade. Representou o progresso e a modernidade, propiciando o intercâmbio cultural, a fusão de línguas e de religiões.

Com o surgimento das ferrovias, emergiram novas relações de trabalho e categorias profissionais, novas leis e direitos. No Brasil, a fase de implantação das estradas de ferro coincidiu com o momento da abolição da escravidão, desenvolvendo novas formas de relação social e de trabalho (MAZZOCO, 2005).

A precisão da engenharia, dos horários das partidas e chegada dos trens (controlados pelos telégrafos que ajustavam os relógios das estações), representavam um sistema de transporte monitorado pelo tempo e pelas inúmeras tarefas e atividades que tinham a exatidão, a segurança e a qualidade como características basilares. As ferrovias anunciavam, portanto, tempos modernos, transformando a economia e reorganizando a sociedade com a precisão de seus horários.

No Brasil, algumas empresas de linhas férreas planejavam até mesmo os núcleos urbanos, a exemplo da Vila Martin Smith, também conhecida por Vila de Paranapiacaba, em São Paulo, que foi projetada como uma verdadeira cidade de serviços, com traçado ortogonal, casas hierarquizadas em razão dos cargos dos funcionários, igreja, hospital, mercado e clube de recreação (MAZZOCO, 2005, p. 84). A organização social dos espaços (escolas, centros comunitários) apontavam a influência da cultura britânica na organização social, na disciplina, e na vida pessoal dos seus funcionários. A vila tornou-se tão representativa que se apresenta tombada pelo Iphan desde 2008 e se encontra na Lista Indicativa da UNESCO, desde 2014.

1.1.3 As Ferrovias históricas e seus elementos arquitetônicos e paisagísticos

As ferrovias produziram grandes impactos no desenvolvimento tecnológico, na história das sociedades, bem como na arquitetura e nas paisagens urbanas, rurais e industriais. De estruturas simplificadas, compostas por via férrea e material rodante, as ferrovias passaram a apresentar complexas estruturas, compostas por obras d'arte, estações, terminais, depósitos, casas para operários, torres de sinalização; e utilizar novos materiais, novas técnicas construtivas, criando estilos arquitetônicos próprios.

Além da forma e do design das vias férreas, as inúmeras estruturas construídas para dar suporte às atividades ferroviárias, a exemplo dos depósitos de locomotivas, rotundas, casas dos funcionários e, principalmente, as estações ferroviárias, acabam por constituir uma tipologia

específica, sendo algumas consideradas como ícones da era moderna industrial (ENGLISH HERITAGE, 2011b).

Dentre os elementos ferroviários estudados na literatura sobre arquitetura ferroviária, destacam-se as estações ferroviárias, que costumavam ser de pequeno porte, de alvenaria, com um único pavimento, e com elementos estruturais e ornatos de ferro fundido, apresentando uma maior complexidade de acordo com o tamanho e importância das cidades servidas (KUHL, 2008).

Com o aumento do fluxo de transporte de cargas e passageiros, muitas das estações ferroviárias passaram a ser ampliadas, ganhando importância e sendo reconhecidas como bens de valor artístico e histórico, razão pela qual se constitui um dos elementos ferroviários mais reconhecidos como patrimônio cultural, no âmbito do Iphan (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional).

Algumas estações ferroviárias, além da sua função operacional, eram tidas como a entrada principal das cidades, apresentando uma arquitetura monumental, a exemplo da Estação da Luz, em São Paulo. As estações das grandes cidades passaram a ter fachadas de destaque, relógios em evidência e grandes vãos de coberturas metálicas sobre os trilhos e plataformas (gare) destinados a abrigar passageiros. Alçadas para permitir a dispersão do vapor das locomotivas, essas coberturas foram incorporadas ao projeto das estações, permanecendo presentes mesmo depois das locomotivas a diesel e elétrica. (PEREZ, 2006).

Em alguns casos, a imponência, a riqueza dos elementos arquitetônico e a sua forma de implantação simbolizavam a dominação política de regiões coloniais, a exemplo da Estação Chhatrapati Shivaji (Terminal Victoria), construída em Mumbai, na Índia, no final do século XIX³⁶. Reconhecida pela UNESCO como patrimônio da humanidade desde de 2004, a referida estação indiana destaca-se no cenário mundial por apresentar o estilo de arquitetura gótico vitoriano, representando, desta forma, uma fusão da arquitetura indiana com a arquitetura britânica.

³⁶ Fonte: <<http://whc.unesco.org/en/list/945>>. Acesso em 6.jun.2013.

Imagem 03: Terminal Victoria, em Mumbai, Índia.



Foto: Francesco Bandarin

Fonte: <<http://whc.unesco.org/en/list/945/gallery/>>. Acesso em 10 jun.2014

A ferrovia desde sempre apresentou uma profunda relação com a natureza, cujos elementos geográficos, topográficos e hidrográficos acabaram por moldar a forma de implantação das vias férreas, seja enfrentando os maciços montanhosos, seja respeitando as curvas de nível ou simplesmente margeando rios e rodovias.

As tecnologias utilizadas para enfrentar estes desafios delinearam, por sua vez, o desenho das vias férreas, a exemplo das ferrovias montanhosas, compostas por um traçado sinuoso e orgânico, conformado por curvas, altos gradientes e zig-zag; ou através de plataformas elevadas, com uma larga utilização de túneis e pontes, buscando um traçado mais racional e retilíneo, a exemplo da ferrovia Shinkansen (1964), no Japão.

As obras d'arte caracterizadas pelos túneis, pontes, viadutos, cortes, aterros, etc, refletem os avanços tecnológicos e os estilos arquitetônicos adotados, seja pela utilização do material empregado em suas estruturas (madeira, alvenaria, pedra), seja pelo caráter monumental (estruturas com diversos níveis) ou pela composição de arcos e adornos.

As obras d'arte, à medida que ressaltam o domínio do homem sobre a natureza, propiciam uma nova percepção de paisagem, onde os elementos construídos, muitas vezes, dialogam de forma harmônica com o meio ambiente natural, seja pela sua implantação ou simplesmente pelo emprego de materiais naturais. Exemplos dessa relação harmoniosa podem ser exemplificados com o

viaduto Kalt Rinne, da ferrovia montanhosa Semmering; o viaduto Landwasser, integrante da ferrovia Rhaetian; e o viaduto Séjourné, da ferrovia Jaune, na França.

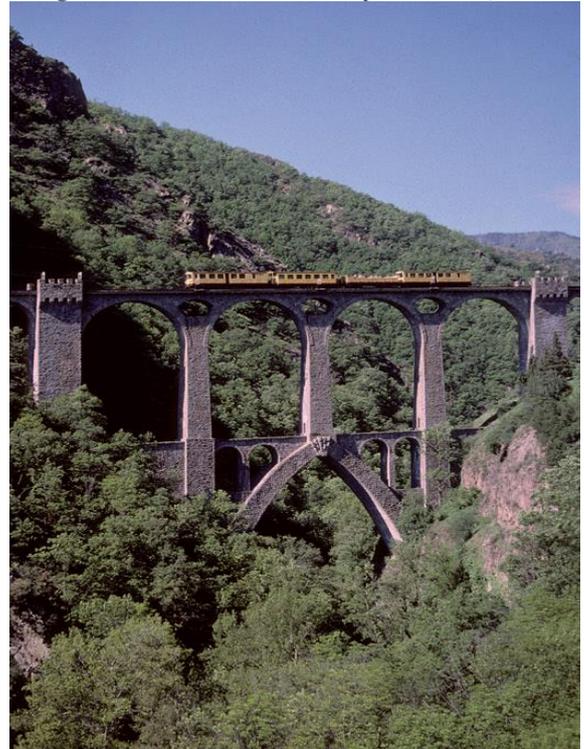
As ferrovias, portanto, acabaram por se inserir nas diversas paisagens industriais, urbanas, naturais, criando novos cenários, desta vez delineados pela presença dos postes telegráficos, caixas d'água, obras d'arte de engenharia, residências para funcionários; além dos aspectos imateriais, constituídos pelo cheiro, som do ruído do apito do trem e pela fumaça das locomotivas a vapor.

Imagem 04: Viaduto Landwasser, Ferrovia Rhaetian, Suíça



Fonte: Dossiê de Nomeação da Ferrovia Rhaetian (SWITZERLAND/ITALY, 2006).

Imagem 05: Viaduto da Ferrovia Jaune, França



Fonte: Dossiê de Nomeação da Ferrovia Rhaetian (SWITZERLAND/ITALY, 2006).

Com a construção das estradas de ferro, principalmente em áreas pouco exploradas, novas edificações não ferroviárias, a exemplo de construções para o uso habitacional, comercial, de lazer e serviços, passaram a conviver com o complexo ferroviário. Nesta interação, novos padrões construtivos e estilos arquitetônicos entraram em cena, como o “*estilo Semmering*” das construções não ferroviárias construídas ao longo da ferrovia austríaca Semmering; ou do estilo britânico com influência budista das construções ao longo da ferrovia Kalka, na Índia.

Existe o caso, também, das ferrovias inseridas em paisagens exploradas economicamente, a exemplo da ferrovia Darjeeling, na Índia, cujas áreas de cultivo de chá preto nas regiões montanhosas do Himalaia integram-se de forma peculiar e harmônica à sinuosa via férrea indiana.

Desta forma, os elementos paisagísticos despontam e ganham relevância quando passam a ser observados não apenas os cenários constituídos das ferrovias na paisagem, mas também os panoramas vistos de dentro dos trens, durante o percurso ferroviário.

Neste contexto, são objetos de apreciação estética os elementos construídos e naturais, tais como as montanhas, os cursos d'água, as florestas, os povoados, as vilas e demais construções. Todos estes elementos de forma inter-relacionada propiciam um novo olhar, uma fruição e uma percepção mais holística das estradas de ferro.

Bem por isso, compreende-se que os elementos arquitetônicos da ferrovia, bem como os elementos naturais e construídos do seu entorno são indissociáveis, na medida em que podem testemunhar a história da ferrovia de uma forma integrada. Destarte, forçoso é concluir que a ferrovia não pode ser compreendida em partes, certo que é um sistema composto por elementos que informam a inovação tecnológica, o intercâmbio cultural, os aspectos operacionais e funcionais, a história da construção do território e das relações sociais.

1.2 O Patrimônio Ferroviário Mundial

As ferrovias são capazes de expressar, por meio dos seus atributos materiais e imateriais, aspectos funcionais e utilitários da engenharia ferroviária, elementos estético-arquitetônicos (refletidos na forma e design das vias férreas, dos seus elementos de apoio e das suas relações com o meio circundante), bem como fatos históricos, sociais, políticos, culturais e simbólicos das sociedades e das cidades em todo o mundo.

Bem por isso, as ferrovias funcionam como um depósito de legados materiais e imateriais, muitos dos quais são significativos para diversas comunidades e de suma importância para história das humanidades, justificando o seu reconhecimento como patrimônio cultural.

As manifestações sociais em prol da salvaguarda dos bens ferroviários ameaçados de destruição, de descaracterização ou da interrupção de suas atividades, em razão da sua obsolescência funcional, do crescimento das cidades e da especulação imobiliária, ressaltam e corporificam a importância e a vontade coletiva da preservação destes bens. O reconhecimento das ferrovias como bens culturais ganhou mais destaque, portanto, a partir das discussões em torno do patrimônio industrial, que se iniciaram na Inglaterra, na década de 1950.

1.2.1 As Ferrovias no contexto do patrimônio industrial

As primeiras manifestações a favor da proteção dos bens ferroviários emergiram na década de 1950, mais especificamente no ano de 1951, quando um grupo de voluntários decidiu empreender esforços para evitar a desativação da ferrovia Talyllin, construída em 1865, no País de Gales, no Reino Unido, que estava na iminência de encerrar as suas atividades por razões econômicas. Restou ao grupo assumir a responsabilidade financeira pelo funcionamento da linha, que se encontra preservada e em atividade até os dias de hoje (LEE, 1998).

Outras manifestações em defesa dos bens industriais ocorreram em Londres, na década de 1960. Tais reivindicações foram motivadas pela destruição de importantes exemplares testemunhos da época da industrialização, a exemplo da Estação Euston, demolida em 1962, e do Edifício Coal Exchange de Buning, demolido no mesmo ano, para o alargamento de uma avenida (KUHL, 1998, p.222).

Concomitante aos movimentos em prol da preservação dos bens ferroviários, significativos esforços foram realizados para a identificação do patrimônio resultante do processo de industrialização, dos valores a ele atribuídos, e dos critérios que poderiam ser utilizados para a seleção dos bens dignos de preservação. As primeiras discussões em torno da preservação do patrimônio ferroviário surgiram, no entanto, atreladas às discussões em volta da proteção do patrimônio industrial (KUHL, 1998).

Tal fato se justifica pela estreita relação da industrialização com o transporte ferroviário, principalmente aquele relacionado à fase da revolução industrial, uma vez que a indústria em larga escala impulsionou a construção de diversas linhas férreas que, por sua vez, também alavancaram o desenvolvimento do setor industrial em todo o mundo (KUHL, 1998).

Além disso, a complexidade inerente do sistema ferroviário acabou por demandar uma estruturação industrial, composta por oficinas de montagem e de reparos, torres de abastecimento e casas para os operários. Por esta razão, diversos escritos sobre o tema tratam as indústrias e os meios de transporte conjuntamente, analisando-os por tipologias (KUHL, 2008).

A vinculação do meio de transporte ferroviário com o patrimônio industrial passou a se consolidar com o surgimento do campo de estudo denominado por *Arqueologia Industrial*, na década 1950, a partir de uma publicação de Michael Rix, professor da Universidade de Birmingham, na Inglaterra, em cujo teor alertava para a importância da documentação e da preservação dos bens oriundos da industrialização. Significativos esforços foram realizados, desde então, para determinar

o que deveria ser preservado, dando início a uma série de discussões a respeito da definição de *monumento industrial* (KUHL, 2008).

As primeiras conceituações, na Grã-Bretanha, consideravam como monumentos industriais qualquer estrutura ou edificação especialmente oriunda da Revolução Industrial, incluindo os processos industriais e técnicos bem como os meios de comunicação. Tal vinculação rendeu críticas por parte de muitos estudiosos, em razão da diversidade das épocas e fases de industrialização nos diferentes países. Novas definições foram então formuladas, a partir da supressão da demarcação cronológica atrelada à Revolução Industrial (KUHL, 2008).

Ao longo das décadas, novos entendimentos sobre arqueologia industrial e monumento industrial se consolidaram na produção científica de vários países, ratificando a vinculação das ferrovias, bem como as atividades produtivas, as formas de produção e os produtos resultantes da industrialização, como patrimônio industrial.

A preocupação com a questão do patrimônio industrial ganhou mais visibilidade, por sua vez, na III Conferência Internacional para a Conservação do Patrimônio Industrial, dessa vez realizada na Suécia, em 1978. Neste encontro foi instituído o TICCIH - “*The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage*”³⁷, criado com o objetivo de promover discussões e cooperação no âmbito internacional no campo da preservação do patrimônio industrial (CAPAGNOL, 2008).³⁸

Desde 1999, o TICCIH passou a atuar como consultor junto ao ICOMOS (*International Council on Monuments and Sites*) na avaliação dos bens culturais de natureza industrial a serem inscritos na Lista do Patrimônio Mundial da UNESCO. Esta parceria motivou a elaboração de diversos estudos temáticos atrelados à temática do patrimônio industrial, dentre eles os estudos sobre os Canais (1996), Pontes (1997) e Ferrovias (1999) (UNESCO, 2015).

Em 2003, na XII Conferência Internacional do TICCIH, realizada em Nizhny Tagil, Rússia, foi elaborada e aprovada a **Carta de Nizhny Tagil** sobre patrimônio industrial, onde foram abordadas a definição de arqueologia industrial, patrimônio industrial, bem como os valores, a proteção legal, os meios de manutenção e a conservação desse patrimônio.

³⁷ O TICCIH é um organismo internacional reconhecido pelo ICOMOS como um consultor para questões referentes ao estudo e a preservação do patrimônio industrial. Em 1999, o TICCIH foi consultor do ICOMOS para a elaboração de diversos estudos temáticos, dentre eles “*Railway as a World Heritage Site* (1999), que será abordado neste capítulo.

³⁸ O TICCIH possui representação em 54 países e também é consultor especial do ICOMOS no que se refere ao patrimônio industrial e ferroviário.

Na aludida carta, a arqueologia industrial passou a ser reconhecida como um método interdisciplinar voltado para o estudo das evidências tangíveis e intangíveis de documentos, artefatos, edificações, paisagens naturais e urbanas, criadas para ou por processos industriais. O termo monumento industrial foi substituído pela terminologia patrimônio industrial, que passou a ser definido como:

“O patrimônio industrial compreende os vestígios da cultura industrial que possuem **valor histórico, tecnológico, social, arquitetônico ou científico**. Estes vestígios englobam edifícios e maquinaria, oficinas, fábricas, minas e locais de processamento e de refinação, entrepostos e armazéns, centros de produção, transmissão e utilização de energia, **meios de transporte e todas as suas estruturas e infraestruturas**, assim como os locais onde se desenvolveram atividades sociais relacionadas com a indústria, tais como habitações, locais de culto ou de educação” (TICCIH, 2003, p. 03).

A Carta de Nizhny Tagil (TICCIH, 2003) objetivou, portanto, consolidar o entendimento da arqueologia industrial, ressaltando a sua função de estudo, registro e documentação dos vestígios materiais, evidentes ou não, de qualquer legado da industrialização, sejam eles bens culturais ou não.

O reconhecimento do patrimônio industrial, por sua vez, pressupõe que tais estudos (Arqueologia Industrial) já tenham sido realizados e que se tenham identificado os bens que merecem ser preservados. Desta forma, presume-se que “a arqueologia industrial volta seus esforços a todo o legado da industrialização, seja ele considerado bem cultural ou não” (KUHL, 2008, p.45).

Bem por isso, a referida Carta estabelece alguns caminhos para o reconhecimento do legado da industrialização como patrimônio cultural. Para tanto, utiliza como fundamento a Carta de Veneza (1964), ao tentar alargar o universo dos bens ferroviários para além dos seus atributos materiais e espaciais (edifícios, as estruturas, entorno, as cidades), incorporando também outras manifestações materiais e imateriais. Desta forma, os bens industriais desde já apresentam o seu significado cultural como diretriz balizadora para o seu reconhecimento como patrimônio industrial.

A Carta de Nizhny Tagil, ao passo que coloca a importância da conservação do patrimônio industrial, declara a importância da inscrição destes bens na Lista do Patrimônio Mundial da UNESCO como forma de prestar “o legítimo reconhecimento ao enorme impacto que a industrialização teve na cultura da Humanidade” (TICCIH, 2003, p. 7).

Desta forma, a referida Carta foi apresentada à XV Assembleia Geral do ICOMOS (China, 2005) e à XVI Assembleia Geral do ICOMOS (Canadá, 2008), sendo finalmente aprovada na XVII Assembleia Geral do ICOMOS, desta vez, realizada em Dublin, na Irlanda, em 2011, resultando no documento denominado por “*Princípio de Dublin*” (ICOMOS, 2011b).

O referido documento consolidou, portanto, no âmbito da UNESCO o reconhecimento do patrimônio industrial como de relevância mundial, ampliando o seu conceito ao incorporar os aspectos intangíveis como o *know-how técnico, a organização de trabalho e dos trabalhadores, bem como as transformações sociais e culturais na vida de diversas comunidades em todo mundo* (ICOMOS, 2011b). Além disso, reconheceu o patrimônio industrial como reflexo de uma conexão profunda entre o meio ambiente cultural e natural.

Apesar de mencionar a Carta de Nizhny Tagil, o Princípio de Dublin não faz referências a uma tipologia de valores, contudo, ressalta a importância da elaboração de inventários, do registro, da história oral, e dos estudos comparativos para a identificação dos valores que justificam o reconhecimento e a preservação dos bens industriais como patrimônio cultural.

Tais documentos expressam, portanto, as transformações no entendimento do bem industrial, passando a considerar não apenas as qualidades materiais, mas também os aspectos intangíveis e a relação entre o meio ambiente natural e cultural como atributos valorativos do patrimônio industrial. Ademais, é ressaltada a necessidade de se estabelecer metodologias para a identificação e o julgamento dos valores atribuídos, como forma de selecionar os bens industriais dignos de preservação.

Tal entendimento reforça a compreensão do patrimônio ferroviário como um sistema, composto por atributos materiais e imateriais e relacionados de forma indissociável com o contexto no qual se encontra inserido, ressaltando, daí a relação dos bens ferroviários com o seu entorno natural e construído.

1.2.2 O Patrimônio Ferroviário no âmbito da UNESCO

Foi na Conferência Geral da UNESCO, realizada em novembro de 1972, em Paris, que restou aprovada a Convenção sobre a salvaguarda do Patrimônio Mundial, Cultural e Natural. A Convenção, motivada pela preocupação central com a destruição e desaparecimento do patrimônio das nações mundiais, apresentou como principal objetivo organizar de forma permanente e com métodos científicos modernos o patrimônio mundial, composto pelo patrimônio cultural e natural.

Desta forma, a Convenção (1972) estabelece como Patrimônio Cultural:

- Os monumentos: obras arquitetônicas monumentais, de escultura, ou de pintura, elementos ou estruturas de natureza arqueológica, e outros elementos que apresentem um valor universal excepcional do ponto de vista da história, da arte ou da ciência;
- Os conjuntos: caracterizados por grupos de construções isoladas ou reunidas que, em razão da sua arquitetura, unidade ou integração na paisagem, tenham um valor universal excepcional do ponto de vista da história, da arte ou da ciência;
- Os sítios: obras do homem ou obras conjugadas do homem e da natureza, bem como áreas que incluam sítios arqueológicos, de valor universal excepcional do ponto de vista histórico, estético, etnológico ou antropológico.

Em relação aos bens categorizados como Patrimônio Natural, são considerados pela Convenção (1972):

- Os monumentos naturais constituídos por formações físicas e biológicas ou por grupos de tais formações que apresentem valor universal excepcional do ponto de vista estético ou científico;
- As formações geológicas e as zonas que constituam o habitat de espécies animais e vegetais ameaçadas e que apresentem valor universal excepcional do ponto de vista da ciência e da conservação;
- Os sítios naturais ou zonas naturais que tenham valor universal excepcional do ponto de vista da ciência, da conservação ou da beleza natural.

Neste cenário, a UNESCO³⁹ consolida o entendimento de patrimônio cultural e natural, como bens distintos, mas relacionados, ao considerar como sítios culturais *obras do homem ou obras conjugadas do homem e da natureza*. E será a partir desta relação que a UNESCO passará a compreender os bens ferroviários como patrimônio cultural de Valor Universal Excepcional⁴⁰.

A partir do entendimento do patrimônio cultural e natural, a UNESCO se deparou com questões relativas a necessidade de definir os critérios para a seleção dos bens a serem inscritos na

³⁹ A Convenção (1972) estabeleceu ainda que cabe aos Estados (que após a adesão à Convenção, tornam-se Estado - parte) a identificação e delimitação do patrimônio cultural e natural situado em seu território, bem como: tomar as medidas jurídicas, científicas, técnicas, administrativas e financeiras adequadas à proteção do patrimônio; apresentar ao Comitê do Patrimônio Mundial a Lista Indicativa dos bens suscetíveis de serem inscritos na Lista do Patrimônio Mundial; fornecer ao Comitê do Patrimônio Mundial informações sobre a aplicação da Convenção do Patrimônio Mundial e sobre o estado de conservação dos bens, dentre outras.

⁴⁰ Esta constatação tem como base os Documentos de Avaliação Corpo Consultivo das ferrovias mundiais, em cujo teor classifica as ferrovias na categoria de patrimônio cultural - sítios.

Lista do Patrimônio Mundial. O OUV foi considerado, portanto, a questão chave e justificadora para a inscrição de tais bens.

Bem por isso, na década de 70, foram realizados encontros técnicos promovidos pela UNESCO com o objetivo de se discutir e aprimorar o entendimento do OUV, bem como os critérios e os requisitos para a sua atribuição. O primeiro encontro, realizado em 1976, em Lausanne, na Suíça, contou com a participação dos órgãos consultivos ICCROM e ICOMOS, que elaboraram relatórios sobre o entendimento dessa categoria de Valor⁴¹.

Tais relatórios subsidiaram a edição de uma primeira Minuta de Orientação Técnica – “*Operation Guidelines*” (OG), elaborada em 1977, na 1ª Sessão do Comitê do Patrimônio Mundial, em Paris, que estabeleceu 10 (dez) critérios, sendo os 06 (seis) primeiros direcionados para o patrimônio cultural, a saber:

“i) representar uma realização artística ou estética única, uma obra-prima criativa do gênio humano; ou ii) **ter exercido considerável influência, durante um período de tempo ou em uma área cultural do mundo, sobre o desenvolvimento da arquitetura, escultura monumental, jardim e projeto paisagístico, artes, ou assentamentos humanos;** ou iii) ser único, extremamente raro, ou de grande antiguidade; ou iv) **estar entre os exemplos mais característicos de um determinado tipo de estrutura que represente desenvolvimento sociocultural, artístico, científico, tecnológico ou industrial;** ou v) ser um exemplo característico de um estilo expressivo, tradicional da arquitetura, do método de construção ou ocupação humana, que é frágil por natureza ou se tornou vulnerável sob o irreversível impacto da mudança sociocultural ou econômica; ou vi) estar associado a ideias ou crenças, com eventos ou com pessoas, de excepcional importância histórica ou significado”. (UNESCO, 1977, p. 3. tradução nossa, grifo nosso)⁴².

O critério iv), portanto, ao contemplar os “*exemplos mais característicos de um determinado tipo de estrutura que represente desenvolvimento sociocultural, artístico, científico, tecnológico ou industrial*” como passíveis de inclusão na Lista do Patrimônio Mundial, possibilitou o reconhecimento dos bens industriais e ferroviários como bens culturais mundiais. No entanto, apenas 01 (um) bem industrial foi inscrito na Lista do Patrimônio Mundial, nesta época: a Mina de Sal Wieliczka, na Polônia, inscrita no ano de 1978, sob o critério iv).⁴³

⁴¹ A construção do entendimento do OUV será mais bem explicitada no capítulo 2 desta tese.

⁴² Texto original: “ i) Represent a unique artistic or aesthetic achievement, a masterpiece of human creative genius; ii) Have exerted considerable influence, over a span of time or within a cultural area of the world, on subsequent developments in architecture, monumental sculpture, garden and landscape design, related arts, or human settlements; iii) Be unique, extremely rare, or of great antiquity; iv) Be among the most characteristic examples of a type of structure, the type representing an important cultural, social, artistic, scientific, technological or industrial development; v) Be a characteristic example of a significant, traditional style of architecture, method of construction, or human settlement, that is fragile by nature or has become vulnerable under the impact of irreversible socio-cultural or economic change; vi) Be most importantly associated with ideas or beliefs, with events or with persons, of outstanding historical importance or significance” (UNESCO, 1977, p.3).

⁴³ Informação extraída do documento “*Technical and Industrial Heritage in the World Heritage List*”, elaborado pelo ICOMOS, em 2011a.

Em 1979, Michel Parent, consultor da UNESCO, à época, foi convidado para elaborar um documento com o objetivo de definir, com mais clareza, os critérios para a seleção de bens na Lista do Patrimônio Mundial. No referido relatório, Parent apontou a dificuldade na definição dos critérios de seleção, uma vez que a atribuição de valor universal excepcional necessariamente envolvia elementos subjetivos, em um cenário múltiplo e diverso de bens culturais e naturais (PARENT, 1979).

Por esta razão, destacava como de grande relevância a elaboração dos **Estudos Comparativos**⁴⁴ entre propriedades similares nas diversas localidades. As análises comparativas objetivavam não apenas a identificação dos valores atribuídos aos bens culturais, como também situá-los dentro de um contexto mundial, possibilitando, assim, identificar a suas peculiaridades, as suas qualidades de pioneirismo e de raridade, de forma a subsidiar os pareceres de análise elaborados pelos Órgãos Consultivos.

A primeira Orientação Técnica adotada pelo Comitê, elaborada em 1980, estabeleceu o enquadramento do bem em um ou mais dos seis critérios especificados e o teste de autenticidade como prerrogativas para a inscrição do bem cultural na Lista do Patrimônio Mundial. Os critérios sofreram reformulações, em específico, o critério (iv) que subtraiu a expressão “*desenvolvimento tecnológico e industrial*” passando a ser redefinido como: i) *um exemplo excepcional de um tipo de estrutura que ilustra um estágio significativo da história*. (UNESCO, 1980, p. 3).

A retirada da expressão “*desenvolvimento tecnológico e industrial*” repercutiu em um menor reconhecimento dos bens industriais, privilegiando uma maior inclusão do patrimônio europeu e religioso na Lista do Patrimônio Cultural, expressando, desta forma, a supremacia da atribuição dos valores artísticos e arquitetônicos em relação aos valores sociais (LABADI, 2005, p.43).

Apesar da candidatura de alguns sítios industriais representativos, nesta década, a Comissão do Patrimônio Cultural retardou algumas inscrições, a exemplo da vila industrial do século XVIII, New Lanark, construída por Robert Owen, na Escócia, considerada como um exemplar representativo das relações sociais fabris com impacto na arquitetura e na paisagem. A vila teve seu processo de candidatura aberto em 1987, no entanto, apenas em 2001 foi inscrita na lista do patrimônio mundial, em razão da ausência de Estudos Comparativos que pudessem respaldar o seu reconhecimento como patrimônio da humanidade (CAMERON, 2005).

⁴⁴ Os estudos Comparativos serão melhor explicitados no capítulo 2 desta tese.

“O Bureau reconheceu as qualidades do sítio. Contudo, a inscrição do sítio parece ser prematura até que seja realizada uma pesquisa geral dos sítios onde as doutrinas sociais do mundo contemporâneo evoluíram em conexão com as revoluções industrial ou agrícolas e estudos comparativos de sítios industriais do século XIX desenvolvidos pelo ICOMOS” (UNESCO, 1988, p. 08)⁴⁵

Na década de 90, foram elaborados pelo Comitê do Patrimônio Mundial planos estratégicos, cujo cerne foi a revisão dos critérios e requisitos do OUV. No primeiro estudo, em 1992, verificou-se um desequilíbrio regional e de temáticas dos bens inscritos na aludida Lista do Patrimônio Mundial⁴⁶, ressaltando-se o pouco número de bens vinculados **aos setores da arquitetura moderna, sítios industriais, paisagens rurais e canais**.

Tal fato reforçou a ideia de que a lista deveria ser mais representativa sob estes aspectos, ensejando, em 1994, um novo estudo desenvolvido pelo Comitê, denominado por **Estratégia Global**⁴⁷, cujo objetivo centrou-se na formatação dos critérios de modo a tornar mais “*representativa, equilibrada e credível*” a Lista do Patrimônio Mundial. Neste, a prioridade foi a temática da arquitetura moderna e do patrimônio industrial (CAMERON, 2005).

Ao longo destes anos, as Orientações Técnicas novamente foram reformuladas, no sentido de possibilitar a inclusão dos exemplares que estavam sub-representados na Lista do Patrimônio Mundial⁴⁸. Com a edição do OG de 1996, ficou evidente a preocupação com a incorporação do patrimônio industrial na referida Lista. A expressão “*tecnologia*” foi incorporada, pela primeira vez, no critério ii) e reincorporada no critério iv), estando ainda vigente no OG de 2015, como:

“ii) ser testemunho de um intercâmbio de influências considerável, durante um dado período ou numa determinada área cultural, sobre o desenvolvimento da arquitetura ou da tecnologia, das artes monumentais, do planejamento urbano ou da criação de paisagens;
iv) representar um exemplo excepcional de um tipo de construção ou de conjunto arquitetônico ou tecnológico, ou de paisagem que ilustre um ou mais períodos significativos da história humana” (UNESCO, 2015, p.16).

No entanto, isso não foi bastante para o reconhecimento dos bens ferroviários como patrimônio cultural. Apesar da evidente expansão do entendimento do patrimônio cultural,

⁴⁵ Texto original: “The bureau recognized the qualities of this site. However, it felt that inscription of this site would be premature until an overall view of the sites where social doctrines of the contemporary world evolved in connection with the industrial or agricultural revolutions had been realized and comparative study on the industrial or agricultural revolutions had been realized and a comparative study on the industrial sites of the nineteenth century had been carried out by ICOMOS” (UNESCO, 1988, p. 08)

⁴⁶ Constatou-se, neste estudo, que o maior número de bens inscritos estavam situados na Europa e se relacionavam com a arquitetura religiosa.

⁴⁷ A estratégia global foi inicialmente definida em referência ao patrimônio cultural, sendo depois, à pedido do Comitê do Patrimônio Mundial, também direcionada ao patrimônio natural e misto.

⁴⁸ A evolução dos critérios de Valor Universal Excepcional serão melhor explicitados no capítulo 2 desta tese.

incluindo os bens industriais e de toda a sorte os bens ferroviários, o indeferimento da inscrição da Ferrovia Semmering, na reunião do Bureau em 1996, apontou para a necessidade de Estudos Temáticos a fim de instrumentalizar os órgãos consultivos (ICOMOS) na tarefa de avaliar ou não a sua pertinência como bem mundial.

Tal fato ensejou a elaboração dos estudos, dentre eles o Estudo “*Railway as a World Heritage Site*”, elaborado pelo TICCIH, a pedido do ICOMOS, em 1999, com o objetivo de subsidiar o órgão consultivo na análise e no reconhecimento das ferrovias como bem de Valor Universal Excepcional.

1.2.2.1 O Estudo Temático das Ferrovias como Patrimônio Mundial

Em 1998, foi promovida pelo ICOMOS e pelo TICCIH, a Conferência Internacional, realizada no Museu Nacional da Ferrovia, no Reino Unido, que contou com a participação de especialistas da área do patrimônio ferroviário de todo o mundo. A referida Conferência, resultou no Estudo Temático “*Railway as a World Heritage Site*”, elaborado por Anthony Coulls, do Instituto de Estudos das Ferrovias, do Museu Nacional da Ferrovia de York, no Reino Unido.

O aludido estudo⁴⁹ objetivou consolidar um entendimento sobre o patrimônio ferroviário mundial, a partir da identificação das suas especificidades em relação aos demais bens culturais, e propor critérios para subsidiar as inscrições das ferrovias na Lista do Patrimônio Mundial, dentre elas a Ferrovia Semmering (Áustria)⁵⁰, presente na Lista de Tentativa da UNESCO desde 1995.

Neste contexto, o estudo pontuou como premissa de que as ferrovias para se enquadrarem nos critérios estabelecidos deveriam, primeiramente, existir, ou seja, a via férrea não poderia estar desfragmentada, ou melhor, ser percebida por uma conjunção de elementos isolados, desconectados. O trecho ferroviário precisaria, portanto, apresentar um certo grau de integridade e de inteireza⁵¹, estando em operação ou não. Bem por isso, a ferrovia teria de estar inserida no seu contexto primitivo, ou seja, na sua localidade original.

O documento reforça também que não é prerrogativa da UNESCO a proteção de bens móveis, tais como locomotivas, vagões, equipamentos de sinalização. Contudo, a permanência

⁴⁹ O aludido Estudo apresentou como Estudo de Caso a Ferrovia Semmering (Áustria), Metrô de Moscou, a Ferrovia Baltimore-Ohio (EUA), a Ferrovia Zig-zag (Austrália), a Ferrovia Darjeeling (Índia), a Ferrovia Liverpool-Manchester (Reino Unido), a Ferrovia Great Western (Reino Unido) e a Ferrovia Shinkansen (Japão).

⁵⁰ A Ferrovia Semmering teve processo de inscrição aberto em 1995, sendo finalizado apenas em 1998, em razão da inexistência de Estudos Temáticos correspondentes.

⁵¹ O Estudo embora seja direcionado às ferrovias existentes, não estabelece quais elementos mínimos devem ser considerados para que as ferrovias possam se enquadrar nos critérios estabelecidos.

destes equipamentos, apesar de não ser objeto do aludido estudo, devem ser estimulados, considerando que tais elementos podem agregar valor ao patrimônio ferroviário.

Desta forma, o documento pontuou que as ferrovias mundiais devem apresentar atributos que expressem 04 (quatro) critérios gerais, a saber: 1) ser uma obra criativa do gênio humano; 2) exercer influência de ou sobre a inovação tecnológica; 3) constituir exemplo típico ou tradicional; e 4) ilustrar o desenvolvimento econômico e social.

➤ *Obra criativa do gênio humano:*

A ferrovia pode ser reconhecida como patrimônio mundial porque algumas têm a capacidade de testemunhar os aspectos imateriais do know-how das técnicas de produção, construção e gerenciamento das ferrovias, incluindo não apenas o ofício dos engenheiros responsáveis, como também de toda a classe do operariado e gestores envolvidos na realização das estradas de ferro.

➤ *Influência de e sobre a inovação tecnológica:*

A ferrovias, a partir das tecnologias empregadas, podem ilustrar o desenvolvimento tecnológico e a sua relação com o contexto social, econômico, política das diversas localidades, uma vez que as inovações tecnológicas estão atreladas às transformações sociais e econômicas em todo o mundo.

➤ *Exemplo típico ou excepcional:*

Relaciona-se com as características excepcionais da linha ou a um típico exemplo que se tornou especial pela sua sobrevivência. Associa-se, portanto, com a qualidade de excepcionalidade e de raridade da ferrovia. Sob esta ótica, as ferrovias mais antigas e com qualidades singulares destacam-se dentre as demais. Bem por isso, o Estudo aponta ainda a importância do caráter de pioneirismo e de excepcionalidade das ferrovias, dispondo que as ferrovias pioneiras, ou seja, as anteriores a 1830, merecem um reconhecimento particular do Comitê do Patrimônio Mundial.

➤ *Ilustra o desenvolvimento social ou econômico:*

As ferrovias foram construídas para exercer uma função de transporte e esta função atrela-se a propósitos culturais, políticos, sociais, econômicos, aliados ao desejo das pessoas de viajarem e trabalharem. Por esta razão, a construção da ferrovia comunica e expressa, através dos seus

atributos tangíveis e intangíveis, aspectos sociais e econômicos das diversas localidades, bem como a história das diversas sociedades.

O Estudo Temático das Ferrovias constituiu, desta forma, uma primeira tentativa da UNESCO de consolidar o entendimento sobre o patrimônio ferroviário mundial e estabelecer critérios de valoração. Sob esta ótica, **as ferrovias mundiais são compreendidas como um complexo técnico-social, dotada de atributos materiais e imateriais, que, de forma inter-relacionada, expressam o know-how tecnológico, o intercâmbio de ideias, a tipologia construtiva e os impactos sociais e econômicos nas diversas localidades.**

Convém ressaltar, portanto, que esse Estudo, apesar de clarificar e pontuar possíveis atributos que podem expressar o Valor Universal Excepcional, não substituem os Estudos Comparativos a ser elaborados pelos Estados-parte, tidos como um mecanismo que possibilita identificar os elementos de destaque (excepcionais) das ferrovias no cenário mundial.

A elaboração do referido Estudo refletiu nas primeiras inscrições das ferrovias na Lista do Patrimônio Mundial, a partir da década de 1990, sendo reconhecidas a **Ferrovia Semmering**, na Áustria (1998); e a **Ferrovia Montanhosa na Índia - Darjeeling**, cujo processo foi iniciado em 1998 e efetivado no ano de 1999.

1.2.2.2 Ampliação do entendimento do Patrimônio Ferroviário

Muito embora o Estudo Temático da Ferrovia tenha abordado a imprescindibilidade da inserção da ferrovia no seu contexto para o seu reconhecimento como patrimônio mundial, esta relação (ferrovia/entorno) não foi evidenciada como um elemento importante de forma a caracterizar um critério de valoração.

Neste particular, Lee (1999), no documento “*Darjeeling Himalayan Railway as a Heritage Railway*”, argumenta que a relação da engenharia ferroviária com o entorno é um atributo de relevância, merecendo, portanto, ser considerado como um dos critérios de valoração. Para o especialista, o Estudo Temático ressaltou mais os aspectos relacionados aos investimentos econômicos e os aspectos sociais que propriamente os elementos estéticos (relacionados à beleza da paisagem). Para Lee, as ferrovias funcionam como um museu a céu aberto, onde além da fruição estética, propiciam uma compreensão das transformações sociais e da história da tecnologia do passado, visto que as ferrovias foram construídas dentro de um contexto social.

“As sociedades se transformaram e as ferrovias são capazes de levar os passageiros a um mundo diferentes de valores, de sistemas produtivos e de relações sociais... Elas (as ferrovias) expressam o triunfo do espírito humano sobre o utilitarismo”. (LEE, 1999, p. 62, tradução nossa)⁵².

A concepção mais abrangente sobre o patrimônio ferroviário, abordado por Lee, é, portanto, reforçado com o alargamento da noção de patrimônio cultural e o consequente reconhecimento de novos tipos de propriedade cultural, a partir dos diversos encontros e estudos realizados pela UNESCO.

A partir da década de 1990, foram promovidos encontros para discutir a Paisagem Cultural, Patrimônio Cultural Africano, Patrimônio Religioso e Espiritual, Assentamento Humanos, Paisagem Agrária e Uso da Terra, Rotas do Patrimônio - Itinerários Culturais, Fortificações, dentre outros (ICOMOS, 2004) e realizados diversos Estudos Temáticos com o objetivo de um maior reconhecimento dos diversos tipos de propriedades culturais em todo o mundo.

Em 2003, foi aprovada pela UNESCO a *Convenção Internacional para a Salvaguarda do Patrimônio Cultural Imaterial*, de modo que o entendimento de patrimônio cultural e/ou natural (estabelecidos pela Convenção sobre o Patrimônio Mundial da UNESCO de 1977) passou a englobar também os aspectos intangíveis do patrimônio cultural, representados pelas “práticas, representações, expressões, conhecimentos e técnicas - junto com os instrumentos, objetos, artefatos e lugares culturais que lhes são associados”⁵³ (UNESCO, 2003, p. 04)

A inclusão de novas tipologias de bens na categoria do patrimônio cultural representou, portanto, uma mudança de paradigma, ao incluir uma perspectiva não monumental no reconhecimento dos bens culturais, pautado em uma maior preocupação com as questões sociais, antropológicas e com o tratamento mais holístico conferido aos bens culturais (ABADI, 2005).

Neste contexto, a UNESCO incorporou muitos destes entendimentos nas *Orientações Técnicas para aplicação da Convenção do Patrimônio Mundial* (OG), a exemplo da categoria de Cidades e Centros Históricos, prevista no OG de 1992, e a Paisagem Cultural, disposta no OG de 1994.

Contudo, foi nas Orientações Técnicas de 2005 que os novos “tipos de propriedade” passaram a se incorporar no entendimento de Patrimônio Cultural, Natural e Misto, estabelecidos na

⁵² Texto original: “society has changed and the heritage railway enables visitors to step back into a world different values, different productive systems, and different social relations... They (railways) express the triumph of human spirit over utilitarianism.” (LEE, 1999, p. 62).

⁵³ Desta forma, o reconhecimento do patrimônio imaterial pode ser manifestado pelas: “a) tradições e expressões orais, incluindo o idioma como veículo do patrimônio cultural imaterial; b) expressões artísticas; c) práticas sociais, rituais e atos festivos; d) conhecimentos e práticas relacionados à natureza e ao universo; e) técnicas artesanais tradicionais” (UNESCO, 2003, p.04)

Convenção (1972), compondo este rol: as Paisagens Culturais, as Cidades e Centros Históricos, os Canais, e as Rotas do Patrimônio - Itinerários Culturais (OG, 2013)⁵⁴.

Tais “*tipos de propriedade*”, apesar de já estarem inseridos nas discussões⁵⁵ e em alguns documentos internacionais na década de 90, passaram a se incluir nas Orientações Técnicas - OG de 2005, oficializando, portanto, o seu reconhecimento no âmbito da UNESCO, como novas categorias de patrimônio cultural.

Desta forma, o OG de 2005, ao passo que estabeleceu tais categorias, objetivou elucidar o seu entendimento, a fim de auxiliar os Estados-partes na identificação dos seus bens culturais. Bem por isso, a referida Orientação Técnica ratificou o entendimento de paisagem cultural, presente desde o OG de 1994, como “as obras conjugadas do homem e da natureza e que expressam as transformações sociais e a história dos estabelecimentos humanos ao longo do tempo”, podendo subdividir-se em 03 (três) categorias: i) as paisagens planejadas e criadas intencionalmente pelo homem⁵⁶ (parques, jardins); ii) as paisagens que evoluíram organicamente⁵⁷ (paisagem relíquia e paisagem viva); e iii) paisagens associativas⁵⁸ (OG, 2005).

Ademais, viabilizou a inserção das ferrovias na categoria de paisagem cultural ao estabelecer que a “designação de áreas lineares de comprimento que representem o **meio de transporte** e de comunicação com significado cultural não devam ser excluídos”. (UNESCO, 2005, p. 84). Isso significa dizer que existe a possibilidade de as ferrovias serem compreendidas como paisagem cultural por traduzirem um feito de engenharia incorporada em uma paisagem que, por sua vez, expressa as transformações sociais e a história dos estabelecimentos humanos ao longo do tempo.

De igual modo, foi possível constatar a viabilidade de inserção dos meios de transportes na Categoria de Rotas do Patrimônio – Itinerário Cultural, definidas no OG de 2005 como propriedades relacionadas à dinâmica do movimento, ao intercâmbio e o diálogo entre países ou

⁵⁴ A Paisagem Cultural foi adotada pela Convenção do Patrimônio Mundial como categoria de patrimônio cultural nas Orientações Técnicas de 1992. A classificação Cidades e Centros Históricos foi adotada nas Orientações Técnica de 1992; a dos Canais e Rotas do Patrimônio foram adotados nas Orientações Técnicas de 1995.

⁵⁵ Além dos Estudos Temáticos, diversos outros debates e reuniões foram realizados em diferentes regiões e sobre temas variados, com o propósito de compreender e identificar os diferentes bens culturais e/ou naturais. Na década de 90 foram ainda realizados encontros sobre Paisagem Cultural; Patrimônio Cultural Africano; Patrimônio Religioso e Espiritual; Assentamento Humanos, Paisagem Agrária e Uso da Terra; Rotas do Patrimônio - Itinerários Culturais; Fortificações, dentre outros. (ICOMOS, 2004).

⁵⁶ São aquelas criadas pelo homem por motivação estética, religiosa ou política, a partir de um plano ou projeto, podendo associar espaços livres a conjuntos edificados.

⁵⁷ São aquelas construídas coletivamente por um grupo social ou uma sociedade. Exibem a evolução de algum ciclo social, econômico, administrativo ou religioso. Podem apresentar-se de duas formas: a Paisagem Relíquia ou Fóssil - é a paisagem 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 foi extinta ou, simplesmente, conjuntos edificados não utilizados. A Paisagem 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 de sua evolução.

⁵⁸ As Paisagens Culturais Associativas surgem da forte associação cultural, religiosa, artística ou mística, geralmente ancorada ao espaço natural e a seus elementos.

entre regiões; e ao seu caráter multidimensional, com aspectos diferentes que desenvolvem e completam o seu objetivo inicial, que pode ser religioso, comercial, administrativo ou outro. Sob este prisma, as ferrovias podem ser compreendidas como rotas do patrimônio por ilustrar a interação do movimento, ao longo de toda a rota no espaço e no tempo (UNESCO, 2005).

A possibilidade da incorporação das ferrovias em outras categorias de patrimônio foi evidenciada no estudo elaborado pelo ICOMOS, em 2004, “*The World Heritage List: Filling the Gaps - an Action Plan for the Future*”, que analisou os sítios inscritos na Lista do Patrimônio Mundial e na Lista Indicativa a partir de 03 eixos de investigação: Tipológico⁵⁹, Cronológico e Temático⁶⁰.

O objetivo do Estudo pautou-se em identificar as categorias de patrimônio que estavam subrepresentadas e prover um Quadro Temático - *Thematic Framework*, com a identificação de temas e assuntos de OUV⁶¹.

Neste Estudo, as ferrovias, inscritas até 2004, foram inseridas em dois tipos de categorias: 1) *Propriedade agrícola, industrial e tecnológica*, incluindo as paisagens agrícolas, assentamentos agrícolas, minas, paisagens de mineração, fábricas, pontes, canais, **ferrovias**, assentamentos industriais, e demais bens relacionados ao patrimônio industrial; e 2) *Rotas do Patrimônio*, incorporando as rotas de peregrinação, rotas comerciais, estradas, canais e **ferrovias**.

Em relação à classificação temática, as ferrovias se enquadraram nos temas: 1) *Respostas de criatividade e continuidade: Paisagem Cultural e Meio Ambiente Natural* (Ferrovia Semmering); 2) *Utilização*

⁵⁹ O Estudo identificou as seguintes categorias tipológicas de bens culturais:

- Patrimônio Arqueológico;
- Sítio de Arte Rupestre;
- Sítio de Fósseis Humanos;
- Edifícios e Conjuntos históricos;
- Assentamentos Urbanos e Rurais, Cidade e Vilas Históricas;
- Arquitetura Vernacular;
- Propriedades Religiosas;
- **Propriedades Agrícolas, Industriais e Tecnológicas:** paisagens agrícolas; assentamentos agrícolas; minas, mineração paisagens, fábricas; pontes, canais, **ferrovias**; assentamentos industriais, etc;
- Propriedades Militares;
- Paisagem Cultural, Parques e Praças;
- **Rotas do Patrimônio – Itinerários Culturais:** rotas de peregrinação, rotas comerciais, estradas, canais, **ferrovias**, etc;
- Monumentos e Sítios Funerários;
- Propriedades Simbólicas e Memoriais;
- Patrimônio Moderno (a partir do século XIX).

⁶⁰ O Estudo identificou as seguintes temáticas, nas quais os bens culturais podem estar inseridos:

- Expressão da Sociedade;
- **Respostas de criatividade e continuidade: Paisagem Cultural e Meio Ambiente Natural** (Ferrovia Semmering);
- Resposta Religiosa;
- Utilização de Recursos Naturais: Manufatura (Ferrovia Indiana);
- **Movimento de pessoas: Ferrovias e estações ferroviárias, túneis e viadutos** (Ferrovia Semmering e Ferrovia Indiana);
- Desenvolvimento da tecnologia.

⁶¹ O Quadro Temático será melhor explicitado no capítulo 2 desta tese.

de Recursos Naturais: Manufatura (Ferrovia Indiana); e 3) *Movimento de pessoas: Ferrovias e estações ferroviárias, túneis e viadutos* (Ferrovia Semmering e Ferrovia Indiana).

Note-se que, apesar de distintas nomações, os tipos e temáticas indicam a classificação das ferrovias nas categorias de Patrimônio Industrial, Rotas do Patrimônio e Paisagens Culturais, reforçando a influência da expansão do entendimento de patrimônio cultural sobre o patrimônio ferroviário.

A partir de 2005, ampliou-se o número de ferrovias inscritas na Lista do Patrimônio Mundial, a saber: as Ferrovias Nilgiri (2005) e Kalka (2008), inscritas em 2005 e 2008, respectivamente, como expansão da Ferrovia Montanhosa da Índia; e a Ferrovia Rhaetian localizada na Suíça e na Itália, inscrita em 2008.

No tocante à Lista Indicativa, 04 (quatro) ferrovias apresentam-se candidatas à Lista do Patrimônio Mundial, a saber: A Paisagem Cultural de Paranapiacaba - a Vila e o Sistema Ferroviário, em São Paulo, no Brasil (2014); as duas extensões da Ferrovia Montanhosa da Índia: a Ferrovia Matheran e a Ferrovia Kangra (2014); e a Ferrovia Hejaz, na Arábia Saudita (2015).⁶²

Evidencia-se, portanto, que as ferrovias apresentam especificidades que extrapolam o seu reconhecimento como patrimônio industrial, na medida em que podem também estar relacionada à categoria de paisagens culturais e às rotas do patrimônio. Tal fato corrobora com o fato de que as ferrovias podem ser percebidas não apenas como um bem atrelado a industrialização, mas um bem integrado de forma indissociável com o seu entorno natural e construído, um bem que se conecta com outras localidades e que se assenta na dinâmica do movimento, com continuidade no espaço e no tempo.

1.3 Considerações Parciais

A análise realizada neste capítulo possibilitou constatar que as ferrovias são caracterizadas pela combinação de elementos tecnológicos, socioculturais, arquitetônicos e paisagísticos que, de forma integrada, podem expressar a história da tecnologia, fatos políticos, econômicos, bem como transformações urbanas e sociais em todo o mundo. As ferrovias são conformadas, portanto, por atributos materiais e imateriais, únicos e universais, sendo alguns deles tão significativos ao ponto de justificar o seu reconhecimento como patrimônio cultural.

⁶² Fonte: <<http://whc.unesco.org/en/tentativelists/>>. Acesso em: 02. Jul. 2015.

O reconhecimento das ferrovias como bem cultural ganhou espaço, no cenário mundial, a partir da década de 60, com a promulgação da Carta de Veneza (1964), que passou a considerar como digno de preservação “não só as grandes criações, mas as obras mais modestas, que tenham adquirido com o tempo significação cultural” (ICOMOS, 1964, Art. 1º).

Desta forma, como bem aponta Choay (2001, p.209):

“os produtos técnicos da indústria adquirem os mesmos privilégios e direitos à conservação que as obras de arte arquitetônicas e as laboriosas realizações da produção artesanal... um mundo de edifícios modestos reconhecidos por disciplinas novas foram integrados ao corpus patrimonialização. Contudo, o aporte mais considerável dos novos tipos se refere a inclusão de edifícios da segunda metade do século XIX e do século XX, a exemplo dos edifícios industriais”

Neste sentido, as discussões em torno da preservação do patrimônio ferroviário surgiram treladas à noção de patrimônio industrial. Os bens culturais ferroviários passaram a ser compreendidos como um produto oriundo da industrialização e destinado para o desenvolvimento das atividades industriais, através da sua estruturação industrial e da circulação de pessoas e mercadorias, representando, destarte, a história de tecnologia, de economia e das sociedades.

No âmbito da UNESCO, as Orientações Técnicas (OG) para a implementação da Convenção do Patrimônio Mundial refletem que, desde a década de 70, os critérios para a inscrição de bens na Lista do Patrimônio Mundial já previam a inclusão de bens industriais como bens passíveis de reconhecimento mundial. Contudo, com a reformulação do OG de 1980, a expressão “*tecnológica*” foi subtraída do critério iv) de OUV, favorecendo a inclusão de outras categorias de patrimônio na Lista. Apenas, no OG de 1996, a expressão “*tecnologia*” foi reincorporada nos critérios, apresentando-se inalterada nas Orientações Técnicas vigentes (2015).

Contudo, apesar da previsão dos bens industriais e ferroviários nos critérios de OUV da UNESCO, a falta de estudos relativos ao patrimônio ferroviário ressaltou uma lacuna na identificação e na compreensão dos atributos das ferrovias que poderiam expressar o seu valor universal excepcional.

Destarte, foi a partir da elaboração do Estudo Temático, denominado por “*Railway as a World Heritage Site*” que, pela primeira vez, no âmbito da UNESCO, houve uma tentativa de consolidar um entendimento sobre o patrimônio ferroviário e os critérios que poderiam subsidiar no seu reconhecimento como bem mundial.

A ferrovia, neste contexto, passou a ser compreendida como um sistema técnico e social, compreendido na sua totalidade como um bem que expressa o *know-how* das técnicas de produção, construção, gestão ferroviária, a história do intercâmbio de tecnologia entre as diversas localidades, bem como aspectos sociais e econômicos.

A partir da preocupação com a representatividade dos bens culturais na Lista do Patrimônio Mundial, a UNESCO promoveu reuniões e diversos estudos, a fim de respaldar a análise de propriedades que se apresentavam subrepresentadas na referida Lista. Como consequência, novos “*Tipos de propriedade*” passaram a se inserir no rol do patrimônio cultural, tais como as paisagens culturais, cidades e centros históricos, canais e rotas do patrimônio.

Esta ampliação da noção do patrimônio cultural, a partir de uma abordagem mais antropológica e holística, repercutiu também no entendimento do patrimônio ferroviário, que passou a ser compreendido não apenas como um bem vinculado ao processo de industrialização (Carta de Nizny Tagil e Princípios de Dublin), ou apenas como um processo técnico-social (Estudo Temático das Ferrovias), mas, de forma sistêmica, conformado pelos elementos tecnológicos, arquitetônicos e paisagísticos, sociais e culturais, integrados entre si e com o seu entorno circundante, de forma dinâmica e contínua no espaço e no tempo.

CAPÍTULO 2: O VALOR E O VALOR UNIVERSAL EXCEPCIONAL

O presente capítulo apresenta uma discussão teórica sobre o problema de pesquisa desta tese: o entendimento sobre o Valor Universal Excepcional (OUV) e as suas conseqüentes repercussões no reconhecimento dos bens culturais ferroviários como patrimônio mundial.

Para tanto, apresenta-se dividido em 02 (dois) momentos. O primeiro aborda o termo valor, sob uma ótica filosófica, apresentando-se respaldada pela Teoria dos Valores (Axiologia) e pela Teoria da Conservação, centrando-se nas relações sujeito-objeto, na tipologia e na hierarquia dos valores. No segundo, é discutido o OUV no âmbito da UNESCO, focando nas transformações relativas ao seu entendimento, nos critérios e nos instrumentos aplicados para o reconhecimento de bens culturais mundiais.

Com isso, pretende-se compreender a noção do OUV à luz da Teoria dos Valores e da Teoria da Conservação, identificando de que forma a UNESCO se apropria, ou não, das discussões teóricas para a construção do entendimento desta categoria de valor.

2.1. O Valor à Luz da Teoria dos Valores e da Teoria da Conservação

A discussão sobre valor não é um tema recente, pois remonta à antiguidade, na senda de Platão e de Aristóteles. A Teoria dos Valores, por sua vez, também denominada por muitos estudiosos de **Axiologia**, caracteriza uma corrente de pensamento sobre o valor, nascida no período compreendido entre o final do século XIX e a primeira metade do século XX, numa atmosfera social alicerçada em torno dos imperativos do mercado, da lei da oferta e da procura, em um cenário marcado:

“pela extensão e modernização da economia do mercado; sentimento de angústia, resultante da subversão da ordem, ocasionada pelas duas guerras mundiais; questionamento da fenomenologia; crítica das ciências humanas, organizadas em torno das noções de significação e de compreensão, denuncia dos ideais, empreendida por Marx, Freud e Nietzsche, reformulação dos valores prioritários, num contexto em que se cruzam o desejo de domínio tecnológico e as novas possibilidades de comunicação (RESWEBER, 2002, p.18).

Neste ambiente de polêmica, confrontam-se os filósofos da desconstrução, representados por Nietzsche, Freud e Marx, que buscam uma reinterpretação do valor, à luz de uma **problemática econômica**, onde se confrontam as teorias marxistas da produção e da troca, e os filósofos da renovação, como E. Mounier, E. Dupré, L. Lavelle e R. Senne e M. Scheler, que buscam reinterpretar o discurso tradicional do valor a partir de uma reflexão sobre as exigências da relação humana, fundada na **ordem ética** (RESWEBER, 2002, p.09).

O conceito de valor, no viés filosófico, condensa, portanto, muitas ambiguidades: as do idealismo platônico, da visão medieval de mundo cristão, da filosofia do sujeito, do liberalismo econômico, etc. (RESWEBER, 2002, p.103). Steven Connor (1994) sustenta, que a partir dos anos 60, e com mais vigor na década de 1970, a Teoria dos Valores foi deixando de lado a preocupação apenas com o julgamento, centrando-se, com mais vigor, no conhecimento, na compreensão, na decodificação e na interpretação.

Resweber (2002) também comunga deste entendimento, ao defender que a reflexão atual sobre valor se estende aos domínios da comunicação e da linguagem, onde os valores funcionam como princípios reguladores da comunicação humana. Tal fato, porém, não provoca uma revisão de conceito, porquanto a noção de valor é *polimórfica*, mas “são direções que precisam e completam o conceito filosófico do valor” (RESWEBER, 2002, p. 105).

Neste cenário, o valor exerce o papel de comunicador, informando as necessidades, as prioridades e os desejos dos sujeitos em relação às coisas ou aos objetos. Apresenta, portanto, uma dupla referência fundamental: a relação sujeito-objeto e a ordem dos valores.

“É com efeito, sobre o campo da relação que o valor se transforma em função. Queremos dizer que ele joga: anima-se e ganha vida sob a forma de um elo, de um reenvio ou envio (...) a segunda, que se cristaliza na ideia de ordem, no duplo sentido do termo. Os valores estão estruturados em níveis, que se explicam um pelos outros. Estes são conscientes, mas também complementares, de tal modo que, ao visar um valor particular, visa-se implicitamente a totalidade da ordem, na qual ele se encontra inscrito” (RESWEBER, 2002, p.18).

No âmbito da **Teoria da Conservação**, os valores também exercem um papel informativo, à medida que justificam o reconhecimento de um bem cultural, direcionam as atividades de conservação e servem de base para as ações monitoramento do patrimônio cultural.

A partir da análise das diversas correntes conservacionistas é possível constatar que os valores atribuídos aos bens culturais ao longo dos anos se transformaram, bem como a relação entre o sujeito e o objeto valorado, compreendendo-se o lugar do valor, desde sempre, como eixo basilar nas decisões interventivas ou não interventivas do patrimônio cultural.

Segundo Munoz Vinãs (2005), os conservadores clássicos, tais como John Ruskin, William Morris, Eugene Viollet le-Duc e Camillo Boito, buscavam na “*verdade material*” o princípio crucial das atividades de conservação. No século XIX, as ideias do iluminismo ganharam amplo reconhecimento e a ciência revelava-se como principal maneira de revelar esta almejada verdade, que não se constituiu em uma corrente de pensamento homogênea entre estes teóricos clássicos.

Na linha defendida pelo teórico inglês John Ruskin, é possível identificar, através da sua obra *“As Sete Lâmpadas da Arquitetura”* (1849), a preocupação com a dissolução de valores e princípios morais e estéticos e a busca pela verdade arquitetônica das estruturas e dos materiais, das marcas da passagem do tempo, da história e da relação do edifício com a natureza⁶³.

O arquiteto Eugene Viollet le-Duc⁶⁴, por sua vez, buscava a *“verdadeira natureza do objeto”* na pureza de estilo de uma obra, dando origem à corrente conhecida por *“Restauração Estilística”*. As ações de restauração defendidas por Le-Duc objetivavam o resgate do projeto original da obra, como o objeto a ser preservado, ou seja, a ideia original do artista quando da concepção da obra, desconsiderando, portanto, a obra realizada, as marcas do tempo, a história da edificação e as suas peculiaridades (VINÃS, 2005).

Tais experiências díspares foram reformuladas no final do século XIX, destacando-se neste cenário o arquiteto italiano Camilo Boito que pregou uma posição intermediária entre a corrente defendida por Ruskin e Le-Duc, denominada por *“Restauração Filológica”*. Boito defendia a compreensão do monumento como um documento histórico, defendendo o respeito pela matéria e a manutenção dos acréscimos de épocas passadas como parte da história da edificação, assim como buscou a distinguibilidade da matéria entre os elementos antigos e os recentes.

Boito buscava a *“verdade da matéria”* alicerçada no respeito pela história da edificação, compreendendo que cada edificação constitui um objeto único e distinto, devendo ser tratada, portanto, de acordo com as suas especificidades. Compreende-se, portanto, que a verdade perseguida por Boito respaldava-se no fator histórico da obra, que, por sua vez, amparava-se na ciência para fundamentá-la.

Os valores atribuídos pelas diversas correntes conservacionistas apresentam em comum uma **visão objetiva do valor**, que considera como **intrínsecas as qualidades reconhecidas nos objetos de conservação**. Para Ruskin, as marcas do tempo numa obra é o valor que se reconhece

⁶³ Tais preceitos deram origem à corrente conhecida como *“Anti-Scrape Movement”* ou *“Movimento Anti-Restauração”*, alicerçado em todas as Lâmpadas da Arquitetura, em especial, à Lâmpada da Memória, que assumiu o caráter de um texto autônomo, voltado para a restauração (PINHEIRO, 2008). Pode-se afirmar que a associação dos valores atribuídos por Ruskin, presentes nas sete lâmpadas, conformam-se de forma única e interdependente, dentro de um cenário marcado por um período de auge do poderio econômico e militar inglês, refletindo na posição crítica de Ruskin à sociedade capitalista da época e, conseqüentemente, na sua percepção dos valores atribuídos aos bens culturais.

⁶⁴ Os atributos estéticos valorados por Le-Duc amparavam-se nos estudos científicos desenvolvidos por ele, destacando-se o *Dictionnaire Raisonné de l'Architecture Française du XIe au XVIe Siècle* (XX) onde abordou a questão da restauração e dispôs a existência de princípios estéticos independente do estilo adotado. São esses princípios creditados como *“verdades”* que embasam as restaurações idealizadas por Le-Duc e que fundamentam todo o trabalho por ele realizado.

e que se deseja preservar, mesmo que, para isso, a obra deixe de existir e de ser usufruída por outros sujeitos.

O valor artístico, por sua vez, é o valor que, na visão de Le-Duc, merece ser preservado, mesmo que, para isso, a obra sofra modificações substanciais na sua matéria e na sua função histórica. Boito, por sua vez, ao tentar utilizar-se da ciência, também adota uma linha objetiva da conservação, onde as evidências históricas fundamentam a existência dos valores históricos como qualidades intrínsecas aos objetos de conservação.

No final do século XIX e início do século XX, as **questões subjetivas do valor** entraram em cena. A relação sujeito-objeto de conservação passou a ocupar um lugar proeminente nas ações de conservação, destacando-se os estudos desenvolvidos pelo historiador da arte, o austríaco Alois Riegl e, posteriormente, Césare Brandi.

Riegl, através do seu trabalho intitulado “*O culto moderno dos monumentos*” (1903), propôs uma organização legislativa para a conservação dos monumentos na Áustria, pautado nos valores atribuídos aos monumentos como diretrizes nas ações de intervenção. Brandi, por sua vez, com a obra “*A teoria do Restauro*” (1963), firmou a necessidade da apropriação dos valores artísticos e históricos, como diretrizes nas ações de conservação.

Riegl, assim como Brandi, partiu do pressuposto de que os valores não são inerentes ao objeto. **A atribuição do valor se realiza como fenômeno, a depender do sujeito, do seu contexto e da sua relação como o objeto valorado.** Tal entendimento lançou um novo olhar sobre o objeto patrimonial, repercutindo sobremaneira nos pressupostos sustentados pela Teoria da Conservação Contemporânea.

Os objetos de conservação, na ótica da corrente clássica, eram aqueles portadores de valores históricos e artísticos, representados, em sua maioria, pelas obras de arte e monumentos antigos. A partir da década de 1960, com a edição da Carta de Veneza (1964), a noção de monumento ampliou-se, sendo reconhecida não só as grandes criações, mas as obras mais modestas, que tenham adquirido com o tempo significação cultural (ICOMOS, 1964).

Pode-se afirmar, no entanto, que a referida Carta constituiu-se um marco por introduzir, no campo da conservação, a questão do significado e da sua relação com os valores patrimoniais, fortalecendo, desta forma, a emergência das questões subjetivas do valor já perseguidas, anteriormente, por Alois Riegl e Brandi.

O que se percebe, portanto, como mudança, é que há uma ampliação não apenas no rol de valores atribuídos aos objetos de conservação, mas da própria noção do objeto de conservação. Segundo Vinãs (2005), na década de 1990, a comunicação passou a ser uma característica importante nos objetos de conservação, dando início à fase da Conservação Contemporânea.

Este novo período da Conservação procurou romper com a ideia de que nem todos os objetos, dignos de preservação, são monumentos históricos e artísticos, pelo que as ações de conservação podem ser motivadas também por valores ideológicos, afetivos, religiosos, além dos basilares valores históricos e artísticos. E, nesta etapa, defende-se ainda que **os valores são atribuídos pelos sujeitos, não sendo, portanto, inerentes aos objetos tampouco cientificamente quantificáveis.**

2.1.1 O Valor e a Relação Sujeito- Objeto

O entendimento adotado nesta tese é de que o valor não existe por si só, não sendo, pois, autônomo (FRONDIZI, 1971; HESSEN, 1980; RESWEBER, 2001:), certo que depende do **objeto** depositário do valor e do **sujeito** que, a partir da percepção do valor, torna-o real. Hessen complementa este pensamento, ao colocar que o conceito de valor não pode ser definido rigorosamente, mas pode ser explicado como um **fenômeno** e, como tal, realiza-se (se mostra) por meio de um objeto no qual o valor se sustenta.

O valor irreal se torna real, assume existência, sob a forma de qualidade, características e atributos. É o caso do valor artístico que se converte em existencial no quadro do pintor (objeto) que passa a chamar-se belo (qualidade) (FRONDIZI, 1971).

Neste contexto, compreende-se que, além do objeto/coisa (depositário do valor), é essencial a referência a um sujeito, pois o valor é sempre valor para alguém. “Valor, pode-se dizer é a qualidade de uma coisa, que só pode pertencer-lhe em função de um sujeito dotado com certa consciência capaz de a registrar” (HESSEN, 1980, p. 47).

Esta consciência apontada por Hessen refere-se a uma *combinação de elementos intelectuais e emocionais* envolvidos no processo de percepção do valor, numa colaboração entre as funções do entendimento e do sentimento (HESSEN, 1980). Bem por isso, depreende-se que todo o conhecimento intelectual-reflexivo dos valores pressupõe um conhecimento emocional-intuitivo.

Uma prova do caráter emocional dos valores enxerga-se no “*daltonismo dos valores*” (HESSEN, 1980, p.145)⁶⁵.

Esta consciência capaz de perceber os valores também pode ser associada aos significados que certos objetos de conservação representam para os sujeitos, comportando-se como um signo⁶⁶. Para Charles Peirce, o pai da semiótica, signo “*é tudo aquilo que representa alguma coisa para alguém*” (NETTO, 2007, p.58) e pode se comunicar como um *índice, ícone ou símbolo*⁶⁷.

Desta forma, o sujeito atribui valor ao objeto de conservação, porque em algum momento aquele bem representa um significado, seja de *intelectualidade* (percepção dos aspectos históricos, artísticos, científicos), seja de *identidade coletiva* (percepção dos elementos que caracterizam a cultura dos povos, raça, modos, costumes, língua), *ideológicos* (percepção dos fatores políticos, morais) ou *sentimental*, que remetem a memórias e sentimentos (VINÃS, 2005).

Isso significa dizer que os objetos de conservação são considerados como tal porque os sujeitos reconhecem os seus significados intelectuais, de identidade, ideológico e/ou sentimentais e, por esta razão, atribuem valores.

O mundo do sujeito, portanto, é único e variável, e a sua percepção de valor também⁶⁸, seja do ponto de vista emocional ou intelectual. Deste modo, as variantes psicológicas e biológicas⁶⁹ do sujeito, bem como os contextos culturais, sociais e históricos, aliados a elementos do passado (lembranças), somam-se aos elementos subjetivos, interferindo na percepção do valor.⁷⁰ Então, compreende-se que os “*os valores existem dentro de situações específicas e complexas, formadas por elementos individuais, sociais, culturais e históricos*” (FRONDIZI, 1971, p.158).

⁶⁵ Hessen utiliza este termo para exemplificar a importância do fator emocional na percepção dos valores ao colocar que há homens com um alto grau de intelecto que são cegos para certos e determinados valores. Se valorar fosse apenas um ato intelectual, esse fenômeno dificilmente poderia ser explicado. Neste caso, deveriam ser os homens de maior intelecto mais abertos a compreensão dos valores.

⁶⁶ Portanto, pode se afirmar que todo o objeto de conservação é um signo, mas nem todo o signo pode ser considerado um objeto de conservação.

⁶⁷ Para Netto (2007, p. 58), símbolo se refere ao objeto denotado em virtude de uma associação de ideias produzida por uma convenção, ex: a balança é o símbolo da justiça; Ícone é um signo que tem alguma semelhança com o objeto representado, ex: a escultura de uma mulher, a foto de um carro, etc.; Índice é um signo que se refere ao objeto denotado em virtude de ser diretamente afetado por esse objeto, ex: fumaça é signo indicial de fogo.

⁶⁸ Segundo Puls (2006), a relação homem - coisa se concretiza por meio dos seus sentidos, que pode ser dado a partir do contato direto (tato e paladar), semidireto (olfato) e indireto (visão e audição) do homem com o objeto. Tais sentidos, por sua vez, podem ser *práticos*, quando oferecem ao homem o objeto material, a exemplo do tato e do paladar; e/ ou *teóricos*, quando oferecem ao homem um objeto ideal, uma representação mental do objeto material, é o caso da visão e da audição que não expõem ao sujeito a coisa em si, mas um sinal (visual ou sonoro) da mesma. Isto posto, “*um mesmo objeto pode ser percebido de formas diversas, e essa diferença entre o objeto e as percepções origina a diferença entre o real (o que é) e o aparente (o que parece ser)*”. (Puls, 2006, p.08).

⁶⁹ Frondizi (1971) exemplifica este fato ao colocar que a apreensão de um quadro por um portador de deficiência visual é diferente da apreensão por um indivíduo com visão normal.

⁷⁰ Da mesma forma que não se pode considerar que pessoas da mesma família apreciem de igual modo um determinado objeto, não se pode considerar que historiadores da arte aprendam de maneira semelhante uma determinada obra de arte.

2.1.2 O Valor e a Valoração

O processo de valoração⁷¹ tem suscitado inúmeras discussões no âmbito da Teoria dos Valores, ressaltando distintas compreensões sobre esta temática. De uma maneira geral, compreende-se que há duas correntes filosóficas centrais: a primeira postula a relatividade e/ou subjetividade dos valores, seguindo, portanto, a corrente do Relativismo Axiológico, onde o valor é considerado extrínseco ao objeto e depende do sujeito que o percebe; a segunda, por sua vez, nega o caráter relativo, defendendo, portanto, o Objetivismo ou Absolutismo dos valores, baseado no entendimento de que os valores são inerentes às coisas, independentes, portanto, da relação com o sujeito.

As duas posições baseiam-se em sólidas posições epistemológicas, mas a adesão irrestrita a uma delas é inadequada, pois não consegue rechaçar a argumentação da outra (ZANCHETTI, 2014, p.04).

Connor (1994) complementa este entendimento, ao colocar que se deve pensar no absolutismo e no relativismo dos valores de maneira relacionada e não separada, sob o argumento de que as várias versões da tese absolutista e relativista, ao mesmo tempo em que se contradizem, confirmam e regeneram a outra.

Fronidzi, por sua vez, comunga do entendimento de Connor, ao não adotar uma postura unilateral do valor, considerando, portanto, que todo o valor é uma qualidade e como tal apresenta o seu caráter de relatividade e de objetividade. Adota, portanto, a compreensão do valor a partir do que designa por *Qualidade Gestalt*, definida como uma qualidade única, composta pelo todo e pelas partes, uma combinação de elementos objetivos e subjetivos, união da forma e conteúdo, implicando a totalidade e interdependência entre as partes.

O aludido filósofo tece como exemplo uma Catedral, onde não se pode considerar apenas a qualidade religiosa, pois há também a beleza do templo, a história e a função social. A qualidade Gestalt é apreendida pelo sujeito como um **conjunto de valores interdependentes e não excludentes**.

⁷¹ Segundo Frondizi (1971), o processo de valoração corresponde ao ato de atribuir valor (qualidade) a um bem ou a uma coisa.

“Valor é uma qualidade Gestalt, a síntese **de contribuições objetivas e subjetivas**, e que existe e só tem sentido em situações humanas concretas. Apresenta uma dupla conexão com a realidade no sentido de que a estrutura do valor tem como fonte as qualidades empíricas e o objeto ao qual está incorporado e que faz parte da realidade em que vivemos. De outra forma, os valores não podem ser resumidos a qualidades empíricas nem aos objetos de valor em que estão incorporados”. (FRONDIZI, 1971, p. 164, tradução nossa)⁷².

A posição adotada nesta pesquisa, considera, portanto, que o objeto de conservação é reconhecido como tal, porque o sujeito, inserido no seu contexto único e diverso, reconhece, a partir da sua consciência intelectual-emotiva, qualidades que remetem a significados que, por sua vez, referem-se aos valores. Tais valores, são, portanto, dinâmicos e passíveis de mudanças, no tempo e no espaço. Relacionam-se com outros valores, podendo exprimir uma relação de complementariedade, hierarquia ou conflito, mas são esses valores que, analisados sob um viés de interdependência, justificam o reconhecimento dos bens como patrimônio cultural.

2.1.3 A Tipologia dos Valores

O entendimento defendido nesta tese é de que um bem cultural não apresenta apenas um valor, mas uma *multiplicidade de valores* (LACERDA, 2012, p. 45), que remetem a diversos significados e que, portanto, justificam o seu reconhecimento como bem patrimonial.

Conforme Mason (2002), o reconhecimento de tais valores é uma tarefa desafiadora, porque muitas vezes eles se sobrepõem, complementam-se ou competem entre si. Ademais, os valores se relacionam com fatores contextuais (sociais, econômicos, culturais, dentre outros) o que repercute nas suas transformações ao longo do tempo e no espaço.

Identificar e compreender os valores atribuídos aos bens culturais, portanto, é a tarefa primordial para as ações de conservação e de preservação, pois “só uma compreensão acurada dos valores percebidos pelos diversos agentes - que definem seus objetivos e motivam suas ações - pode nos fornecer uma perspectiva crítica sustentável e de longo prazo para os bens culturais” (CASTRIOTA, 2009, p. 107.).

Bem por isso, diversos estudos, em diferentes campos do saber, têm se debruçado na tentativa de compreender os vários tipos valores, a partir da identificação de uma *tipologia de valores*.

⁷² Texto original: “Value is a Gestalt quality, the synthesis of objective and subjective contribution, and which exists and has meaning only in concrete human situations. It has a double connection with reality since the value structure springs from empirical qualities and the object in which it is embodied is part of the reality we live in. But, on the other hand, values cannot be reduced to the empirical qualities that support them nor to the value objects in which they are embodied” (FRONDIZI, 1971, p. 164).

Segundo Mason (2002), a determinação de uma *tipologia de valores* é um mecanismo que “auxilia na discussão e na compreensão dos diferentes processos de valoração no campo da conservação do patrimônio” (Mason, 2002, p.09).⁷³ Ademais, possibilita a demonstração da diversidade de valores que podem ser conferidos às propriedades, possibilitando, daí, uma avaliação mais holística do patrimônio cultural.

No campo da História da Arte, Riegl, no começo do século XX (1903), adotou um sistema de valores que considerava as diferentes maneiras de percepção e de recepção dos edifícios de acordo com o momento histórico de uma dada sociedade. Para o historiador da arte, os monumentos antigos se revestiam de valores, podendo ser valores do passado, como o **valor de rememoração**, que engloba os valores histórico, de antiguidade e de rememoração intencional, ou **valor de contemporaneidade**, que abrange o valor de uso e o valor de arte, sendo este último subdividido em valor de novidade e valor de arte relativo.

No campo da filosofia, Hessen, em 1942, quase quarenta anos após a publicação de Riegl, adotou uma tipologia que classifica os valores em **pessoais** e **reais**, sendo este último os que são atribuídos aos objetos e por isso serão os considerados neste trabalho. Dentro dos valores reais, situam-se os **valores sensíveis** (valor do prazer e de utilidade) e os **valores espirituais** (valores lógicos ou do conhecimento, e valores estéticos).⁷⁴

No campo da Conservação, vários trabalhos têm sido desenvolvidos para a identificação de uma tipologia de valores, destacando-se o trabalho de Lipe (1984), que classifica os valores em: *estéticos, econômico, simbólico e informacional*; a tipologia elaborada por Randal Mason (2002) que reconhece duas classes de valores: os *valores socioculturais*, conformado pelos valores histórico, simbólico/cultural, social, espiritual e estético, e os *valores econômicos*, reconhecidos como valores de

⁷³ Versão original do texto: “*establishing a typology of values will facilitate discussion and understanding of the different valuing processes at play in heritage conservation?*” (Mason, 2002, p.09).

⁷⁴ No campo da filosofia, Hessen é o único que adota uma classificação nominal dos valores e passa a considerá-los sob o ponto de vista formal ou material. No aspecto formal, os valores se organizam dentro de uma **polaridade**, ou seja, em *positivos* ou *negativos*; conforme o **suporte** ou a coisa que sustenta o valor: *pessoal* (valor atribuído a pessoas, ex: valor ético) e *real* (valor suportado por objetos, ex: valor artístico); e no seu **grau de autonomia**: *valores em si mesmo* (independentes de outros valores); valores irradiantes (conjunto de valores, portadores de um valor único) e valores derivados (depende de outro valor, ex: econômico). Sob o ponto de vista material, os valores se classificam conforme sua espécie em **sensíveis** (referem-se ao homem enquanto simples ser da natureza), podendo ser: *valores do agradável e do prazer* (abrange a sensação e prazer e satisfação e tudo aquilo que é apto a provocá-la, ex: comida, vestuário), *valores vitais ou da vida* (ex: saúde, força), e *valores de utilidade* (ex: valores econômicos, como o instrumento que serve para satisfazer as necessidades da vida e para a criação de bens como vestuário e habitação.); e **espirituais** (relaciona-se com homem enquanto ser espiritual) tais como os *valores lógicos* (o conhecimento), *valores éticos ou do bem moral* (só os homens podem suportar), *valores estéticos ou do belo* (aderem a pessoas e coisas), e *valores religiosos* (*não aderem nem a pessoas, nem a coisas, é um valor divino, do Santo*).

uso e não uso. Destaca-se também os valores expressos na Carta de Burra (2013)⁷⁵ que reconhece os *valores estético, histórico, científico, social e espiritual*, conforme pode ser observado na tabela abaixo:

Tabela 01: Tipologia dos Valores

| Riegl (1903) | Hessen (1942) | Lipe (1984) | Mason (2002) | Carta de Burra (2013) |
|---|--|----------------------|--|-----------------------------|
| Valor de Rememoração: Histórico Valor de Antiguidade Valor de Rememoração Intencional | Sensível: Prazer Econômico | Estético | Sócio cultural: Histórico Simbólico/ cultural Social Espiritual Estético | Estético |
| Valor de Contemporaneidade: Valor de Uso Valor de Arte (Novidade e Relativa | Espiritual: Lógico Estético | Econômico | Econômico: Uso Não uso | Histórico |
| | | Simbólico | | Científico/ Pesquisa |
| | | Informacional | | Social/Espiritual |

Elaboração: Ana Paula M. de Bitencourt da C. Lins, 2015.

1. Valor de Antiguidade

Dentre as tipologias de valores estudadas, Riegl é o único que adota o valor de antiguidade como um dos possíveis valores conferidos aos monumentos históricos. Na sua ótica, o valor de antiguidade reside exatamente nos traços de decomposição impostos à obra pelas forças da natureza, alterando sua forma e cor, fazendo aflorar no espectador a sensação do tempo transcorrido, do ciclo de criação-destruição, que se apresenta como lei inexorável da existência. Por isso, o culto de valor de antiguidade determina como pressuposto de ação conservativa exatamente a não-intervenção, ou seja, “ao menos em princípio, ele rejeita toda ação conservativa, toda restauração, enquanto intervenção injustificada sobre o desenrolar das leis da natureza” (RIEGL, 2006, p.73).

Bem por isso, Riegl admite que o valor de antiguidade é um valor mais fácil de ser conferido por uma dada sociedade, pois tem um maior poder de sensibilização tanto para o leigo como para o público culto, em virtude do sentimento de piedade despertado pelas marcas do tempo impregnadas na materialidade dos bens antigos. Um dos exemplos mais paradigmáticos é o caso do coliseu, em Roma, cujas marcas do tempo nas suas estruturas físicas evidenciam o tempo decorrido desde a sua construção.

⁷⁵ O ICOMOS da Austrália aprovou a Carta de Burra no ano de 1979, sendo revisada nos anos de 1981, 1988 e 1999. No entanto, a única versão reconhecida pelo referido órgão consultivo é a última versão, aprovada em 31 de outubro de 2013.

2. Valor Histórico

O valor histórico corresponde a um dos valores mais presentes e pioneiros nos discursos acerca do patrimônio cultural. Segundo Alois Riegl, o valor histórico, também denominado por *documental*, é o mais abrangente dentre os valores, pois se relaciona com a capacidade que o bem cultural apresenta **em testemunhar e documentar um período da história humana**. Para Riegl, o processo de atribuição do valor histórico, fundamentalmente repousa sobre bases científicas, sendo, portanto, necessário um conhecimento histórico, para a sua reflexão e percepção (RIEGL, 2006).

Sob esta ótica, é possível conectar o valor histórico de Riegl à classe dos valores lógicos de Hessen, uma vez que o fator conhecimento é a base para a sua atribuição, ou até mesmo a classe do valor de prazer, também de Hessen, ao tomar o discurso de Riegl quanto à *satisfação intelectual* proporcionada àqueles, a partir da compreensão e da identificação do sujeito com a história daquele monumento.

“O prazer que experimentam a vista de um monumento não provem unicamente de seu valor de antiguidade. Resulta também da satisfação experimentada em classificar o monumento sob o conceito estilístico conhecido, e poder denomina-lo antigo, gótico ou barroco. O conhecimento histórico permanece uma fonte de satisfação estética, simultânea e conjuntamente ao sentimento de valor de antiguidade. Não é uma satisfação imediata (artística), mas ao contrário reflexiva e científica que pressupõe conhecimento em história da arte” (RIEGL, 2006, p.79).

A partir da tipologia idealizada por Lipe, na década de 1980, observa-se que o valor histórico recebe a denominação de *valor informativo*, considerado como a capacidade que o bem tem em testemunhar fatos passados, utilizando-se de bases científicas para sua atribuição, mediante a arqueologia, história da arte, história da arquitetura ou da história da tecnologia.

Com a Carta de Burra, a terminologia valor histórico passa a ser novamente utilizada, sendo atribuída aos bens que influenciaram ou receberam influência de uma figura histórica, um evento, uma fase ou atividade, caracterizando-se por ser um valor abrangente e fundamental para existência de outros valores.

Randall Mason também incorpora o valor histórico/documental na sua tipologia dos valores. Contudo, o faz como derivado do valor sociocultural, diminuindo, portanto, o seu destaque em relação as demais tipologias de valores, que o consideram como um dos valores de maior relevância. Mason, ao reconhecer o valor histórico, relaciona-o com o período de construção de uma propriedade, com a associação a pessoas ou eventos, a raridade, a singularidade ou pelo

potencial documental de informar o passado, relacionando-se desta forma com o **valor educacional ou de pesquisa**.

Depreende-se, portanto, que o valor histórico sempre esteve presente nas tipologias dos valores existentes, ora como valor documental, ora informativo ou até mesmo como oriundo do valor sociocultural. Adota-se, nesta tese, o seu entendimento como o valor atribuído aos bens que testemunham uma época, etapas marcantes da evolução das atividades humanas, podendo inclusive mudar no tempo a partir da criação de um novo conhecimento ou de uma reanálise do sítio, apresentando, portanto, um caráter mutante e sujeito a novas interpretações⁷⁶ (ABADI, 2005).

3. Valor de Pesquisa

No contexto das tipologias estudadas, Mason reconhece o valor de pesquisa, também denominado como valor de educacional, como um tipo de valor histórico, atribuído aos bens que apresentam um potencial para prover o conhecimento do passado, através da arqueologia ou da interpretação criativa de um registro histórico.

Na Carte de Burra, que contém o entendimento adotado nesta tese, o valor científico⁷⁷ ou o valor de pesquisa não se apresenta como uma subcategoria do valor histórico, como na ótica de Mason, entretanto, também se refere aos valores conferidos às propriedades capazes de informar conhecimento, através de evidências arqueológicas ou outros estudos que possam documentar a sua *qualidade, raridade ou representatividade*⁷⁸.

Invoca-se, como exemplo, o caso da linha ferroviária desativada Highline, em Nova York (EUA), que, através de um trabalho de resgate das evidências materiais dos trilhos e dormentes da via férrea, documenta a história da ferrovia suspensa no Distrito de Meatpacking.

⁷⁶ Segundo Le Goff, a narrativa histórica pode ser a tradicional e a fundamentada na memória. Sob esta ótica, o valor histórico até então incrustado e embasado na matéria, se desloca para o campo do simbólico, onde a história passa a ser construída juntamente com as lembranças e sentimentos acerca daquele episódio histórico. Isto dialoga também com a noção de valor considerada por Hessen onde a atribuição do valor é construída não apenas pelo conhecimento técnico acerca do bem, mas também por sentimentos que remetem, que recontam e reinterpretam a sua história. Um monumento histórico, portanto, poderá ter diferentes histórias e interpretações.

⁷⁷ Na definição acima, “valor científico” é equiparada com “valor de pesquisa”. “Científico” é empregado no sentido da técnica de pesquisa ou metodologia, em vez de associação com ‘as ciências’.

⁷⁸ Texto original da Carta de Burra (2013, p.03) “*The relative scientific value of a place is likely to depend on the importance of the information or data involved, on its rarity, quality or representativeness, and its potential to contribute further important information about the place itself or a type or class of place or to address important research questions?*”.

4. Valor Estético

O valor estético é um dos valores mais tradicionais e presentes nas discussões acerca do patrimônio cultural. Conforme Lipe, é um valor subjetivo e variável a depender do sujeito humano que o atribui. É, portanto, um valor com um alto grau de relativismo, por ser condicionado por padrões, normas e preferências estéticas influenciadas em uma cultura e em um determinado período.

A compreensão relativista do valor estético é também compartilhada por Mason que acrescenta o caráter subjetivo e a percepção sensorial na sua atribuição. É um valor apreendido pela visão, por apreender o design, as formas, as relações espaciais de um objeto e lugares, pelo cheiro, pelo som e pelo sentimento. É um valor cuja percepção apresenta-se aliada a sentimentos de satisfação, de prazer e de bem-estar. É a percepção sensorial pelo sujeito dos atributos de forma, escala, cor, textura, material e som associado ao lugar e ao uso que conferem a um bem cultural o seu valor estético.

Na ótica de Hessen, o valor estético ou do belo é um valor intuitivo e reside essencialmente na aparência, pois a *realidade estética é uma realidade aparente*. É um valor de expressão atribuído de forma imediata e intuitiva. E é justamente do encontro do conteúdo psíquico ou de uma ideia espiritual com a expressão plástica, que é produzido o fenômeno estético.

“Quando achamos algo belo, amável, sublime, não queremos significar com isto nenhum conceito, mas alguma coisa que se tornou perceptivo numa intuição imediata. Esta intuição não é necessariamente uma intuição visual; pode ser auditiva; pode ser a emoção que experimentamos aos ouvirmos ler um poema, ou ainda uma emoção filha da nossa fantasia. Como também não é aquela intuição geral com que apreendemos outros valores. Trata-se duma intuição que põe o objeto diante de nós como uma essência sempre suscetível de uma percepção sensível” (HESSEN, 1980, p.116).

A última versão da Carta de Burra (2013) também adota o entendimento de que o valor estético inclui aspectos da percepção sensorial, a partir da relação dos atributos da forma, escala, cor e textura das propriedades culturais. Desta forma, pode-se inferir que a arquitetura emprega elementos suscetíveis de atingir nossos sentidos, de satisfazer nossos desejos visuais e a relação entre esses elementos nos afeta pela *“delicadeza ou pela brutalidade, pelo tumulto ou pela serenidade, pela indiferença ou pelo interesse”* (LE CORBUSIER, 1973, p. 07). São elementos plásticos, formas primárias ou sutis, brandas e toscas que são percebidas pela visão e sentidas pelo espírito.

Le Corbusier, na sua obra *“Estética do Engenheiro Arquitetura”*, sustenta que a fruição estética também se dá nas obras de engenharia, pois os engenheiros, ao empregarem o cálculo saído das

leis da natureza, perpassam por sentimentos de um estado espírito puro que vão além da matéria, ao exprimirem o sentimento de harmonia. Cita-se o caso das ferrovias montanhosas, cujos engenheiros foram os maiores artistas, ao desafiaram as leis da natureza através dos cálculos estruturais e do diálogo com a natureza dos Alpes.

“A arquitetura é um fato de arte, um fenômeno de emoção, fora das questões de construção, além delas. A construção é para sustentar; a arquitetura é para emocionar. A emoção arquitetural existe quando a obra soa em você ao diapásão de um universo cujas leis sofremos, reconhecemos e admiramos. Quando são atingidas certas relações, somos apreendidos pela obra. Arquitetura consiste em relações, é pura criação do espírito” (LE CORBUSIER, 1973, p. 10).

Riegl, por sua vez, é o único que adota o termo valor artístico para designar a percepção estética de um dado monumento. Entretanto, dialoga com a concepção relativista do valor estético apontado nas demais tipologias, quando defende a inexistência de um valor de arte absoluto, na sua obra “*O culto moderno dos Monumentos*”, constituindo um marco nas discussões acerca da percepção dos valores de um bem cultural.

O valor de arte relativo é conferido aos bens que satisfazem as exigências de um querer artístico moderno (vontade de arte), que varia entre no tempo e entre as pessoas, explicando-se que nenhuma vontade artística antiga pode ser perfeitamente idêntica à moderna.

“Se o valor de arte relativo é positivo, se, portanto, o monumento satisfaz nossa vontade artística moderna por certas qualidades ligadas à sua concepção, sua forma, e sua cor, ele suscita necessariamente o desejo de não deixar diminuir essa significação, o que seria o caso se, para satisfazer o valor de antiguidade, nós o deixássemos ser atacados pelos agentes naturais. Mais ainda, podemos mesmo ser tentados a reverter parcialmente o processo anterior, e, suprimir os traços de antiguidade; podemos assim restabelecer o monumento em seu estado original, partir do momento em que tenhamos razões para supor que corresponderia melhor à vontade artística do presente, alterado pela natureza” (RIEGL, 2006, p.109).

Isso ocorre porque os contextos sociais, históricos e culturais transformam-se e variam no tempo e no espaço, influenciando a percepção valorativa dos sujeitos. É o caso da expressão máxima do barroco, nas décadas de 30 e 40, que ensejou o tombamento de inúmeros sítios e monumentos religiosos, naquela época, ou o número crescente, na atualidade, da valorização da arquitetura moderna, conferindo uma nova compreensão do valor de arte.

Em face do exposto, adota-se como entendimento a natureza relativa do valor estético, a sua percepção pautada na combinação dos sentidos e a possibilidade da sua atribuição não apenas às obras de arte ou arquitetônicas, mas também às estruturas, que, a partir das relações de harmonia, equilíbrio e escala, podem agir como suporte dos valores estéticos.

5. Valor Social

Segundo Sophia Abadi (2005), a partir da década de 1990, é que se fortalece a democratização do patrimônio cultural, apresentando como consequência a emergência dos valores sociais. Neste contexto, a Carta de Burra configura, dentre os documentos estudados, o primeiro a reconhecer o valor social atribuído ao patrimônio cultural, considerando a sua previsão nas versões anteriores a Carta vigente de 2013.

Na referida Carta, o valor social é compreendido se refere como as qualidades conferidas às propriedades que despertam um sentimento espiritual, político, nacional ou cultural para a maioria ou minoria de um grupo. Neste sentido, depreende-se que o valor social pode remeter a outros valores, tais como os valores políticos, espirituais (religiosos), simbólicos e culturais.

Mason também reconhece o valor social, muito embora o considere inserido no que denomina por *valores socioculturais*. O valor social é, portanto, uma qualidade percebida, fundamentalmente, por aqueles que apresentam relações de identidade e de pertencimento com algum lugar, denominado por Mason como “*Place Attachment*”, ou seja, localidades que evocam uma coesão social, uma identidade comunitária e outros sentimentos de pertencimento de um determinado grupo social, seja ele no âmbito local, nacional ou mundial.

Johnston, em seu trabalho intitulado “*What is Social Value?* (1992)⁷⁹”, complementa esta definição, ao especificar que o valor social é atribuído aos locais que apresentam significados importantes para a comunidade. Tais lugares são geralmente de propriedade pública ou acessível ao público e apropriados pelas pessoas na sua vida diária.

O entendimento adotado nesta tese aproxima-se da definição de Mason, ao considerar que os valores sociais são conferidos às propriedades que remetem a significados de identidade e de pertencimento de uma determinada comunidade ou grupos culturais. É o caso das ferrovias indianas na Cordilheira do Himalaia que, ao romper com o isolamento das áreas montanhosas, propiciou uma nova relação das comunidades com tais localidades, que se transformaram em locais de encontro e de práticas sociais.

⁷⁹ JOHNSTON, C. ‘What is Social Value?’, Australian Government Publishing Service, Canberra, 1992

6. Valor Simbólico

Dentre as tipologias estudadas, Lipe é o primeiro a incorporar o valor simbólico, reconhecendo-o como um valor percebido pelo conhecimento tradicional e comum, diferentemente do valor histórico, cuja percepção apresenta-se respaldada em bases científicas.

Mason, por sua vez, apresenta uma visão mais abrangente do valor simbólico, ao reconhecê-lo como valor simbólico-cultural, apresentando-se inserido na categoria de valores socioculturais. Representa, portanto, um dos valores mais relacionados com a noção de patrimônio cultural, no sentido de que não existe patrimônio sem valor cultural. Desta forma, os valores culturais são utilizados para construir associações no presente e podem ser históricos, políticos, étnicos ou relacionados a outros significados.

Neste contexto, Mason incorpora os valores políticos como uma subcategoria do valor cultural-simbólico, podendo ser conferidos às propriedades que apresentam a capacidade de testemunhar ou de estimular uma reflexão sobre o comportamento político que construiu a sociedade civil ou como instrumento político usado para fortalecer a cultura nacional, o imperialismo, etc.

O entendimento adotado nesta tese conflui com o entendimento de Lipe, ao considerar que o valor simbólico é atribuído aos bens que transmitem significados, crenças, costumes, tradições (inclui modo de fazer e tradição cultural, hábito, estilo de vida) ao longo do tempo. São valores, portanto, conferidos às propriedades que fornecem um ponto de referência essencial na identidade ou senso de si mesmo (ou base histórica) de uma comunidade.

Bem por isto, o valor simbólico pressupõe uma “competência imaginária que se exprime por uma capacidade de ver as coisas tais como elas não são, de vê-las diferentemente do que elas são” (LACERDA, 2012, p.49). É o caso da ferrovia Darjeeling, construída para o incremento da indústria do chá preto nas cordilheiras do Himalaia, presentes até o dia de hoje na Região de Darjeeling, simbolizando a dominação do poder imperial britânico na Índia, no final do século XIX.

7. Valor Espiritual

A carta de Burra (2013) reconhece o valor espiritual como um valor interdependente do valor social, caracterizando-o como o valor atribuído às propriedades que evocam crenças religiosas, práticas espirituais e culturais.

Mason dialoga com este entendimento ao qualificá-lo na categoria de *valores socioculturais* (assim como os valores histórico, simbólico/cultural e social), podendo ser conferido às propriedades que transmitem significados religiosos ou sagrados, ou seja, lugares que fornecem uma forte conexão espiritual ou tradicional entre passado e presente.

8. Valor Econômico

Para Hessen, o valor econômico, também chamado como valor de utilidade, está diretamente relacionado com a satisfação de uma necessidade. Sob esta ótica, as propriedades apresentam valor econômico porque podem ser utilizadas para atender necessidades materiais, ou seja, para cumprir uma função utilitária, podendo ser utilizado para abrigar atividades habitacionais, de lazer, serviço, dentre outros.

Lipe dialoga com a noção de Hessen, ao defender que as propriedades podem inserir-se na lógica do mercado pelo seu valor de utilidade, ou seja, pela possibilidade de servir às necessidades materiais do presente. Entretanto, complementa que o valor econômico pode também ser conferido aos bens culturais, a partir da comercialização de ingressos para a sua fruição, a exemplo dos museus, centros culturais, sendo certo que, nesses casos, a propriedade é vista como um produto cultural. Outra possibilidade advém com a comercialização direta dos bens culturais, à exemplo dos mercados de antiguidades.

Mason, por sua vez, aponta que valor econômico pode ser classificado em valores de uso e de não uso. Os valores de uso, em consonância com o entendimento de Lipe, relacionam-se à lógica do mercado. Os valores de não uso, por sua vez, correspondem aos valores que, dificilmente, podem ser expressos em termos monetários, classificando-se em valor de opção, de existência e de legado.

Riegl também reconhece o valor de uso, associando-o, todavia, ao sentimento de satisfação propiciada pela possibilidade de um monumento conviver com a “presença e o movimento dos homens” (RIEGL, p. 94). Defende ainda que o valor de uso poderá relacionar-se de forma conflituosa, ou não, com os valores de antiguidade e histórico, porque é necessária uma certa integridade física de sua matéria para a utilização de um monumento. No entanto, não relaciona o valor de uso com o valor econômico, tal como as tipologias supramencionadas.

Observa-se, portanto, que os valores econômicos, adotados nas tipologias acima elencadas, apresentam-se relacionados de forma mais acentuada com a escola do pensamento econômico neoclássico, ao considerar que o valor econômico de qualquer bem cultural reside na sua utilidade.

Lacerda (2012, p.50) complementa este entendimento, ao dispor que “o valor econômico de um bem cultural está sempre associado a um valor de uso (ou do usuário), podendo ser utilizado para abrigar atividades habitacionais, administrativas, comerciais, culturais, dentre outras”.

Bem por isso, o potencial econômico de um bem relaciona-se com os benefícios gerados pela sua utilização de forma direta ou indireta, dialogando, portanto, com o entendimento adotado nesta tese.

9. Valor de Opção

A tipologia de Mason é a única que inclui o valor de opção dentre os valores que podem ser conferidos aos bens patrimoniais, sendo classificado, neste cenário, como valor de não uso, embora exista uma eventual possibilidade de uso futuro. Em outras palavras: o valor de opção é atribuído aos bens em razão de uma futura possibilidade de uso, ainda que uma propriedade cultural não esteja sendo utilizada no presente momento, sendo considerado como:

“(...) um valor dado por possíveis consumidores de bens ou serviços para preservar a possibilidade (a opção) de consumi-los ou usá-los no futuro. (...) Está ligado ao potencial de escolhas que é um conjunto de todas as alternativas possíveis que, mesmo que não escolhidas por indivíduos naquele momento permanecem, entretanto acessíveis, afetando, assim, seu comportamento. Valor de opção é uma maneira de limitar as consequências da irreversibilidade, pois tem a propriedade de explorar informações que não estão disponíveis no momento” (WEISBROD, 1997, p.31, *apud* LACERDA, 2012, p.51).

10. Valor de Existência

Assim como o valor de opção, o valor de existência é também um valor de não uso, previsto na tipologia de Mason. Conceituado pela primeira vez por John Krutillam, em seu artigo *American Economic Review*, datado de 1967, o valor de existência foi designado como o valor que uma propriedade apresenta pelo simples fato de existir, ou melhor, por testemunhar a sua sobrevivência ao longo do tempo.

Lacerda complementa este entendimento, que passa a ser adotado também nesta pesquisa, ao pontuar que o valor de existência não necessariamente se vincula ao valor de não uso de uma propriedade, pois o “que se valoriza é a sua existência, um valor claramente não relacionado com o uso no sentido prático, muito embora ele possa ser complementar ao valor de uso” (LACERDA, 2012, p.51). É um valor, portanto, que pode ser considerado como fundamental, uma vez que é a partir da existência dos bens que se derivam os demais valores dos bens patrimoniais.

Sendo assim, os valores reconhecidos nas tipologias analisadas não pretendem esgotar e nem esgotam a pluralidade de valores que podem ser conferidos aos bens culturais, principalmente por se considerar que a percepção do objeto pelo sujeito é passível de mudança a todo o tempo e em todos os lugares.

Considera-se que a conferência do valor histórico pode permanecer estanque, mas o modo como ele percebido pode mudar diante de novas evidências históricas, suscitando, daí, novas interpretações a esse contexto, a exemplo do ocorrente, também, com o valor artístico, cuja percepção estética pode incorporar novos estilos de arte e de arquitetura.

Compreende-se, ainda, que, em algumas tipologias, há uma ordenação clara dos valores, porquanto alguns podem ser ressaltados ou secundarizados, ao passo que outros simplesmente são omitidos, a exemplo do valor econômico da Carta de Burra, ou do valor social na tipologia de Riegl.

A presente pesquisa adota, portanto, como premissa a existência de todos estes valores, numa evidente escala de multiplicidade de valores passíveis de serem atribuídos aos bens culturais. No entanto, a depender da relação sujeito-objeto e do contexto no qual se insere esta relação, alguns apresentarão um maior destaque, ou se complementando ou entrando em conflito; outros poderão simplesmente ser omitidos, bem como novos valores podem também surgir, revelando, assim, uma possível ordem dos valores (hierarquia).

2.1.4 A Hierarquia dos Valores

Hessen, ao passo que propõe a classificação dos valores, indica a existência de uma ordem entre os valores, uma estrutura hierárquica, ao reconhecer que os valores “não só se distinguem uns dos outros, como se acham ainda entre uma determinada relação de hierarquia. É da essência do valor não só a característica da polaridade, que os faz distinguir em positivos ou negativos, como ainda a sua distinção entre valores mais altos e mais baixos” (HESSEN, 1980, p.120).

Nos estudos de Frondizi, constata-se que há a compreensão da existência de uma polaridade, tida como uma das principais características do valor, segundo a qual as coisas são reveladas em um aspecto positivo ou negativo, ou seja, boa ou má, bela ou feia, justa ou injusta. Isso não significa que *desvalores* ou valores negativos implicam a ausência de valores positivos, isto é, objetos feios não significam objetos com falta de beleza. “A noção de polaridade existe para quebrarmos a indiferença. Gostamos ou não gostamos, aceitamos ou rejeitamos, procuramos ou evitamos” (FRONDIZI, 1971, p.165). As hierarquias são resultantes de uma complexa inter-

relação de valores, que variam conforme a situação do sujeito, suas necessidades e com a sua relação com o objeto e com a comunidade em que vive (FRONDIZI, 1971).

A tipologia de Riegl, por sua vez, é bastante clara, ao reconhecer que os valores conferidos aos monumentos também apresentam uma hierarquia, a depender do sujeito que o percebe. O valor de novidade, colocado por Riegl, como aquele que é atribuído à forma, às cores e à perfeita integridade do objeto, pode ser um desvalor na ótica de seguidores da corrente Ruskiana, enquanto, para outros, pode ser o valor mais reconhecido e de maior interesse na conservação.

Desta forma, o sentido de hierarquia defendido por Riegl apresenta-se dinâmico, a depender da relação sujeito - objeto, em um dado contexto histórico, econômico e social. O fato é que, ao se hierarquizar os valores mais relevantes e tê-los como diretrizes das atividades conservativas, alimenta-se uma relação de harmonia e equilíbrio entre alguns valores e de conflito ou, até mesmo, de exclusão com outros. É o caso do valor de antiguidade que repousa seus princípios na falta de integridade da obra, ao passo que o valor histórico zela pela conservação do monumento no seu estado presente.

Compreende-se, portanto, que há um reconhecimento entre os teóricos estudados no tocante à ordem e à hierarquia dos valores, mas Hessen se destaca, ao adotar alguns critérios para o reconhecimento dos valores mais importantes. Tais critérios fundamentam-se nos estudos teóricos do filósofo Max Scheller, que estabelece 04 (quatro)⁸⁰ princípios a serem aplicáveis, de uma forma geral, aos bens culturais, a saber:

1) *Duração do valor enquanto fenômeno.*

Hessen coloca que os valores mais altos (importantes) são aqueles mais perenes, duradouros, independentes da duração do seu suporte real. São aqueles que têm a faculdade (fenômeno) de se prolongar no tempo. É o caso, por exemplo, do valor histórico ainda hoje atribuído às edificações que testemunham fatos e acontecimentos históricos ocorridos desde a sua construção.

⁸⁰Hessen coloca 05 critérios. O critério *A indivisibilidade dos valores*, conceituado como os valores que não sofrem diminuição quando partilhados ou vividos por uma pluralidade de sujeitos, não é utilizado nesta tese por se considerar que não existem valores patrimoniais que possam se dividir.

2) *Valores que servem de fundamento a outros valores.*

São valores que servem de base para a existência de outros valores, a exemplo dos valores históricos que servem de fundamento para os valores de pesquisa; ou os valores de uso, que podem se respaldar nos valores culturais e simbólicos.

3) *Valor que corresponde à satisfação produzida no ser humano.*

São valores que propiciam satisfação aos indivíduos. Para Riegl, os valores de contemporaneidade, por sua vez, resultam da satisfação dos sentidos (valor de uso) e do espírito (valor de arte) que os monumentos antigos propiciam ao sujeito relacionado. “Se o valor de arte relativo é positivo, se, portanto, o monumento satisfaz nossa vontade artística moderna por certas qualidades ligadas à sua concepção, sua forma e sua cor, ele suscita necessariamente o desejo de não deixar diminuir essa significação” (RIEGL, 2006, p.110).

4) *Diferente grau de relatividade do valor.*

Este critério associa o caráter de objetividade do valor com a sua relevância em relação aos demais valores, ou seja, os valores com menor grau de subjetividade, sob esta ótica, são mais altos que os demais.

Na visão de Riegl, o valor de antiguidade sobrepõe-se a todos os outros valores ideais da obra de arte, à medida que pode pretender endereçar-se a todos e para todos ser válido sem exceção. Vale dizer, o valor de antiguidade “pretende transcender não somente as diferenças de crença, mas os diferentes níveis culturais e formação ao conhecimento da arte” (RIEGL, 2006, p. 75).

Neste sentido, os valores que apresentam significados mais compartilhados são os que mais importam preservar. Compreende-se, portanto, que as hierarquias são também voláteis no tempo e no espaço, representando as transformações no entendimento de valor e do patrimônio cultural.

2.2. O Valor Universal Excepcional – Contextualização e primeiros entendimentos

O termo “Valor Universal Excepcional” apareceu pela primeira vez nas discussões em torno da salvaguarda do patrimônio cultural e natural, a partir da Convenção do Patrimônio

Mundial⁸¹, realizada pela Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura - UNESCO, realizada em Paris, no período de 17 a 21 de novembro de 1972.

A Convenção, apesar de instaurar o Comitê do Patrimônio Mundial, o Fundo do Patrimônio Mundial, estabelecer atribuições aos Estados-parte, e instituir pela primeira vez a definição de patrimônio cultural e natural, não apresentou definições tampouco critérios para a atribuição do Valor Universal Excepcional – OUV, abordando esta categoria de valor de modo superficial e abrangente.

Apesar da inexistência de um entendimento consolidado, a noção restrita do OUV levou ao reconhecimento de bens exemplares *ícones*, na Lista do Patrimônio Mundial, nos primeiros anos da Convenção, que se caracterizavam pela sua singularidade e pelo seu amplo reconhecimento. Segundo Cristina Cameron (2005), estes exemplares eram tidos como “melhor do melhor” ou “*best of the best*” e, por sua natureza excepcional, não demandavam a elaboração de estudos comparativos, pois a sua designação como bem mundial era feita de comum acordo entre os órgãos consultivos e pelo próprio Comitê do Patrimônio Mundial (CAMERON, 2005).

Ao longo dos anos, o Comitê do Patrimônio Cultural permaneceu preocupado em estabelecer uma conceituação sobre o OUV, sobretudo porque a falta de um entendimento consolidado, a esse respeito, acabou por privilegiar certas localidades e tipos de bens culturais na Lista do Patrimônio Mundial. Os interesses políticos da Convenção, respaldados em uma cooperação mútua entre os diversos Estados-parte para a salvaguarda do patrimônio mundial, fragilizavam-se, pois a Lista não representava uma diversidade geográfica, cronológica e tipológica dos bens culturais e naturais mundiais⁸².

Neste momento, a preocupação com uma lista mais representativa e credível suscitou a necessidade de incorporar uma maior diversidade de bens, razão pela qual o núcleo da Lista formada pelos exemplares ícones, sob o ponto de vista das artes, da história e das ciências, transformou-se. Segundo Cameron (2005), os bens ícones “*the best of the best*” passaram a dividir espaço na Lista com as propriedades menos emblemáticas, mas que representavam o melhor dentre um tipo de bem “*representative of the best*”.

⁸¹ A Convenção, motivada pela preocupação central com a destruição e desaparecimento do patrimônio das nações mundiais, apresentou como principal objetivo organizar de forma permanente e com métodos científicos modernos o patrimônio mundial, composto pelo patrimônio cultural e natural. UNESCO, 1972. In: Convenção de Paris, in: Cartas Patrimoniais, Iphan.2000.

⁸² Tal constatação, tornou mais evidente, a partir da elaboração do Plano Estratégico de 1992 (UNESCO, 1992).

Este alargamento da possibilidade de inclusão de bens na Lista foi reflexo da incorporação de novas categorias ao rol do patrimônio cultural, o que representou um rápido aumento no número de inscrições. Em 1998, o Centro do Patrimônio Mundial, com participação do governo da Holanda, realizou um encontro, em Amsterdã, para discutir uma estratégia global para o Patrimônio Cultural e Natural Mundial. Na ocasião, o OUV restou definido como:

“Uma resposta excepcional a questões de natureza universal, comuns ou partilhadas, por todas as culturas humanas. Em relação ao patrimônio natural, essas questões eram vistas pela diversidade biogeográfica; em relação a cultura, pela criatividade humana e diversidade cultural resultante” (ICOMOS, 2008, p. 13)⁸³.

Note-se que, pela primeira vez, a expressão diversidade cultural entrou na discussão sobre o entendimento do OUV. Segundo Tamás Fejérdy (2007), este novo entendimento foi motivado por uma estratégia política adotada pela UNESCO, que interferiu sobremaneira na compreensão e na avaliação do OUV.

Desta forma, esta noção de valor ganhou mais destaque, a partir da Declaração da Diversidade Cultural, adotada pela UNESCO, em novembro de 2001, na qual o patrimônio novamente é visto como um processo criativo, cujos valores podem variar de uma cultura para outra e também se transformar, ao longo do tempo, em uma mesma cultura. Este entendimento reforçou a necessidade de um processo de conhecimento contínuo das propriedades mundiais, objetivando o julgamento dos valores atribuídos aos diferentes bens, de uma mesma época ou de épocas distintas (ICOMOS, 2008).

“A Cultura adquire formas diversas através do tempo e espaço. Esta diversidade se consubstancia na originalidade e na pluralidade das identidades dos grupos e sociedades que compõem a humanidade. "(Art. 1) ... 'Criação baseia-se nas raízes da tradição cultural, mas floresce em contato com outras culturas. Por esta razão, o patrimônio em todas as suas formas, deve ser preservado, valorizado e transmitido às gerações futuras como um registro da experiência humana e aspirações, de forma a fomentar a criatividade em toda sua diversidade e estabelecer um verdadeiro diálogo entre as culturas " (UNESCO, 2001, p. 62).

A diversidade cultural trouxe, portanto, uma nova questão na atribuição do OUV: a questão dos valores regionais e universais. Esta dualidade de interpretação levou os Órgãos Consultivos e o próprio Comitê a adotarem diferentes posturas na avaliação de bens culturais, a exemplo da consagração de Brasília como exemplar da arquitetura e de planejamento urbanos modernos de valor universal excepcional, apresentando-se dentro de um contexto global, diferentemente da

⁸³ Texto original: “The requirement of outstanding universal value characterizing cultural and natural heritage should be interpreted as an outstanding response to issues of universal nature common to or addressed by all human cultures. In relation to natural heritage, such issues are seen in bio-geographical diversity; in relation to culture in human creativity and resulting cultural diversity” (ICOMOS, 2008, p. 13).

inscrição da Casa de Luis Barragan, no México, que representa uma maior influência da arquitetura moderna regional, da América Latina (CAMERON, 2005)

No documento “*World Heritage: exploring the tension between the national and the universal*” (2007), de autoria da professora da Universidade de Napier, na Escócia, Tijana Rakic, é discutida a inconsistência na definição do OUV, ao se refletir que muitos bens de valor universal excepcional não representam uma identidade universal (compartilhada por toda a humanidade), mas uma identidade nacional, segundo a qual o patrimônio é erigido com a intenção de fortalecer a nação na qual faz parte.

Bem por isso, em 2005, O Comitê do Patrimônio Mundial, realizou a sua 28ª reunião, em Kazan, na Rússia, para discutir e tentar uniformizar o entendimento do OUV, uma vez que tal concepção estava sendo interpretada de diferentes maneiras pelas diversas regiões, pelos *stakeholders*, bem como pelo Corpo Consultivo.

Na aludida reunião, os membros ratificaram as Orientações Técnicas de 2005, quanto à definição do OUV⁸⁴ e reconheceram que o seu entendimento e a sua aplicação é passível de mudança ao longo do tempo. Ademais, nela foi ressaltada a imprescindibilidade de um amplo reconhecimento das propriedades culturais, a partir dos **Estudos Temáticos e dos Estudos Comparativos**. Tais estudos foram considerados como instrumentos auxiliares na identificação de temáticas de interesse universal e dos atributos de destaque das propriedades a serem inscritas na Lista do Patrimônio Mundial, auxiliando, portanto, a UNESCO, na atribuição do Valor Universal Excepcional.

2.2.1 A Universalidade e os Estudos Temáticos

Uma das questões centrais para se compreender a denominação “Valor Universal Excepcional” é entender o termo Universal. Na sua acepção literal, o termo “universal” significa algo comum para toda a humanidade compartilhado por todas as culturas. Sob esta ótica, o valor universal ganha um status de valor absoluto e objetivo, no qual o consenso é fato e as transformações no seu entendimento não são previstas.

⁸⁴As Orientações Técnicas de 2005 apresentam a seguinte definição para o Valor Universal Excepcional: “Uma importância cultural e/ou natural tão excepcional que transcende as fronteiras nacionais e se reveste do mesmo caráter inestimável para as gerações atuais e futuras de toda a humanidade. Assim sendo, a proteção permanente deste patrimônio é da maior importância para toda a comunidade internacional. O Comitê define os critérios para a inscrição dos bens na Lista do Patrimônio Mundial” (UNESCO, 2005, p. 25).

É possível inferir, sob esta ótica, que o valor universal não é relativo, já que a sua percepção não se relaciona com o contexto no qual o sujeito valorante está inserido, revelando, portanto, o seu reconhecimento irrestrito por todos, da mesma forma, independente do cenário e do momento temporal.

Esta visão literal do valor universal é compartilhada por alguns especialistas da área, que reconhecem a inadequação do termo, ao se tratar de valores do patrimônio cultural, fundamentados na percepção do sujeito valorante e, por conseguinte, passível de transformação no tempo e no espaço.

Segundo Rudolff (2008), a busca por características ou valores universais não parecem apenas um paradoxo conceitual como também uma abordagem arcaica. Desta forma, é necessário indagar “se o conceito de OUV é realmente interpretado como designado aos bens que apresentam uma importância global e igual para toda a humanidade. Se não, como esta frase está no núcleo central da lista do patrimônio mundial?” (RUDOLFF, 2008, p.109).⁸⁵

Boccardi também reconhece que o valor universal deve representar, por definição, “um tipo de denominador comum, entre toda as pessoas do mundo, na definição do que constitui valor no contexto patrimonial” (BOCCARDI, 2008, p. 384). Desta forma, mais do que valores locais e nacionais, supõe-se que todos possam reconhecê-los e apreciá-los, independente do seu passado cultural.

Boccardi apregoa um novo entendimento, desta vez, inserido dentro de um contexto menos filosófico e mais político. Neste cenário, aborda que o entendimento do OUV, no contexto da Convenção do Patrimônio Mundial, apresenta como princípio político estimular e fortalecer a cooperação mútua entre os países, de forma a possibilitar a construção de um diálogo e negociação entre os Estados-parte, nos diversos assuntos da agenda internacional. Tal cooperação, em prol da preservação do patrimônio, é vista, portanto, como algo que fortalece esta união e o termo universal designa todos juntos pelo reconhecimento e proteção dos diferentes grupos e culturas.

Jokilehto, por sua vez, ao abordar o termo universal, propõe que a interpretação da expressão “comum para toda a humanidade ou para todas as culturas humanas” não seja compreendida na sua forma literal, ou seja, segundo a percepção de que uma propriedade seja

⁸⁵ Citação original: “*The search for universal characteristics or values does not only seem a conceptual paradox but a rather archaic approach. Hence we need to ask whether the concept of OUV is really interpreted as designating heritage which is of transnational or even global importance and of equal exceptionality to all mankind. And if not, how is this phrase implemented as the core of the selection process for the World Heritage List?*” (RUDOLFF, 2008, p.109)

reconhecida por todos da mesma forma. Indica que a interpretação de “comum” deve se referir “a assuntos e temas que são compartilhados por todas as culturas e para qual cada cultura e período responderá de forma característica e específica”⁸⁶ (JOKILEHTO, 2008, p.46).

Em outras palavras, significa dizer que os bens culturais se relacionam com a qualidade de universal por estarem inseridos em temáticas comuns a todas as regiões, nas diversas épocas, dentro do âmbito mundial. E são justamente as diferentes respostas criativas de tais bens, a partir dos seus diferentes contextos, que podem contribuir para o seu reconhecimento como bem mundial.

Nesta conjuntura, a UNESCO centrou esforços na identificação e no reconhecimento das diversas temáticas, nas quais os bens culturais estavam inseridos, destacando-se, neste cenário, os seguintes estudos: “*The World Heritage List: Filling the Gaps - an Action Plan for the Future*” (2004) e “*The World Heritage List: What is OUV? Defining the Outstanding Universal Value of Cultural World Heritage Properties*” (2008).

Tais estudos foram elaborados em 02 (duas) etapas e resultaram no Quadro Temático “*Thematic Framework*”. A primeira tratou da identificação das propriedades inscritas na Lista do Patrimônio Mundial e as que se encontram na Lista Indicativa. Em seguida, tais propriedades foram classificadas em: 1) Expressão da sociedade; 2) Resposta criativa e continuidade; 3) Resposta espiritual (religiosa); 4) Utilização de recursos naturais; 5) Movimento de pessoas; e 6) Desenvolvimento tecnológico. Segundo Jokilehto (2008), a classificação das propriedades apresentou como fundamento o reconhecimento da diversidade cultural, a partir do ponto de vista antropológico, histórico, estético e científico.

Assim sendo, o Quadro Temático objetivou instrumentalizar a UNESCO no reconhecimento da diversidade cultural expressada nos diversos tipos de bens culturais, tidos como “de validade universal”. Os Estudos Temáticos, por sua vez, distinguem-se do Quadro Temático por se referirem a um estudo mais aprofundado, fundamentado na investigação científica de temas comuns de diferentes regiões ou zonas, constituindo, portanto, numa importante ferramenta para a identificação das propriedades de grande importância para a humanidade (PARENT, 1979, p. 13).

Tais estudos, apesar de estarem presentes, desde a década de 1970, nas discussões sobre o Valor Universal Excepcional, apenas foram elaborados pelos órgãos consultivos, a partir da década

⁸⁶ Citação original: *Instead, the idea of being common should be referred to issues or themes that are shared by human cultures and to which each culture and/or period will respond in a way that is characteristic or specific to it*” (JOKILEHTO, 2008, p.46).

de 1990⁸⁷, viabilizando, portanto, a inscrição de novos tipos de propriedades culturais na Lista do Patrimônio Mundial⁸⁸, a exemplo do Canal do Midi, na França (Estudo Temático dos Canais, 1996), e a Ferrovia Semmering, na Áustria (Estudo Temático das Ferrovias como Patrimônio Mundial, 1999).

Isto posto, depreende-se que tanto o Quadro Temático como os Estudos Temáticos revelam-se como instrumentos importantes para a aplicação do Valor Universal Excepcional, por possibilitar a identificação e o reconhecimento da propriedade em assuntos e temas de interesse universal. No entanto, é somente a partir dos Estudos Comparativos, elaborados pelos Estados-parte, que a UNESCO identifica os atributos de destaque - excepcionais -, aptos a justificarem o reconhecimento dos bens culturais e/ou naturais como patrimônio mundial.

2.2.2 A Excepcionalidade e os Estudos Comparativos

O termo excepcional tem a sua origem na palavra **exceção**, que vem do Latim EXCEDERE, com o prefixo EX - “fora” mais CEDERE - “sair, ir embora, retirar-se, abandonar”. Significa, enfim, “ir além da conta”.

A Orientação Técnica de 2005, ao abordar a definição de OUV, reconhece que algumas propriedades *apresentam uma importância cultural e/ou natural tão excepcional que é de comum importância para toda a humanidade*.

⁸⁷ Estudos Temáticos realizados pelos órgãos consultivos, conforme o OG de 2015:

- Earth’s Geological History – A Contextual Framework for Assessment of World Heritage Fossil Site Nominations (September 1996)
- Histoire géologique de la Terre – Cadre contextuel d’évaluation des propositions d’inscription de sites fossilifères du patrimoine mondial (setembro de 1996) ;
- International Canal Monuments List (1996);
- World Heritage Bridges (1996);
- A Global Overview of Forest Protected Areas on the World Heritage List (setembro de 1997);
- A Global Overview of Wetland and Marine Protected Areas on the World Heritage List (setembro de 1997);
- Human Use of World Heritage Natural Sites (setembro de 1997);
- Fossil Hominid Sites (1997);
- The Urban Architectural Heritage of Latin America (1998);
- Les Théâtres et les Amphithéâtres antiques (1999) ;
- Railways as World Heritage Sites (1999);
- A Global Overview of Protected Areas on the World Heritage List of Particular Importance for Biodiversity (novembro de 2000);
- Les villages ouvriers comme éléments du patrimoine de l’industrie (2001) ;
- A Global Strategy for Geological World Heritage (February 2002);
- Une stratégie globale pour le patrimoine mondial géologique (fevereiro de 2002) ;
- Southern-African Rock-Art Sites (2002);

⁸⁸ Os Estudos Temáticos viabilizam a inscrição de propriedades no sentido de oferecer subsídios para a avaliação do Dossê de Nomeação. Além dos Estudos Temáticos, as propriedades precisam atender aos requisitos e critérios estabelecidos pela UNESCO para a inscrição na Lista do Patrimônio Mundial.

Segundo Jokilehto (2008), o caráter excepcional relacionado a esta categoria de valor não deve ser interpretado conforme o seu termo de origem “exceção”, mas sim de acordo com o seu significado: *algo que excede, que vai além da conta*. Neste sentido, as propriedades de valor excepcional são aquelas que se destacam, que superam outras, em termos de qualidade e de importância.

Depreende-se, portanto, que é a referência, a comparação com outras propriedades, inseridas nos mesmos temas de natureza universal, independentemente de estarem em localidades similares ou distintas, que poderá distinguir e ressaltar as qualidades excepcionais de um determinado bem cultural, no contexto mundial.

A UNESCO compreende, portanto, que os **Estudos Comparativos**⁸⁹ serviram como um instrumento importante para a avaliação das propriedades a serem inscritas na Lista do Patrimônio Mundial. Tais estudos objetivam identificar os atributos da propriedade analisada e compará-la com bens inseridos na mesma temática, com vistas a subsidiar um julgamento crítico (pelas autoridades competentes) que irá decidir sobre a qualidade, a integridade e os valores das respostas culturais representadas (JOKILEHTO, 2008).

No entanto, o objetivo dos Estudos Comparativos não é demonstrar que a propriedade é única, mas demonstrar as similaridades que os bens indicados têm em relação a outros bens (inscritos ou não na Lista do Patrimônio Mundial) e as razões pelas quais se destaca em relação aos demais. Apesar de presente desde a década de 1970, nas discussões sobre o entendimento e critérios de OUV, a UNESCO somente passou a exigir a elaboração dos Estudos Comparativos, pelos Estados-parte, a partir das Orientações Técnicas de 2005⁹⁰, como um dos itens constantes do Dossiê de Nomeação.

Os Estados-partes, ao elaborarem os seus Estudos Comparativos⁹¹, necessitam, portanto, ter um largo conhecimento não apenas dos seus bens culturais, mas dos demais bens inseridos na mesma temática, no cenário mundial. Isso, porém, exige um alto grau de conhecimento técnico em

⁸⁹O Estudo Comparativo é um dos documentos (a ser elaborado pelos Estados-parte) exigidos pela UNESCO para compor o Dossiê de Nomeação do Patrimônio Mundial. É, também, um item presente no documento de Avaliação dos Dossiês de Nomeação, que compõe o rol dos documentos analisados nesta tese. Tais análises comparativas são previstas desde a Orientação Técnica de 2005 e continuam sendo um instrumento utilizado para embasar e justificar a atribuição do Valor Universal Excepcional.

⁹⁰ Para a avaliação de algumas propriedades inscritas na Lista do Patrimônio Mundial, no período anterior a 2005, a UNESCO utilizou os Estudos Temáticos específicos, a exemplo da Ferrovia Semmering, cuja avaliação foi embasada no Estudo “*Railway as a World Heritage Site*” (1999).

⁹¹ Os Estados-parte podem solicitar auxílio aos órgãos consultivos da UNESCO para a elaboração dos Estudos Comparativos, conforme disposto nas Orientações Técnicas de 2005.

nível mundial, tornando estas análises muitas vezes de difícil consecução para alguns Estados-partes desprovidos de um corpo técnico apropriado⁹².

Deduz-se, portanto, que a percepção da qualidade excepcional de um bem cultural se realiza pelo conhecimento técnico e especializado. É uma qualidade que se agrega às características históricas, estéticas ou científicas de uma determinada propriedade. Desta forma, a percepção do valor excepcional é antes de tudo a percepção de um valor lógico (do conhecimento) embasado, portanto, em investigação científica.

2.2.3 Os Critérios de OUV e a Tipologia dos Valores

A Convenção do Patrimônio Mundial da UNESCO (1972), ao designar como patrimônio mundial os monumentos e conjuntos que tenham um OUV sob o ponto de vista da *história, da arte e da ciência* e sítios sob o ponto de vista *histórico, estético, etnológico ou antropológico*, dá sinais de que os valores atribuídos às propriedades mundiais devem se relacionar com **valores artísticos, históricos, científicos, estéticos, etnológicos e antropológicos**.

Michael Petzet (2008), nesta mesma linha de pensamento, defende que os valores do patrimônio cultural devem corresponder a 03 (três) valores gerais: 1) valor sob o ponto de vista da história (valor histórico, comemorativo, e de antiguidade); 2) valor sob o ponto de vista da arte (valor artístico, valor estético); e 3) valor sob o ponto de vista da ciência (valores científicos, que também englobariam os valores etnológicos e antropológicos).⁹³ Todavia, reconhece também que, apesar de elencados na aludida Convenção, muitos destes valores não são destacados nas discussões em torno do entendimento do OUV e dos critérios de valoração.

Um exemplo claro deste argumento pode ser constatado no relatório elaborado pelo ICCROM, na década em 1976, na Reunião de Morges, em cujo teor relaciona o OUV com os

⁹² Tal fato pode suscitar a necessidade de um maior apoio dos órgãos consultivos na elaboração dos estudos comparativos, podendo interferir e influenciar na atribuição do valor conferido pelos Estados-parte aos seus bens culturais. Outro fator que merece destaque se relaciona com a finalidade do estudo comparativo. Os Estados-parte, ao elaborarem os seus estudos, objetivam justificar e convencer (as autoridades competentes) de que os seus bens são excepcionais e, por isso, merecem ser reconhecidos como patrimônio mundial. Em alguns casos, isso acaba por ser um exercício de convencimento dos Estados-partes de que, em algum aspecto, o seu bem cultural é o “melhor” ou o “mais original”. Tal fato leva, muitas vezes, a omissão de informações, nos referidos documentos que possam desqualificar ou repercutir de forma negativa na avaliação de determinado bem.

⁹³ Texto original: “answers the question about cultural values of monuments and sites that should be protected: Firstly, there is the value “from the point of view of history” (= historical value, “old age value”, commemorative value); secondly, there is the value “from the point of view of art” (= artistic value, aesthetic value); thirdly, one finds the value “from the point of view of science” (= scientific value), and finally there are also values “from the ethnological and anthropological point of view” (which can also be understood as scientific values). (PETZET, 2008, p.10. In: ICOMOS, 2008)

valores artístico, histórico e tipológico⁹⁴; não mencionando, portanto, a existência de valores científicos, etnográficos e antropológicos.

Depreende-se, portanto, que a tentativa de a Convenção e os Órgãos Consultivos indicarem, de forma explícita ou não, os possíveis valores que podem ser conferidos aos bens mundiais, confluem para a ideia inicial de uma possível tipologia de valores que pode, de modo inter-relacionado, contribuir para o reconhecimento de um determinado bem como patrimônio mundial.

No entanto, o que se percebe é que os critérios não expressam literalmente os possíveis valores que podem conformar o Valor Universal Excepcional de um determinado bem. Entretanto, exprimem que as propriedades devem ser enquadrar nas características excepcionais (destaque) no tocante à notabilidade, à singularidade, à antiguidade, à raridade ou à representatividade, para serem reconhecidas como patrimônio mundial.

Cada critério relaciona-se, portanto, com determinados tipos de bens e características, sendo necessário a correspondência da propriedade em um ou mais critérios, além dos outros requisitos estabelecidos pela UNESCO, para fins de seu reconhecimento como bem de valor universal excepcional.

Destarte, percebe-se que os critérios, desde a primeira versão das Orientações Técnicas, já sofreram diversas transformações⁹⁵ que, de uma forma ou de outra, expõem os principais entendimentos acerca do OUV e da compreensão do patrimônio cultural mundial.

Os critérios de valoração vigentes apresentam-se organizados em 10 (dez) critérios, sendo os 06 (seis) primeiros relativos ao patrimônio cultural, e os demais utilizados para o patrimônio natural. No caso do patrimônio misto (cultural e natural) se aplicam os critérios relacionados ao patrimônio cultural e natural (UNESCO, 2013).

Os critérios analisados nesta tese correspondem aos 06 (seis) primeiros critérios, por se propor analisar o patrimônio cultural ferroviário.

⁹⁴ Neste documento, é reconhecido como **valor artístico** aquele atribuído às criações únicas e originais, de qualidade excepcional universalmente reconhecida por competentes especialistas das áreas relacionadas. O **valor histórico** deveria ser conferido às criações que apresentavam importante testemunho histórico, podendo estar atrelada a: i) singularidade e raridade do documento; ii) ao grau de inovação ou a influência exercida no tempo e no espaço; e iii) a importância para compreensão da evolução dos eventos históricos. O **valor tipológico**, por sua vez, relacionava-se com as obras representativas de tradições culturais de uma dada comunidade que estão sob a ameaça de desaparecimento pelos impactos da vida moderna e que não reconhecidas como universais sob o ponto de vista artístico e histórico. (UNESCO, Expert Meeting in Morges. 1976. In: ICOMOS. What is OUV? Defining the Outstanding Universal Value of Cultural World Heritage Properties. (2008).

⁹⁵ Os critérios foram elaborados pela primeira vez em 1976 e sofreram modificações nas Orientações Técnicas de 1977, 1978, 1980, 1983, 1984, 1988, 1992, 1994, 1996, 1997/1999 e 2005, que permanece vigente na atualidade.

2.2.3.1 Os critérios de OUV do Patrimônio Cultural e suas principais transformações

- Critério i): Obra-prima

Nas primeiras versões das orientações técnicas, o critério i) relacionava-se aos testemunhos de uma “realização artística e estética única, uma obra-prima do gênio criativo humano”. A partir das Orientações Técnicas de 1996, o referido critério passou a ser definido como representante de “*uma obra-prima do gênio criativo humano*” (ICOMOS, 2008, p.20), permanecendo inalterado até as orientações atuais.

Note-se que a terminologia *realização artística e estética* foi suprimida, muito embora isso não signifique que tais realizações perderam a sua importância. Esta mudança pontuou a ampliação da noção de patrimônio que passou a englobar como obra-prima, além dos feitos representantes de um alto grau de intelectualidade e de notabilidade artística, as realizações oriundas da excelência das competências tecnológicas.

Segundo dados apontados por Jokilehto (2008), ao longo dos anos, houve um decréscimo no número de inscrições fundamentadas sob este critério, o que pode ser justificado pela redução da quantidade de exemplares com notabilidade artística (propriedades ícones), nas últimas nomeações, aliado a um aumento da inscrição de obras vernaculares. Contudo, o critério continua sendo designado para inscrição de obras de arquitetura, a exemplo da Casa da Ópera de Sidney, na Austrália; para criações artísticas (pinturas, arte rupestre, escultura); projetos urbanísticos, como o Plano Piloto de Brasília; bem como feitos tecnológicos, a exemplo do Canal du Midi, na França, que representa um exemplar característico do patrimônio industrial.

Inferese, portanto, que o bem cultural, para se enquadrar neste critério, deve representar a excepcionalidade no tocante à qualidade, à originalidade e à notabilidade da resposta criativa humana, que poderá estar expressa nas obras de arte e de arquitetura, no urbanismo ou nos feitos tecnológicos.

- Critério ii) – Valores e influências

Nas primeiras Orientações Técnicas, o critério ii) era designado aos bens que exerceram “uma grande influência, ao longo do tempo, ou dentro de uma área cultural do mundo, que teve impacto sobre o desenvolvimento da arquitetura, das artes monumentais, do planejamento urbano ou da paisagem” (UNESCO, 1980). A partir da década de 90, tal critério passou a ser relacionado com as propriedades que exibem “um evidente intercâmbio de valores humanos, ao longo do

tempo ou dentro de uma área cultural do mundo, que teve impacto sobre o desenvolvimento da arquitetura ou da tecnologia, das artes monumentais, do planejamento urbano ou da paisagem” (UNESCO, 1996), apresentando-se vigente ainda hoje, no OG de 2015.

Note-se, portanto, que a maior transformação deste critério foi a substituição do termo “*influência*” pelo “*intercâmbio de valores humanos*” e a inclusão da “*tecnologia*”. Segundo o Manual da UNESCO (2013), este critério se relaciona com os bens que: 1) incorporaram ideias ou conceitos de outras localidades; 2) bens que promoveram o intercâmbio de valores humanos por meio de ideias que influenciaram outras localidades mundiais; ou 3) bens que receberam influências e que influenciaram outras localidades.

Tais transformações objetivaram reconhecer não apenas as propriedades ativas (que dominaram o cenário mundial ao transmitirem ideias, soluções e respostas criativas), mas também os *bens receptores*, ou seja, os que absorveram tais influências, adaptando-as em conformidade com os seus contextos cultural, econômico, político, tornando, por conseguinte, um exemplo paradigmático para outras propriedades.

A incorporação da expressão tecnologia, por sua vez, ressalta e ratifica o reconhecimento e a possibilidade de incorporação de novas categorias de bens culturais, a exemplo das propriedades industriais e ferroviárias, como patrimônio cultural de relevância mundial.

Segundo Jokilehto (2008), a frequência da aplicação do critério ii) aumentou nos documentos de nomeação, principalmente na década de 1990, sendo utilizada por quase 80% (oitenta por cento) das propriedades inscritas. Tal fato pode ser justificado pelo aumento do número dos estudos temáticos e comparativos, que acabou por ressaltar o intercâmbio de ideias entre as diversas localidades.

Inferese-se, portanto, que o bem cultural para se enquadrar neste critério deve representar a excepcionalidade no tocante ao intercâmbio de ideias, em um determinado período ou em uma região cultural, podendo ser considerado como um protótipo de uma obra de arquitetura, de tecnologia, de arte monumental, do planejamento urbano ou de paisagem, a exemplo do Centro Histórico de Goiás (Brasil) e da Ferrovia Semmering (Áustria).

- Critério iii) Testemunho

Nas primeiras versões, o critério iii) relacionava-se com as propriedades que apresentavam “um testemunho único ou pelo menos excepcional de uma civilização que desapareceu”

(UNESCO, 1980), restringindo-se a sítios arqueológicos, geralmente únicos, raros e de grande antiguidade. A partir da década de 1990, o referido critério sofreu transformações, passando se relacionar com bens que apresentam “um testemunho único ou pelo menos excepcional de uma tradição cultural ou de uma civilização viva ou desaparecida” (UNESCO, 2015).

Tais mudanças resultaram na ampliação da categoria de bens, no tempo e no espaço, pois passou a englobar não apenas as *civilizações desaparecidas*, como as *civilizações vivas* e *tradições culturais vivas* e *desaparecidas*. Ademais, repercutiu em um maior destaque dos bens imateriais e a incorporação das paisagens culturais continuadas.

Depreende-se, portanto, que o bem cultural para se enquadrar neste critério deve representar o caráter de excepcionalidade no tocante à antiguidade e à raridade de uma tradição desaparecida ou viva, a exemplo da paisagem cultural Sukur, na Nigéria, inscrita em 1999, por manter as tradições de uso da terra de forma autêntica através dos séculos.

- Critério iv – Tipologia

O critério iv) relaciona-se com a excepcionalidade da tipologia de monumentos, conjuntos ou sítios culturais. Constitui um dos critérios que mais sofreram modificações ao longo dos anos, em razão do alargamento da noção de patrimônio cultural e do entendimento do OUV. Nas primeiras versões das Orientações Técnicas, relacionava-se às propriedades únicas e raras e a tipos de estruturas representantes de um importante desenvolvimento cultural, social, artístico, científico, tecnológico e industrial. Em seguida, nas Orientações Técnicas da década de 1980, passaram a representar apenas tipos de estruturas representantes de importantes estágios da história humana.

Na década de 90, com a incorporação das paisagens culturais e de outras categorias de patrimônio cultural, a exemplo do patrimônio industrial, as Orientações Técnicas foram novamente reformuladas, sendo definidas, finalmente, no OG de 1996, e ainda vigente, como “um exemplar excepcional de um tipo de edifício, conjunto arquitetônico ou tecnológico ou paisagem que ilustre (um) estágio(s) significativo(s) da história humana”.

Neste cenário, o bem cultural para se enquadrar neste critério deve representar a excepcionalidade no tocante à tipologia e a sua relação estreita com etapas significativas da história humana, a exemplo da Ferrovia Semmering, que ilustra, a partir do seu conjunto tecnológico, o pioneirismo da construção ferroviária em áreas montanhosas, no âmbito mundial.

- Critério v – Uso de Terra

Na primeira edição, este critério designou-se às propriedades que constituíam “um exemplo excepcional de um assentamento humano tradicional, representativo de uma cultura (ou culturas), e que se tornou vulnerável sob o impacto de mudanças irreversíveis”. No OG de 1994, o uso da terra foi introduzido como referência às paisagens culturais, sendo que, em 2005, foi incluída a interação humana com o meio ambiente, passando a se referir aos bens que representam “um exemplo excepcional de um assentamento humano tradicional, uso da terra ou do mar que seja representativo de uma cultura (ou culturas), ou de uma interação humana com o meio ambiente, especialmente quando ele se tornou vulnerável sob o impacto de mudanças irreversíveis” (UNESCO, 2015, p. 16).

No começo, as propriedades inscritas sob este critério eram cidades históricas e também vilas e propriedades em áreas rurais, evidenciando-se o seu valor de antiguidade, a exemplo da cidade do Cairo (Egito)⁹⁶. Com as transformações, a partir da década de 90, foram incluídas, nesta categoria, assentamentos e cidades históricas, sítios arqueológicos, ecossistemas, bem como áreas industriais e paisagens culturais.

Inferese, portanto, que as propriedades inscritas sob este critério devem exprimir excepcionalidade relativa à representatividade de uma cultura, a partir da interação homem/uso da terra, a exemplo das Paisagens de Agave e Antigas Instalações Industriais de Tequila, no México, inscrita em 2006, considerada como exemplar por exibir uma tradição viva do uso da terra para o cultivo da planta, usada desde o século XVI, para produzir a bebida alcoólica tequila.

- Critério vi – Associações

No OG de 2015 (atual), este critério se relaciona com as propriedades “diretamente ou materialmente associada a acontecimentos ou tradições vivas, ideias ou crenças, obras artísticas e literárias de significado excepcional e universal”. Refere-se, portanto, aos aspectos imateriais do bem e, como a UNESCO inscreve na Lista do Patrimônio Mundial apenas os bens tangíveis, determinou que este critério deveria ser utilizado conjuntamente com algum outro critério, não podendo ser utilizado isoladamente.

O uso mais recente deste critério reflete o aumento da atenção pelas culturas vivas e aspectos intangíveis relacionados aos sítios patrimoniais. As associações religiosas são as que mais

⁹⁶ Segundo Jokkilehto (2008), este critério é um dos menos utilizados nos dossiês de nomeação, embora a sua frequência tenha aumentado após a inclusão das paisagens culturais.

aparecem, refletindo uma variedade de sistemas religiosos e espirituais. Estas incluem locais cristãos, islâmicos, políticos, que se relacionam com o estabelecimento de impérios ou Estados, dentre outros.

Depreende-se, portanto, que os bens inscritos sob este critério devem, além de se enquadrarem em outro critério de valoração, representar uma excepcionalidade pelas associações imateriais com as propriedades culturais, a exemplo da Cidade do Vaticano, em Roma, e da Rota de Santiago de Compostela, na Espanha.

Em face do exposto, é possível verificar que os critérios supramencionados sofreram diversas transformações ao longo dos anos, na tentativa de acompanhar o reconhecimento da diversidade cultural das distintas localidades mundiais e das novas categorias de patrimônio cultural, passando a englobar os feitos tecnológicos, as paisagens e as tradições culturais presentes e vivas.

Compreende-se ainda que os critérios, por si só considerados, não justificam o valor universal excepcional. Cada Estado-parte deve justificar quais atributos justificam o enquadramento do seu bem cultural em um ou mais dos critérios de valoração estabelecidos pela UNESCO. Essa justificativa condensa, portanto, em seu bojo, elementos de destaque (atributos) que passam a ser analisados e avaliados pela UNESCO (a partir dos Estudos Comparativos) como de OUV ou não.

2.3 Considerações Parciais

A partir da análise do valor à luz da Teoria do Valores e da Teoria da Conservação, foi possível perceber que as duas teorias dialogam entre si, de forma a propiciar um desencadeamento de ideias que se conectam, complementam-se e se respaldam, podendo gerar um entendimento confluyente sobre o valor.

Destarte, o entendimento adotado nesta pesquisa parte do princípio de que o valor não existe por si só, mas é um fenômeno que se realiza a partir da relação do sujeito-objeto. Sob esta ótica, o sujeito atribui valores aos objetos de conservação porque reconhece, a partir da sua consciência intelectual-emotiva, qualidades que remetem a significados e valores. (HESSEN, 1980). Riegl (2006) complementa este entendimento, ao sustentar que a atribuição do valor a um objeto se realiza porque o mesmo não se apresenta indiferente ao sujeito, ou seja, desperta um sentimento, produz um significado, comunica, expressa algo, seja de forma positiva ou negativa.

Considera-se, portanto, que os contextos culturais, sociais e históricos, juntamente com os elementos do passado e com as variantes psicológicas e biológicas do sujeito, são determinantes para a percepção do valor, pelo que os valores são dinâmicos e passíveis de mudança, no tempo e no espaço (FRONDIZI, 1971; HESSEN, 1980; RESWEBER, 2001).

Os objetos da conservação - bens culturais, por sua vez, caracterizam-se por apresentarem significados compartilhados por uma dada coletividade. Desta forma, para a existência de significados coletivos há de existir uma concordância dos intérpretes sobre os valores atribuídos aos aludidos objetos, uma vez que os significados e valores dependem dos sujeitos que os interpreta e são por eles produzidos.

Ademais, compreende-se que aos bens culturais é conferida uma multiplicidade de valores (Lacerda, 2012), os quais, de modo inter-relacionado, exercem o papel comunicacional do valor, ao expressar uma ordem, uma hierarquia, onde os valores mais altos são os que mais interessam conservar e que de fato justificam o reconhecimento do bem como patrimônio cultural.

Dentro do complexo Valor Universal Excepcional, é possível verificar que a construção do seu entendimento é repleto de contradições e interpretações, o que pode ser justificado pela necessidade de se operacionalizar o reconhecimento dos bens mundiais num cenário marcado por uma diversidade de contextos culturais, aliada ao atendimento de interesses políticos estratégicos adotados pela UNESCO para a conformação de uma Lista do Patrimônio Mundial equilibrada, representativa e credível.

A construção do entendimento do OUV perpassa, portanto, pela compreensão das expressões “*universal*” e “*excepcional*”. A partir da Declaração da Diversidade Cultural (2001), pode-se dizer que UNESCO relacionou o entendimento do termo “universal” a temas e assuntos que se pressupõe serem compartilhados por todas as culturas mundiais, considerando-se as distintas características geográficas, cronológicas e tipológicas dos bens culturais.

Compreende-se, desta forma, que os bens são universais não porque foram valorados pelos diversos Estados-parte, mas porque estão inseridos em temas universais reconhecidos e identificados pelos consultores dos órgãos consultivos, vinculados a UNESCO.

Neste cenário, a UNESCO, objetivando operacionalizar este entendimento, partiu da elaboração de um Quadro Temático para melhor compreender a diversidade cultural dos bens inseridos na lista indicativa e inscritos na lista do patrimônio mundial. Os Estudos Temáticos, por sua vez, elaborados a partir da década de 1990, possibilitaram instrumentalizar a UNESCO e os

próprios Estados-partes na tarefa do reconhecimento das especificidades dos bens culturais, ainda não representados ou sub-representados na Lista do Patrimônio Mundial, objetivando a sua possível inscrição na Lista do Patrimônio Mundial.

A expressão excepcionalidade, por seu termo, foi compreendida como uma qualidade que se “destaca”, que se “supera”. Neste sentido, as propriedades de valor excepcional podem ser compreendidas como aquelas que se destacam em termos de importância, de qualidade, de pioneirismo, de representatividade, quando comparada a outras de natureza similar.

Os Estudos Comparativos objetivam, portanto, instrumentalizar os Estados-partes no reconhecimento das especificidades dos seus bens culturais em relação aos demais e a própria UNESCO na tarefa de avaliar os elementos de destaque das propriedades culturais e/ou naturais.

Os critérios de OUV, por sua vez, constituem-se como requisitos de seleção, podendo conjugar, em seu bojo, as principais ideias e tipos de valores aos quais os bens culturais devem se relacionar para o seu reconhecimento como patrimônio mundial.

Esta tese adota, portanto, a premissa de que, a partir da compreensão dos critérios de OUV das ferrovias mundiais, é possível identificar os atributos que as caracterizam como patrimônio cultural mundial, bem como a pluralidade de valores, que de forma inter-relacionada podem conformar o seu Valor Universal Excepcional - OUV.

Ademais, supõe-se que, a partir da relação entre esta multiplicidade de valores, poderá ser possível identificar os valores que se destacaram ou que foram excluídos, possibilitando a interpretação de uma possível hierarquia de valores.

Face ao exposto, infere-se que o OUV pode ser compreendido como um **fenômeno**, no sentido de que se realiza a partir da relação sujeito-objeto, apresenta um poder **comunicacional**, pois informa uma dada ordem e hierarquia dos valores, é **dinâmico**, em razão das diversas transformações observadas no seu entendimento e nos seus critérios de valoração, refletindo, por conseguinte, nos bens inscritos na Lista do Patrimônio Mundial.

CAPÍTULO 3: ASPECTOS METODOLÓGICOS PARA A INVESTIGAÇÃO DOS ATRIBUTOS E DOS VALORES DAS FERROVIAS PATRIMÔNIO MUNDIAL.

Este capítulo apresenta a metodologia que norteou a investigação da atribuição do Valor Universal Excepcional às ferrovias inscritas na Lista do Patrimônio Mundial. Para tanto, subdivide-se em 04 (quatro) etapas: a primeira aborda as ferrovias inscritas na Lista do Patrimônio Mundial selecionadas para compor os estudos de caso desta tese; a segunda trata dos documentos adotados para compor o “*corpus*” da análise empírica; a terceira, por seu turno, aborda o método de análise utilizado para a identificação dos atributos, culminando na sua categorização; a quarta e última relaciona-se com os procedimentos utilizados para a averiguação dos atributos e dos valores atribuídos por cada instância (Estados-parte, ICOMOS e Comitê do Patrimônio Mundial) a cada uma das ferrovias objeto de análise.

3.1. Seleção das Ferrovias inscritas na Lista do Patrimônio Mundial

Esta etapa metodológica contempla a seleção das ferrovias escolhidas para compor os estudos de caso da presente tese. Dentro do universo de 802 (oitocentos e duas) propriedades culturais⁹⁷, apenas 03 (três) ferrovias estão inscritas na Lista do Patrimônio Mundial, a saber: a Ferrovia Semmering (Áustria); a Ferrovia Montanhosa da Índia⁹⁸, composta pela Ferrovia Darjeeling e suas extensões, a Ferrovia Nilgiri e a Ferrovia Kalka; e, por fim, a Ferrovia Rhaetian (que corta os países da Suíça e da Itália).

A Ferrovia Semmering, localizada na Áustria, foi a primeira ferrovia construída sobre montanhas e a primeira inscrita na Lista do Patrimônio Mundial, em 1998. A Ferrovia Montanhosa da Índia, por sua vez, é composta por 03 (três) ferrovias: a Ferrovia Darjeeling, inscrita em 1999, e as suas extensões: a Ferrovia Nilgiri (2005) e Kalka (2008).

A Ferrovia Rhaetian foi inscrita em 2008, sendo composta pela Linha Albula (67km) e pela Linha Bernina (61km), sendo a ferrovia de maior extensão e a única com abrangência internacional (Suíça e Itália), considerada também como bem transfronteiriço⁹⁹.

⁹⁷ Dados levantados no site da UNESCO (www.unesco.org) referente aos bens culturais inscritos na Lista do Patrimônio Mundial até a data de 17 de julho de 2015.

⁹⁸ A Ferrovia Montanhosa da Índia, embora seja composta por três ferrovias, apresenta apenas um número de inscrição, pois as ferrovias Nilgiri e Kalka são consideradas como uma extensão da ferrovia Darjeeling.

⁹⁹ Bens transfronteiriços é a denominação que a UNESCO utiliza para caracterizar os bens que se localizam em áreas terrestres ou marítimas contínuas que se estendem através das fronteiras de dois ou mais Estados-parte vizinhos. (UNESCO, 2014).

Tabela 02: Características gerais das ferrovias inscritas na Lista do Patrimônio Mundial

| Denominação | | Localização | Ano de Inscrição | Extensão |
|------------------------------|-----------------------------|----------------|------------------|----------|
| Ferrovia Semmering | | Áustria | 1998 | 41km |
| Ferrovia Montanhosa da Índia | 1.º Linha Darjeeling | Índia | 1999 | 88,48 km |
| | 2.º Linha Nilgiri | | 2005 | 45,88 km |
| | 3.º Linha - Kalka | | 2008 | 96,6 km |
| Ferrovia Rhaetian | | Suíça e Itália | 2008 | 128 km |

Organização dos dados: Ana Paula Mota de Bitencourt da C. Lins.

No universo das ferrovias inscritas na Lista do Patrimônio Mundial, a presente tese adota como estudos de caso: a **Ferrovia Semmering**; a **Ferrovia Darjeeling** - Ferrovia montanhosa da Índia e a **Ferrovia Rhaetian**. A opção pela escolha da Ferrovia Darjeeling justifica-se por ser a primeira ferrovia montanhosa de passageiro, localizada na Índia, sendo a mais emblemática e representativa, por constituir a primeira propriedade industrial da Índia inscrita na Lista do Patrimônio Mundial.

Tais ferrovias, todas consideradas como patrimônio da humanidade, apresentam em comum o fato de serem reconhecidas como **Sítios**, ou seja, “*obras conjugadas do homem e da natureza*”, segundo a Convenção da UNESCO de 1972. São constituídas, portanto, por uma Zona Núcleo (*core zone*), que incorpora a via férrea e demais elementos ferroviários e por uma Zona de Entorno (*buffer zone*) englobando o seu entorno natural e edificado.

3.2 Os Documentos de Análise

Para a candidatura dos bens culturais na Lista do Patrimônio Mundial, os Estados-parte precisam apresentar, em um primeiro momento, o documento denominado por Lista Indicativa - Tentative List, que deve constar de uma relação dos bens culturais que aqueles desejam submeter para inscrição na Lista do Patrimônio Mundial (UNESCO, 2015).

Em um momento posterior, os Estados-parte elaboram os Dossiês de Nomeação - Nomination File, em cujo teor devem contemplar todas as informações, os requisitos e os critérios que justifiquem o reconhecimento da propriedade como bem de Valor Universal Excepcional - OUV. Tais Dossiês de Nomeação são encaminhados aos Órgãos Consultivos, que, após a sua

análise¹⁰⁰, elaboram o **Documento de Avaliação do Corpo Consultivo**¹⁰¹ - *Advisory Body Evaluation*, sendo encaminhado ao Comitê do Patrimônio Mundial.

Após o encaminhamento do referido Documento de Avaliação, o Comitê do Patrimônio Mundial procede à avaliação final, inscrevendo, ou não, a propriedade cultural na Lista do Patrimônio Mundial, sendo tal decisão oficializada nos **Documentos de Decisão do Comitê do Patrimônio Mundial** - *Committee Decisions*.

Desta forma, o **Documento de Avaliação do Corpo Consultivo** configura-se como principal documento para se compreender quais são os atributos e os valores das ferrovias mundiais reconhecidos no âmbito dos Estados-parte e avaliados pelo ICOMOS como de OUV.

De igual importância é o **Documento de Decisão**, por se constituir no documento que homologa os critérios de OUV, possibilitando, desta forma, a inscrição da propriedade na Lista do Patrimônio Mundial.

Isto posto, adota-se como principais documentos de análise do eixo empírico desta pesquisa: os **Documentos de Avaliação do Corpo Consultivo** e os **Documentos de Decisão do Comitê do Patrimônio Mundial** de cada ferrovia objeto de estudo.

Para um melhor entendimento do contexto geral de cada ferrovia, foram consultados também documentos elaborados pelos Estados-parte (Dossiês de Nomeação e os Plano de Gestão), outros confeccionados no âmbito da UNESCO (Estudos Temáticos, Planos Estratégicos), bem como alguns relativos às ferrovias analisadas, a fim de facilitar a compreensão e a interpretação dos atributos identificados. Tais documentos objetivaram apenas um maior entendimento do contexto histórico das ferrovias objeto de estudo, não sendo considerados, portanto, como documento de análise.

¹⁰⁰ A análise dos Dossiês de Nomeação é realizada por peritos que se subdividem em dois grupos: 1) o primeiro grupo é formado pelos consultores que avaliarão o valor universal excepcional do bem proposto para a inscrição. Neste caso, trata-se essencialmente de um trabalho de pesquisa documental, que por vezes, pode exigir uma colaboração de pessoas com formação específica, a exemplo do TICCIH, que auxilia o ICOMOS nos assuntos correlatos ao patrimônio industrial e ferroviário; 2) O segundo grupo é formado por peritos que têm a experiência prática da gestão e conservação de certos bens (nomeadamente do ponto de vista da autenticidade) e aos quais é pedida a realização das missões na propriedade, podendo também ser solicitado apoio aos membros do Comitê Internacional para a Conservação do Patrimônio Industrial (TICCIH), da Federação Internacional dos Arquitetos Paisagistas (IFLA) e a Comissão Internacional para a Documentação e Conservação de Edifícios, Sítios e Conjuntos Urbanos do Movimento Moderno (DOCOMOMO), dentre outros. As datas e o programa da avaliação dos peritos são previamente agendados com os Estados-parte, aos quais é solicitado uma certa discrição. Bem por isso, os peritos do ICOMOS dirigem confidencialmente os seus relatórios de avaliação ao Comitê Executivo (Informações extraídas das Orientações Técnicas de 2013).

¹⁰¹No caso das ferrovias inscritas na Lista do Patrimônio Mundial, o **Documento de Avaliação do Corpo Consultivo** foi desenvolvido pelo ICOMOS com a colaboração de alguns organismos internacionais tais como: o TICCIH e o Comitê Científico Internacional de Jardins Históricos e Paisagens Culturais (na avaliação da Ferrovia Rhaetian).

3.2.1 A importância e limitações dos Documentos de Avaliação e dos Documentos de Decisão

A metodologia adotada nesta tese utiliza os Documentos de Avaliação do Corpo Consultivo e os Documentos de Decisão do Comitê do Patrimônio Mundial como instrumentos de análise textual. No entanto, o processo de construção dos documentos, bem como os protagonistas envolvidos na sua elaboração não são objetos de análise desta tese, face ao caráter de imparcialidade e sigilo impregnado nos seus teores, reforçado pelas próprias Orientações Técnicas, que dispõem:

“Os peritos do ICOMOS dirigem confidencialmente ao Comitê Executivo os seus relatórios sobre os aspectos práticos dos bens em análise, pelo que qualquer publicidade prematura poderia causar embaraços ao ICOMOS e ao Comitê do Patrimônio Mundial” (UNESCO, 2013, p.97).

Tal fato se confirmou também no momento da consulta da pesquisadora no arquivo central na UNESCO e do ICOMOS, ambos em Paris¹⁰². Os relatórios que embasaram a construção das avaliações do ICOMOS não puderam ser acessados, bem como não foi possível obter informações a respeito dos especialistas designados para tal missão. Por estas razões, a análise se fundamentou nos documentos acima referenciados, que puderam ser acessados na sua integralidade nos arquivos das instituições, bem como no banco de dados virtual da UNESCO e do ICOMOS.

3.2.2 O conteúdo dos Documentos de Avaliação e dos Documentos de Decisão

Os Documentos de Avaliação e os Documentos de Decisão não se apresentam organizado da mesma forma, pois existem elementos não variáveis e variáveis que deverão ser considerados no momento de sua análise.

Os elementos não variáveis são os dados que permanecem constantes, que não sofrem alteração em relação ao local ou ao período em que foram elaborados. Os idiomas inglês e francês dos documentos analisados são invariáveis. Os Documentos de Avaliação e os Documentos de Decisão foram analisados, na sua totalidade, no idioma inglês, e tiveram que ser totalmente compreendidos para serem codificados de um modo consistente.

Os elementos variáveis, por sua vez, podem ser definidos como as características que variam nos documentos de avaliação, de acordo com o contexto cultural, geográfico e período cronológico em que foram elaborados. As mudanças no formato e no conteúdo dos documentos

¹⁰² As pesquisas realizadas pela autora desta tese foram empreendidas na Biblioteca e no Arquivo Central da sede da UNESCO, no âmbito mundial; e na Biblioteca e Arquivo Central do ICOMOS, em Paris, em novembro de 2013.

(definidas nas Orientações Técnicas) podem ser também consideradas como elementos variáveis, refletindo as discussões e as decisões tomadas nas reuniões das Comissões do Patrimônio Mundial.

A Ferrovia Semmering, por exemplo, foi a primeira ferrovia inscrita na Lista do Patrimônio Mundial (1998). O Dossiê de Nomeação elaborado pelo Governo da Áustria, em conformidade com os Orientações Técnicas (1996), não contemplou os critérios atribuídos pelos Estados-parte, tampouco requisitou a elaboração de Planos de Gestão e de uma Declaração de Valor Universal Excepcional. Tais elementos passaram a ser exigidos a partir da edição das Orientações Técnicas de 2005, razão pela qual os bens, a partir desta data, teriam que atender às novas exigências, o que repercutiu, sem dúvida, no formato e no conteúdo dos Documentos de Avaliação.

Outra variável consiste no número de páginas e de palavras de cada documento. De uma forma geral, os documentos mais antigos são mais sucintos e mais curtos que os recentes, a exemplo da Ferrovia Semmering, cujo Documento de Avaliação (1998) apresenta apenas 04 (quatro) folhas, em relação ao Documento da Ferrovia Rhaetian (2008) composta por 13 (treze) folhas. Todas estas variáveis, portanto, são levadas em consideração na análise qualitativa dos resultados.

No entanto, apesar dos elementos variáveis dos documentos de análise, verifica-se que os Documentos de Avaliação de todas as ferrovias são subdivididos em 03 (três) partes: a primeira parte trata da **Identificação do Sítio**; a segunda contempla as **Informações dos Estados-parte**; e a terceira aborda a **Avaliação do ICOMOS**.

Ademais, as informações referentes aos valores e aos critérios atribuídos pelos Estados-parte, bem como a avaliação do ICOMOS em relação a estes valores, permanecem e apresentam-se contempladas em todos os Documentos de Avaliação analisados, apesar de alguns apresentarem enunciados diferentes, em conformidade com as Orientações Técnicas vigentes à época da construção de cada dossiê.

Na tabela 03, abaixo descrita, são tabulados os enunciados integrantes de cada Documento de Avaliação das ferrovias mundiais e destacados os itens que tratam diretamente dos valores das ferrovias, como se vê adiante:

Tabela 03: Conteúdo do Documento de Avaliação do Corpo Consultivo

| Ferrovia | Semmering 1998 | Darjeeling 1999 | Rhaetian 2008 |
|---------------------------------|--|--|---|
| Data de Elaboração do documento | Outubro de 1998 | Setembro de 1999 | Dezembro de 2006 |
| Quantidade de folhas | 04 folhas | 03 folhas | 13 folhas |
| Conteúdo | Identificação, Nome, Localização, Estado –parte, Data | Identificação, Nome, Localização, Estado parte, Data | Nome oficial, Localização, Breve Descrição, Categoria da Propriedade, |
| Introdução | | | 1. Dados Básicos |
| Estado-parte | 1. Justificativa do Estado Parte 2. Categoria da Propriedade, História e Descrição, 3. Gestão e Proteção, 4. Conservação e Autenticidade. | 1. Justificativa do Estado Parte, 2. Categoria da Propriedade, História e Descrição, 3. Gestão e Proteção, 4. Conservação e Autenticidade | 2. A propriedade Descrição História e Desenvolvimento, Os valores da ferrovia. 3. O Valor Universal Excepcional: Integridade, Autenticidade Análise Comparativa Justificativa do Valor Universal Excepcional e Critérios. 4. Fatores que afetam a propriedade 5. Proteção, conservação e Gestão 6. Monitoramento |
| ICOMOS | 5 Avaliação pelo ICOMOS: Qualidades, Análise Comparativa Breve Descrição Recomendação | Avaliação pelo ICOMOS: Qualidades, Análise Comparativa Breve Descrição Recomendação | 7. Conclusão Recomendação |

Elaboração: Ana Paula Mota de Bitencourt da C. Lins, 2015.

No tocante aos **Documentos de Decisão do Comitê do Patrimônio Mundial**, o seu conteúdo respaldava-se pelos critérios de OUV avaliados e validados pelo Comitê, acrescidos de algumas observações gerais.

A partir da edição das Orientações Técnicas de 2005, foi adotada a Declaração de Valor Universal Excepcional¹⁰³ e os elementos validados expandiram-se para além dos critérios, passando a englobar uma breve síntese do Sítio, as condições de integridade e/ou de autenticidade, bem como as medidas de proteção e de gestão, conforme se observa na tabela a seguir apontada:

Tabela 04: Conteúdo do Documento de Decisão do Comitê do Patrimônio Mundial

| Ferrovia | Semmering 1998 | Darjeeling 1999 | Rhaetian 2008 |
|----------|---------------------------------|---------------------------------|---|
| Sessão | 22 COM, de 1998 | 23 COM, 1999 | 32 COM, 2008 |
| Conteúdo | Critérios Observações | Critérios Observações | Declaração de Valor Universal Excepcional: Critérios , Requisitos de autenticidade e integridade, plano de gestão e normativo. Observações |

Elaboração: Ana Paula Mota de Bitencourt da C. Lins, 2015.

¹⁰³ Segundo as Orientações Técnicas de 2005, a Declaração de Valor Universal Excepcional deve compreender um resumo da decisão do Comitê, em que este certifica a atribuição do OUV ao bem, identifica os critérios segundo os quais o bem foi inscrito, inclui as avaliações das condições de integridade e/ou de autenticidade, bem como as medidas de proteção e de gestão em vigor.

3.3. A identificação dos Atributos das Ferrovias Mundiais

As ferrovias, por sua natureza, apresentam uma gama de peculiaridades e complexidades, em razão dos inúmeros elementos materiais e imateriais que as compõem de maneira integrada. As ferrovias patrimônio mundial apresentam, por sua vez, características capazes de expressar o seu OUV.

Adota-se, portanto, como premissa, a afirmação de que o OUV é composto por uma multiplicidade de valores inter-relacionados e que, para a sua verificação, faz-se necessário o reconhecimento dos atributos como etapa precedente e fundamental.

Bem por isso, este item objetiva a **identificação dos atributos que caracterizam as ferrovias como patrimônio cultural mundial**.

3.3.1 O entendimento de atributo adotado

A Orientação Técnica da UNESCO para a implementação da Convenção do Patrimônio Mundial remonta ao ano de 1977, mas apenas a partir do OG de 2005, os atributos foram mencionados e listados pela primeira vez, no âmbito da UNESCO, como um *checklist* de características a serem identificadas nos bens candidatos a Lista do Patrimônio Mundial.

Neste sentido, os atributos são tidos como suporte do Valor Universal Excepcional do bem e por esta razão devem ser reconhecidos tal como à época da proposta de inscrição, satisfazendo, desta forma, **as condições de autenticidade e de integridade do bem**.

Sob esta ótica, a partir do OG de 2005, são indicados os seguintes tipos de atributos (vigentes no OG de 2015): “*Forma e concepção; materiais e substância; uso e função; tradições, técnicas e sistemas de gestão; localização e enquadramento; língua e outras formas de patrimônio imaterial; espírito e sentimentos; e outros fatores intrínsecos e extrínsecos*”.

A UNESCO, ao pontuar na relação dos atributos definidos “*outras formas de patrimônio imaterial*”, bem como “*outros fatores intrínsecos e extrínsecos*”, deixou bastante clara a possibilidade de englobar novos atributos, em consonância com as peculiaridades de cada bem cultural

Compreende-se, portanto, que embora listados, tais atributos não foram explicitados ou definidos, de forma a propiciar um entendimento compartilhado entre os Estados-parte e a UNESCO. Diante disto, em 2014, a UNESCO publicou o “*Manual de Referência para a Preparação de*

Candidaturas para o Patrimônio Mundial”, com o objetivo de orientar os Estados-parte acerca da implementação da Convenção.

Neste documento, houve uma tentativa de estabelecer um entendimento sobre os atributos, na medida em que são colocados como “*aspectos de um bem que expressam ou estão associados ao seu Valor Universal Excepcional*” (UNESCO, 2014, p. 33), podendo ser classificados como materiais ou imateriais e definidos como:

“Qualidades físicas ou tecidos, mas podem também ser processos associados a um bem que tenham impacto sobre suas qualidades físicas, tais como processos naturais ou agrícolas, arranjos sociais ou práticas culturais que moldaram paisagens características. Para os bens naturais, podem ser elementos específicos da paisagem, áreas de habitat, aspectos relacionados à qualidade ambiental (como sua integridade, alta/intocada qualidade ambiental), a escala e a naturalidade dos habitats e o tamanho e viabilidade das populações selvagens”. (UNESCO, 2014, p. 61)

Apesar da tentativa de elucidar a aplicação do entendimento dos atributos no referido estudo de caso, o mencionado documento da UNESCO, ainda assim, apresentou imprecisões e lacunas conceituais, dando margem a diversas interpretações e a modos de identificação destes atributos, considerando-se a grande diversidade dos monumentos, conjuntos ou sítios culturais, no cenário mundial.

No campo da Conservação Integrada, há uma concordância sobre a importância da identificação dos atributos. Contudo, o conceito de cada atributo ainda é algo vago e distante de um senso comum. Compreende-se que, dentre os atributos, existem alguns mais importantes e mais diretamente relacionados com a significância cultural do bem (ZANCHETTI, 2014).

Os atributos podem ser compreendidos, desta forma, como características, de natureza material ou imaterial, de um objeto ou de uma coisa. No caso dos objetos de conservação, os atributos conformam as características percebidas pelo sujeito, dentro de um contexto específico, que, em razão dos valores patrimoniais a eles atribuídos, os distinguem em relação aos demais bens, tornando-se dignos de proteção. As ações de conservação, por sua vez, objetivam a permanência dos atributos físicos ou imateriais reconhecidos nos objetos ou processos, como de valor patrimonial (ZANCHETTI, 2014).

São os diversos atributos que, de forma inter-relacionada, conferem as especificidades físicas e imateriais dos bens patrimoniais. É a combinação dos atributos naturais, materiais e imateriais que qualificam e distinguem os diversos objetos de conservação. Sob esta ótica, o bem

patrimonial faz parte de um sistema cujos elementos interagem e lhe tornam único e inconfundível (DELPHIM, 2005).

Sob esta ótica, os atributos se comportam como qualidades percebidas pelo sujeito, dentro de um contexto específico. A partir da identificação dos atributos contemplados nos documentos em análise, compreende-se que é possível investigar os valores conferidos às ferrovias, no âmbito dos Estados-parte e da UNESCO, bem como os valores que justificam o seu reconhecimento do bem como de Valor Universal Excepcional.

Bem por isso, compreende-se que **a identificação dos atributos é a etapa que precede a fase de atribuição do valor**, que, por sua vez, justifica o reconhecimento dos bens como patrimônio cultural mundial.

3.3.2 A Análise de Conteúdo

O método adotado para a identificação dos atributos das ferrovias patrimônio mundial foi o da **Análise de Conteúdo** de Laurence Bardin (2008), que se organiza em 03 (três) fases:

➤ **Etapa 1: Pré-análise - Levantamento e coleta do material a ser analisado**

Esta primeira etapa compreende a constituição do *corpus* de análise que se fundamenta nos Documentos de Avaliação e nos Documentos de Decisão, conforme descrito nas tabelas 02 e 03, das 03 (três) ferrovias mundiais selecionadas como objeto de estudo (item 3.1).

Para a identificação dos atributos é utilizado todo o aporte teórico constante nos capítulos 1 e 2 desta tese, bem como o entendimento de atributo e as categorias estabelecidas nas Orientações Técnicas da UNESCO (2015), constantes no item 3.3.1 deste capítulo.

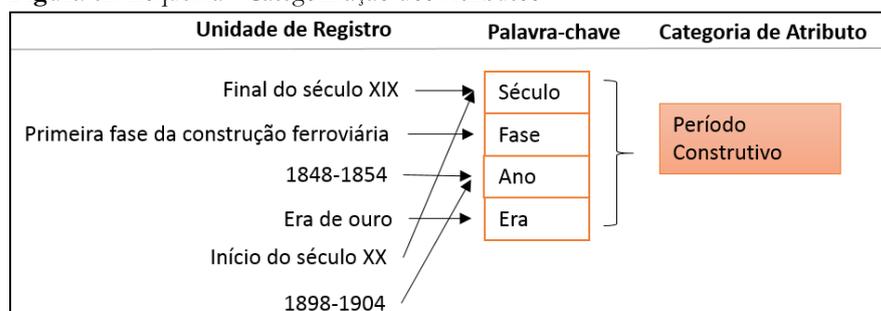
Entretanto, em razão das especificidades das ferrovias, surge como hipótese inicial, nesta fase de análise, a possibilidade de serem identificados outros atributos, além daqueles já expressos pela UNESCO, que caracterizam as ferrovias como patrimônio cultural mundial.

➤ Etapa 2: Exploração do material – Categorização dos Atributos

Nesta etapa, os dados dos documentos analisados, de todas as ferrovias (objeto de estudo), foram selecionados e sintetizados em *unidades de registro* (trechos de parágrafos), onde foram codificados¹⁰⁴ em palavras-chave e categorizados em atributos.

A categorização foi realizada a partir do agrupamento das palavras-chaves que apresentavam similaridades e significados convergentes, por exemplo, as expressões *século*, *ano*, *fase* e *era* foram agrupados na categoria *Período Construtivo*, em razão de expressarem a cronologia referente à construção e à abertura das atividades ferroviárias nas diversas localidades, conforme esquema demonstrado na figura 01 abaixo:

Figura 01: Esquema - Categorização dos Atributos



Elaboração: Ana Paula M. de Bitencourt da Costa Lins, 2015

Desta feita, foram identificadas 11 (onze) categorias de atributos, dos quais 05 (cinco) correspondem aos atributos estabelecidos pela UNESCO (em um total de 07), a saber: Uso e Função, Localização e Implantação, Forma e Design, Espírito, Sentimento e Linguagem. As novas categorias de atributos identificadas correspondem ao: Período Construtivo; Concepção, Mão de Obra e Gestão; Intercâmbio Tecnológico; Composição do Conjunto; Relação com o Entorno Natural e Construído; e Relação Sócio territorial.

➤ Etapa 3: Tratamento dos resultados: As categorias de Atributos

Conforme Minayo (2007), o método da análise de conteúdo se propõe à apreensão “de uma realidade visível, mas também uma realidade invisível, que pode se manifestar apenas nas “entrelinhas” do texto, com vários significados”, requerendo a análise uma “pré-compreensão do

¹⁰⁴ Bardin (2008) define codificação como a transformação, por meio de recorte, agregação e enumeração, com base em regras precisas sobre as informações textuais, representativas das características do conteúdo.

objeto, suas manifestações, suas interações com o contexto, e principalmente requer um olhar meticoloso do investigador” (MINAYO, 2007, p.15).

Isto posto, a construção do conceito de cada atributo foi elaborada a partir dos trechos dos textos dos documentos analisados, aliados ao aporte teórico dos capítulos 1 e 2 e de toda uma literatura internacional (institucional, técnica e acadêmica) consultada com o objetivo de situar a pesquisadora no contexto das ferrovias analisadas.

3.3.3 As Categorias de Atributos das Ferrovias Patrimônio Mundial

1. Período construtivo:

São os atributos que remetem aos **dados cronológicos** das ferrovias, ou seja, ao seu período construtivo e ao início do seu funcionamento como meio de transporte, expressos pelo *Ano, Século, Era e Fase* relativa ao momento de construção e de abertura das ferrovias.

Segundo Le Goff (2008), a matéria fundamental da história é o tempo, sendo certo que a cronologia desempenha uma diretriz que norteia e colabora na história. O calendário é produto e expressão da história e está ligado às origens míticas e religiosas da humanidade, aos progressos tecnológicos e científicos, à evolução econômica, social e cultural. Manifesta o esforço da sociedade humana para transformar o tempo cíclico da natureza e dos mitos num tempo linear: séculos, eras, período.

A história está intimamente ligada a dois pontos de progressos: a definição de pontos de partidas cronológicos (Ex: Era Cristã, fundação de Roma, etc.) e a busca de uma periodização (Ex: séculos, anos, meses).

Os atributos da categoria *Período construtivo* remetem a diversos significados, tais como o caráter de pioneirismo da engenharia ferroviária no cenário mundial (ferrovias construídas antes da primeira metade do século XIX), ou período da efervescência e de um maior intercâmbio da tecnológica ferroviária (ferrovias construídas na Era de Ouro), ou à utilização de tecnologias mais recentes (ferrovias construídas após a primeira Guerra Mundial).

2. Localização e implantação

O atributo *Localização e implantação* se relaciona com a localização, limite territorial (regiões cortadas pelas ferrovias), elementos naturais do terreno (relevo, clima, fauna, flora, etc.), número

de sessões (a partir dos elementos naturais do trajeto), extensão (comprimento total da via férrea) e altitude (inicial, final e diferença de altitude superada) da via férrea e dos seus elementos de apoio.

As características climáticas, por exemplo, das regiões montanhosas, reconhecidas pelo ar saudável e indicado para problemas de saúde, ou o clima ameno, ideal para residências de veraneio ou para a prática de esportes de inverno, motivaram a implantação das ferrovias em áreas montanhosas. Por outro lado, as dificuldades climáticas, tais como as moções, as nevascas, dentre outros fenômenos naturais, ocorridos em uma maior intensidade na Índia, transformaram a construção ferroviária em uma tarefa desafiadora, arduosa, com o emprego de artimanhas estruturais para consolidar os terrenos e as obras de engenharia ferroviária.

A presença de rios, montanhas, depressões, interferiram também na implantação das linhas férreas, que poderiam apresentar um trajeto respeitando as curvas de nível existentes, sem a previsão de cortes nos maciços montanhosos, ou com a adoção de perfurações rochosas e aterros, em busca dos trajetos mais curtos.

Nos documentos analisados, tais atributos testemunham as soluções técnicas adotadas para o enfrentamento das barreiras topográficas, hidrográficas e das dificuldades climáticas existentes nas regiões montanhosas.

Bem por isso, a localização e a implantação das ferrovias mundiais, construídas no final do século XIX e início do século XX, em áreas de altas altitudes - nos Alpes austríacos, suíços, na cadeia inferior da Cordilheira do Himalaia - contribuem para o reconhecimento das suas qualidades de singularidade, raridade e pioneirismo no cenário mundial.

3. Concepção técnica, mão de obra e gestão

São os atributos imateriais referentes aos diversos profissionais envolvidos na concepção, construção e gestão da ferrovia. Algumas obras ferroviárias foram tão excepcionais quanto à criação de novos equipamentos para reconhecimento e levantamento topográfico dos trechos a serem percorridos, no emprego de novas técnicas para perfuração do solo e construção dos túneis, na adoção de soluções inovadoras capazes de superar os mais difíceis desafios topográficos e climáticos; que os engenheiros responsáveis por tais façanhas se tornaram personalidades marcantes e ilustres da história. Sob esta ótica “é possível identificar as ferrovias mais maravilhosas do mundo a partir dos maravilhosos engenheiros” (COULLS, 1999, p.08).

A UNESCO reforça também a importância deste atributo, ao contemplar, no Estudo Temático “*Railway as World Heritage Site*” (1999), a relevância do critério i)¹⁰⁵, ressaltando a importância do reconhecimento não apenas do engenheiro, mas também dos diversos profissionais de habilidades distintas, sem os quais não seria possível administrar, gerir e construir uma ferrovia.

Desta forma, em alguns documentos analisados, é possível verificar uma alusão aos engenheiros (das vias férreas e dos materiais rodantes), aos gestores, a grande quantidade de operários utilizados na construção da via férrea, bem como as grandes dificuldades superadas para a concepção, gestão e construção ferroviária ao longo dos anos.

4. Uso e função

As ferrovias apresentam como principal função fornecer serviço de transporte de passageiros e/ou de mercadorias. Muitas ferrovias foram construídas por razões econômicas, atreladas ao desenvolvimento industrial, destacando-se, neste cenário, as ferrovias projetadas para o escoamento de matéria prima de modo mais seguro e rápido, a exemplo da Ferrovia Semmering; outras foram construídas para atender aos interesses e às necessidades imperiais, facilitando a dominação política de regiões, ilustrada pela ferrovia Darjeeling; algumas outras foram idealizadas para permitir o ingresso de pessoas a lugares de difícil acesso, de forma segura, como a ferrovia Rhaetian.

As ferrovias mundiais caracterizam-se pela manutenção da sua função original (meio de transporte) e se destacam por permanecerem sendo utilizadas para o deslocamento de pessoas e de mercadorias, até os dias atuais, seja para fins comerciais, seja para fins do turismo, para lazer, ou para acessar as localidades residenciais.

Entretanto, com o crescimento do tráfego e com a modernização dos materiais rodantes, diversas locomotivas perderam a sua função, sendo substituídas por máquinas a diesel e à eletricidade.

A modernização da tecnologia ferroviária repercutiu também na utilização das estruturas de apoio às ferrovias, que acabaram obsoletas, sendo reformadas, ampliadas e adaptadas para atender às novas demandas funcionais, estruturais e de apoio aos passageiros, turistas e visitantes. Diversas estruturas como caixas d’água, casas dos engenheiros e funcionários das ferrovias,

¹⁰⁵ O critério “i) *A Obra Criativa de um Gênio*” é o primeiro dentre os 04 critérios estabelecidos pelo ICOMOS para identificar aspectos universais relacionados ao desenvolvimento das diversas ferrovias em todo mundo.

acabaram por abrigar outras funções distintas daquelas para as quais tais elementos foram concebidos inicialmente.

Por outro lado, houve também um acréscimo de funções, em vários destes elementos, tais como as principais estações ferroviárias que sofreram ampliações para agregar uma gama de serviços (cafés, restaurantes, museus, pousadas) além daquelas originalmente pensadas.

Muito embora estas transformações nos elementos de apoio e materiais rodantes sejam apontadas, os documentos analisados enfatizam a importância das ferrovias continuarem a realizar o transporte de pessoas e mercadorias ao longo de todos estes anos, sob a mesma via férrea. Essa continuidade no uso e na função é abordada como um elemento de destaque, sendo responsável pelas qualidades de excepcionalidade de algumas ferrovias no cenário mundial.

A categoria *Uso e função* corresponde, portanto, aos atributos relacionados à continuidade da função da ferrovia como meio de transporte, à sua utilização para circulação de cargas e de passageiros, e à influência do seu uso no incremento do turismo e no desenvolvimento econômico de diversas regiões por elas cortadas.

5. Intercâmbio tecnológico

Estes atributos se relacionam com a história da tecnologia e com o intercâmbio do conhecimento tecnológico entre as diversas regiões, de forma a delinear a construção das ferrovias em todo o mundo.

Bem por isso, algumas ferrovias, em razão das tecnológicas empregadas em suas estruturas e materiais rodantes, refletem a incorporação de soluções adotadas em determinadas localidades, bem como expressam a influência exercida em outras construções ferroviárias, ao serem tidas como modelos (protótipos) copiados em todo o mundo.

Um exemplo claro é o pioneirismo da tecnologia britânica nas locomotivas a vapor, a introdução da fabricação mecânica nas ferrovias dos Estados Unidos ou a tecnologia da cremalheira utilizada nas ferrovias da Suíça. Trata-se do intercâmbio de tecnologia (técnicas construtivas, operacionais e novos materiais construtivos) trazida pelos engenheiros e utilizada pela mão de obra do operariado que é disseminada, transformada e, mais uma vez, aprimorada, em localidades com diversos contextos social, econômico, ambiental e político.

São, portanto, atributos que refletem a incorporação, o aperfeiçoamento e a disseminação da tecnologia ferroviária adotada para a superação dos grandes desafios, variando, portanto, a partir dos diferentes cenários em que se situa cada ferrovia patrimônio mundial.

6. Forma e design

São atributos materiais percebidos visualmente e relacionados aos aspectos arquitetônicos e construtivos das ferrovias mundiais. Podem ser identificados, nos documentos das ferrovias em estudo, de forma isolada (atributos das partes integrantes da ferrovia) ou inter-relacionados (atributo referente à ferrovia como um sistema construtivo).

Os atributos percebidos de forma isolada se subdividem em 02 (duas) subcategorias:

1) *Zona Núcleo*¹⁰⁶: correspondem aos atributos dos elementos construídos situados no polígono do sítio cultural (ferrovia) inscrito na Lista do Patrimônio Mundial, podendo estar mais diretamente relacionado à *Via Férrea* (VF) e/ou aos *Elementos de Apoio* (EA).

Os atributos das *vias férreas* se relacionam com a densidade (quantidade, extensão) e qualidade (construtiva e arquitetônica) das obras d'arte, aos recursos tecnológicos empregados, representados nas sinuosas curvas (quantidade, raios), gradientes (alturas superadas) e bitolas (estreitas, padrão). Os atributos dos elementos de apoio se relacionam com a qualidade construtiva e ao estilo arquitetônico das estações, das casas dos funcionários, das oficinas, etc.

2) *Zona de Entorno*¹⁰⁷: correspondem aos atributos dos elementos não ferroviários (casas de campo, vilas, hotéis) edificadas nas adjacências das ferrovias mundiais. Assim como os elementos de apoio ferroviário, relacionam-se com a qualidade construtiva e ao estilo arquitetônico das construções.

Os atributos das ferrovias de forma inter-relacionada referem-se aos aspectos construtivos, arquitetônicos e tecnológicos das ferrovias de forma global, caracterizando a ferrovia como uma

¹⁰⁶A Zona Núcleo das ferrovias contemplam os seus bens imóveis (vias férreas, compostas pela infraestrutura - cortes, aterros, obras d'arte; e superestrutura - via permanente, plataforma ferroviária; bem como pelas Edificações de Apoio - estações, oficinas, depósito de carros e locomotivas, casas de turma, armazém, etc); e podem contemplar também os bens móveis (equipamentos de sinalização - bandeiras, braços e licenciamento; equipamentos de manobra - rotunda, carretões, triângulo; material rodante - locomotivas, vagões, carros de passageiros; e mobiliário - relógios, cadeiras. Os bens móveis, por sua vez, são elementos que podem contribuir para o reconhecimento da ferrovia como bem cultural, muito embora não sejam passíveis de inscrição na Lista do Patrimônio Mundial, segundo a Convenção do Patrimônio Mundial da UNESCO (1972).

¹⁰⁷As delimitações geográficas dos elementos inseridos nas Zonas Núcleo e nas Zona de Entorno obedecem aos polígonos já definidos no âmbito da UNESCO, para cada ferrovia mundial, sendo expostos e detalhados na sequência deste capítulo.

solução de engenharia, conjunto técnico, homogeneidade estilística e arquitetônica, feito de engenharia civil, modelo, etc.

7. Composição do conjunto

Representa a organização espacial e funcional dos diversos elementos ferroviários. Como já explanado anteriormente, as ferrovias se conformam dentro de um complexo estrutural composto por elementos móveis e imóveis que, de forma integrada, possibilitam o seu funcionamento.

São inúmeros elementos com funções diversificadas que, pensados de uma forma conjunta, possibilitam o pleno funcionamento das ferrovias. São as vias férreas, as estações, os armazéns, as oficinas, os elementos de sinalização, as rotundas, as vilas ferroviárias, dentre outros elementos que testemunham não apenas a forma e o design, das estruturas edificadas, como também toda uma organização social, refletida na disposição das casas dos funcionários, dos engenheiros chefes, dos equipamentos comunitários, dentre outros.

Nos documentos analisados, verifica-se que, apesar da existência destes elementos, muitos perderam a sua função original, sofrendo, com isso, ampliações, modificações, reformas com o objetivo de atender à demanda crescente de passageiros, tais como as estações e os terminais da Ferrovia Semmering. Por outro lado, alguns outros permanecem com muitas das características originais, testemunhando, portanto, a organização do trabalho e o know-how técnico da operacionalização das ferrovias, a exemplo da Ferrovia Darjeeling.

Desta forma, a categoria de atributo *Composição do conjunto* se relaciona com os elementos de apoio ferroviários e materiais rodantes existentes nas ferrovias mundiais que podem contribuir para a compreensão da sua organização espacial e funcional.

8. A Relação com o entorno natural e construído

Conforme os documentos analisados, este atributo é resultante da importante relação observada entre as ferrovias e o seu entorno natural e construído. Presente desde a primeira Orientação Técnica (1977), o entendimento de zona de entorno - *Buffer Zones*, adotado pela UNESCO, refere-se às áreas situadas nas adjacências do polígono que delimita as propriedades patrimônio mundial. Apresenta como principal propósito contribuir para a “*proteção, conservação, gestão, integridade, autenticidade e sustentabilidade*” (UNESCO, 2014, p.34), além da possibilidade de proteger e regular todas as interferências indesejáveis sobre o bem cultural.

Muito embora as áreas de entorno não sejam consideradas parte do bem inscrito, ou seja, não estão localizadas na zona núcleo - *Core Zone*, caracterizado como o polígono circundante do bem cultural, apresentam características que podem contribuir para o reconhecimento da propriedade como de Valor Universal Excepcional. Bem por isso, a delimitação das áreas de entorno é considerada pela UNESCO como uma atividade importante e indispensável para a preservação dos bens mundiais, devendo ser contempladas nos Dossiê de Nomeação e nos Planos de Gestão dos bens culturais.

“O entorno de uma edificação, um sítio ou uma área de patrimônio cultural se define como o meio característico seja de natureza reduzida ou extensa, que forma parte de – ou contribui para – seu significado e caráter peculiar. Mas, além dos aspectos físicos e visuais, o entorno supõe uma interação com o ambiente natural; práticas sociais ou espirituais passadas ou presentes, costumes, conhecimentos tradicionais, usos ou atividades, e outros aspectos do patrimônio cultural intangível que criaram e formaram o espaço, assim como o contexto atual e dinâmico de natureza cultural, social e econômica” (ICOMOS, 2005, p.02).

Cabe aos Estados-parte, portanto, a tarefa de identificar e delimitar tais áreas de entorno (que poderão ser subdivididas em relação ao grau de interferência sobre o bem cultural) e contemplá-las nos planos de gestão e nas normas urbanísticas de cada localidade.

Assim sendo, os elementos da zona de entorno (áreas, delimitação), sejam naturais (penhascos, plantações de chá preto, vales verdes, densas florestas, vales, lagos) ou construídos (hotéis, casas de campo) podem contribuir para o reconhecimento das ferrovias como bens de Valor Universal Excepcional, a partir das relações de simbiose e de harmonia entre a construção ferroviária e estes elementos naturais e construídos, ou melhor, entre a tecnologia e a natureza, propiciando novos cenários e paisagens.

9. Relação sócio territorial

A relação sócio territorial corresponde a um atributo também não previsto pela UNESCO, mas de grande destaque nos documentos analisados. São atributos atrelados às **novas relações sociais e territoriais** propiciadas pela construção das ferrovias nas diversas localidades.

Tais relações podem ser caracterizadas pelas transformações no estilo de vida das pessoas, uma vez que as ferrovias asseguraram, de modo rápido e seguro, o acesso a localidades montanhosas isoladas e de difícil acesso, encurtando trajetos, que antes durava dias, para poucas horas.

Estes novos territórios desbravados resultaram em lugares de encontros de intelectuais, de políticos, de artistas; locais de contemplação; de descanso; de atividades de turismo e de lazer,

refletindo no desenvolvimento social e econômico, bem como nas novas relações entre o homem e as regiões montanhosas.

10. Espírito e sentimento

São os atributos imateriais das ferrovias, tidos como simbólicos para a população, por remeter a tradições, às técnicas empregadas para a operacionalização das ferrovias, ao papel das ferrovias como instrumento de construção e de sustentação das relações civis, de legitimidade governamental ou de causas ideológicas.

A ferrovia Darjeeling ilustra o caso de uma ferrovia significativa para a população pela manutenção da tradição do cultivo do chá preto nas áreas montanhosas, cujo incremento e continuidade se deve pela permanência funcional da ferrovia. A utilização, ainda hoje, na ferrovia indiana, das locomotivas a vapor, denominadas por “Trem de Brinquedo” (“*Toy Train*”) possibilitam, também, a salvaguarda das tradicionais técnicas utilizadas para a operacionalização das locomotivas seculares alimentadas por lenhas e água.

As ferrovias mundiais também simbolizam o período político no qual foram concebidas e construídas. As ferrovias coloniais e imperiais, por exemplo, ainda na atualidade são capazes de estimular reflexões sobre o comportamento político à época, testemunhando o poder imperial e o fortalecimento da cultural nacional de muitas nações.

11. Linguagem e outras formas de patrimônio imaterial

As ferrovias, ao possibilitarem a ruptura do isolamento das áreas montanhosas, possibilitaram uma miscigenação de diferentes línguas, culturas e religiões. A partir desta fusão cultural, novos atributos imateriais e materiais passaram a se incorporar às ferrovias mundiais, contribuindo para o desenvolvimento das suas características únicas e peculiares.

A Ferrovia Semmering, por exemplo, apresenta um estilo arquitetônico peculiar e característico – o *Estilo Semmering*, adotado nas construções localizadas nos arredores da ferrovia e que contribuem para a sua percepção estética. A Ferrovia Darjeeling, por sua vez, oportunizou um intercâmbio do budismo e do hinduísmo, presente no dia-a-dia da Ferrovia; a Ferrovia Rhaetian propiciou a miscigenação de línguas, possibilitando que, durante o seu percurso, 03 (três) idiomas diferentes (inglês, italiano e alemão) convivam harmoniosamente.

Os documentos analisados apontam, portanto, que as localidades alcançadas pelas ferrovias mundiais testemunham, ainda na atualidade, a diversidade cultural linguística nas regiões

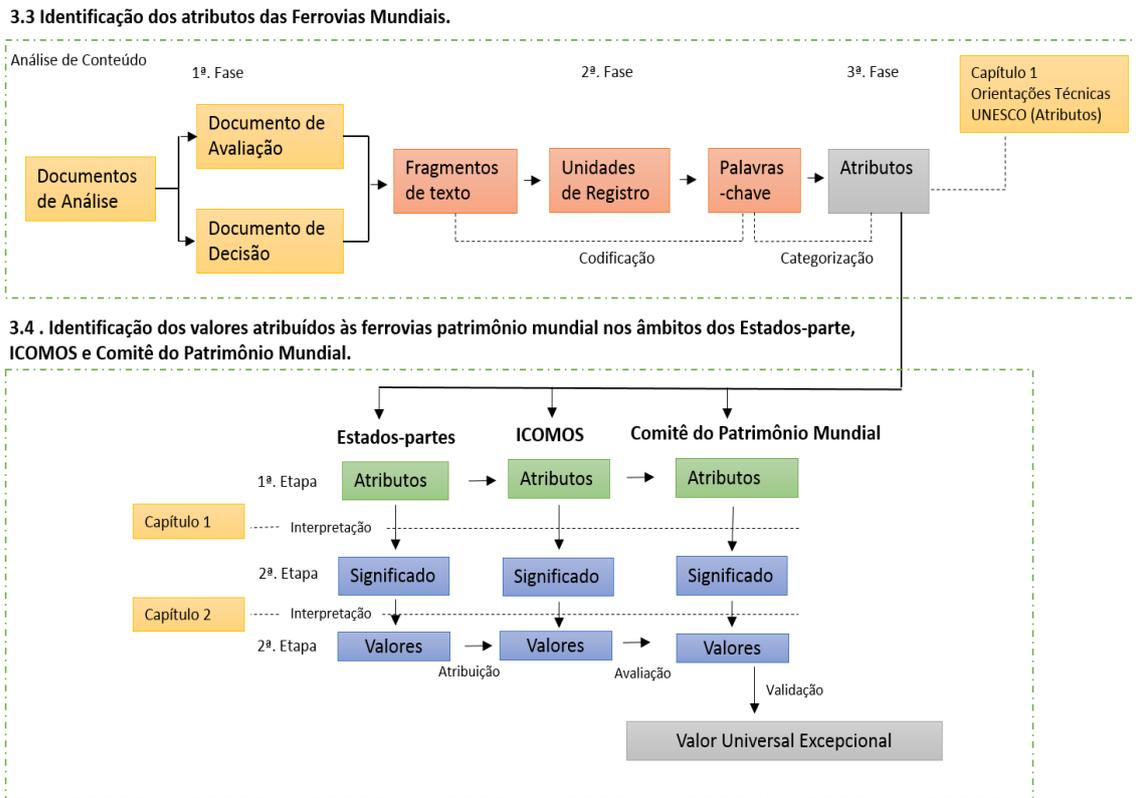
montanhosas indianas e nos alpes suíços, bem como a convivência de forma harmônica de distintas religiões nas cordilheiras do Himalaia.

3.4 – Identificação dos Valores atribuídos às Ferrovias Patrimônio Mundial nos âmbitos dos Estados-parte, ICOMOS e Comitê do Patrimônio Mundial.

Esta etapa pretende expor a metodologia utilizada para a identificação dos atributos, de cada ferrovia patrimônio mundial analisada, com a finalidade de inferir os valores atribuídos pelo Estado-parte e julgados e validados pela UNESCO (ICOMOS e Comitê do Patrimônio Mundial). É composta por 03 (três) etapas: 1) Identificação dos atributos; 2) Interpretação dos significados e dos valores; 3) Tratamento dos dados.

O esquema apresentado na Figura 02 ilustra a metodologia utilizada para a identificação dos atributos e dos valores de cada uma das ferrovias objeto de estudo.

Figura 02: Esquema para a identificação dos atributos e valores das Ferrovias Mundiais



➤ **1ª. Etapa: A identificação dos atributos – Estados-partes, ICOMOS e Comitê.**

Esta fase objetiva identificar os atributos que expressam o Valor Universal Excepcional, no âmbito dos Estados-parte, do ICOMOS e do Comitê do Patrimônio Mundial. Desta forma, a análise de conteúdo realizada no item 3.3¹⁰⁸ foi decomposta em 03 (três) instâncias distintas: Estados-partes, ICOMOS e Comitê, para cada uma das ferrovias analisadas:

1. **Estados-partes:** Apresenta apenas os atributos identificados pelos Estados-partes, contidos na segunda parte do Documento de Avaliação. Nos Documentos de Avaliação da Ferrovia Semmering e da Ferrovia Darjeeling são considerados os atributos constantes nos seguintes itens “*Justificativa do Estado-parte*”. Na Ferrovia Rhaetian são examinados os atributos dos seguintes itens: “*Os valores da ferrovia, Análise Comparativa, Justificativa e Critérios propostos pelos Estados-parte*”, conforme destacados na tabela 03.
2. **ICOMOS:** Contém apenas os atributos avaliados pelos ICOMOS, contidos na terceira parte do Documento de Avaliação. No caso da Ferrovia Semmering e da Ferrovia Darjeeling são considerados os atributos constantes nos seguintes itens: “*Qualidades, Análise Comparativa, Breve descrição e Recomendação*”. A ferrovia Rhaetian contempla apenas os atributos constantes nos itens “*Conclusão e Recomendações*”, conforme destacado na tabela 03.
3. **Comitê do Patrimônio Mundial:** Contempla somente os atributos validados pelo Comitê do Patrimônio Mundial constantes nos critérios homologados nos Documentos de Decisão, conforme destacado na tabela 04.

➤ **2ª. Etapa: Intepretação dos significados e valores**

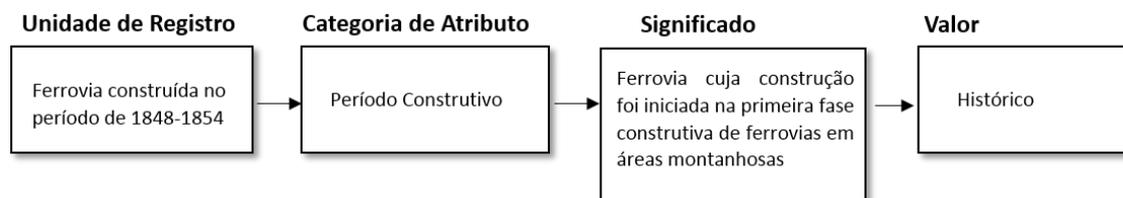
Nesta etapa, os significados de cada categoria de atributo, constante nas tabelas produzidas, foram interpretados e relacionados ao(s) valor(es) correspondentes.

Por exemplo, a unidade de registro “*ferrovia construída no período de 1848-1954*”, corresponde à categoria de atributo “*Período Construtivo*” que, por sua vez, foi interpretado como: “*Ferrovia cuja construção foi iniciada na primeira fase construtiva de ferrovias em áreas montanhosas*”, remetendo, portanto, a

¹⁰⁸ O item 3.3 analisou os Documentos de Avaliação e de Decisão, em sua totalidade, agregando os atributos identificados no âmbito de cada instância.

valores históricos em razão de testemunhar a história da tecnologia ferroviária em áreas montanhosas, conforme, esquema representado na Figura 03 abaixo:

Figura 03: Esquema para a investigação dos valores das ferrovias patrimônio mundial.



Elaboração: Ana Paula M. de Bitencourt da C. Lins, 2015.

As categorias de atributos foram interpretadas a partir do aporte teórico desenvolvido ao longo do capítulo 1 e dos conceitos de atributo definidos neste capítulo. No tocante aos valores, a sua correspondência se atrela ao capítulo 2, em específico o item 2.1.4, que trata das Tipologias de valores. Contudo, convém ressaltar que o valores elencados no capítulo 2 servem apenas como referência, porque outros valores podem emergir a partir das interpretações realizadas.

Esse procedimento foi feito para cada uma das ferrovias objeto de estudo, em cada instância, ou seja, no âmbito dos Estados-partes, do ICOMOS e do Comitê do Patrimônio Mundial. Desta forma, é indubitável que a interpretação demandou um esforço, que só foi possível após o estudo detalhado dos contextos de cada ferrovia.

Bem por isso, é possível que reinterpretções possam surgir, da mesma forma que outras interpretações possam ser realizadas a partir dos diferentes sujeitos, dialogando, portanto, com a natureza subjetiva e relativa da percepção do valor.

➤ 3ª. Etapa: Tratamento dos resultados: Inferência e Interpretação

Nesta etapa são realizados os tratamentos dos resultados para as inferências e interpretações no sentido de buscar o que se encontra implícito nos documentos analisados. Assim sendo, esta última etapa consiste no tratamento estatístico simples dos resultados, permitindo a elaboração de gráficos que condensem e destaquem as informações fornecidas para análise. O tratamento estatístico adotado é a frequência dos atributos e dos valores, em todas as instâncias, para cada ferrovia analisada, representada em forma de porcentagem.

A elaboração dos gráficos partiu das informações relacionadas aos valores atribuídos a cada atributo, considerando que **um valor pode ser conferido a vários atributos, da mesma forma que vários valores podem ser conferidos a um único atributo.**

➤ **Gráfico da relação valores/atributos**

Este gráfico objetiva responder as seguintes questões: *Quais valores são conferidos aos atributos? Quais valores são conferidos a um número maior de atributos?* À vista disso, possibilita identificar os valores conferidos a cada atributo e a frequência dos atributos em relação a cada valor, no âmbito dos Estados-partes, do ICOMOS e do Comitê, de cada ferrovia analisada.

➤ **Gráfico de frequência dos atributos**

Possibilita identificar a frequência dos atributos e compreender como a ferrovia é percebida por cada instância, a partir dos atributos mais destacados. Desta forma, objetiva responder as seguintes questões: *Quais atributos são reconhecidos pelos Estados-parte e pela UNESCO como caraterísticos das ferrovias mundiais? Que atributos representam cada ferrovia patrimônio mundial?*

➤ **Gráfico de frequência dos valores**

Este gráfico apresenta como finalidade a investigação das seguintes questões: *Quais valores são atribuídos no âmbito de cada âmbito (Estado-parte, ICOMOs e Comitê)? Quais valores são mais ressaltados?* A identificação da frequência de cada valor objetiva, portanto, informar quais deles conformam a multiplicidade do Valor Universal Excepcional das ferrovias mundiais, bem como identificar uma possível relação de hierarquia entre estes valores.

3.5 Considerações Parciais

Este capítulo objetivou esclarecer a metodologia adotada para a consecução do objetivo central do trabalho: **Investigar a atribuição do Valor Universal Excepcional às ferrovias inscritas na Lista do Patrimônio Mundial**. Para tanto, apresentou, em um primeiro momento, as ferrovias selecionadas para compor o objeto de estudo desta tese, a saber: a Ferrovia Semmering, a Ferrovia Darjeeling (1ª. Ferrovia inscrita da série da Ferrovia Montanhosa da Índia) e a Ferrovia Rhaetian.

Em um segundo momento, foram elencados os documentos que compõem o “*corpus*” de análise, conformados pelos Documentos de Avaliação e pelos Documentos de Decisão de cada ferrovia selecionada, os quais foram analisados a partir do Método de Análise do Conteúdo de Laurence Bardin (2008). Neste método, dos referidos documentos foram extraídas as Unidades de Registro, que foram codificadas em Palavras-chaves que, por sua vez, foram agrupadas e categorizadas em Atributos.

Desta feita, foi possível identificar 11 (onze) categorias de atributos das ferrovias mundiais. Destes, 05 (cinco) correspondem aos atributos estabelecidos pela UNESCO (em um total de 07), a saber: Uso e função, Localização e implantação, Forma e design, Espírito e sentimento, e Linguagem; e 06 representam os novos atributos identificados: Período construtivo; Concepção, mão de obra e gestão; Intercâmbio tecnológico; Composição do conjunto; Relação com o entorno natural e construído; e Relação sócio territorial.

Em uma fase posterior, objetivou-se identificar os valores atribuídos pelos Estados-partes e pela UNESCO (ICOMOS e Comitê do Patrimônio Mundial). Para tanto, partindo do pressuposto de que para a identificação dos valores faz-se necessário o reconhecimento dos atributos (que por sua vez podem expressar o Valor Universal Excepcional), adotou-se a realização de 02 (duas) etapas metodológicas para a consecução deste objetivo:

1. A primeira fase apresentou como finalidade reconhecer quais são os atributos reconhecidos pelos Estados-parte, pelo ICOMOS e pelo Comitê do Patrimônio Mundial, no contexto de cada ferrovia analisada, utilizando como referência as categorias de atributos já identificadas.
2. A segunda etapa relacionou-se com a interpretação dos significados de cada atributo, possibilitando uma possível correspondência de valores.

Esta identificação dos atributos com as devidas correspondências dos valores, possibilitaram a elaboração de gráficos a fim de: identificar as relações entre os atributos e valores, os atributos que caracterizam as ferrovias objeto de estudo, e os valores que de forma inter-relacionada conformam o OUV das ferrovias analisadas.

CAPÍTULO 4: O VALOR UNIVERSAL EXCEPCIONAL DA FERROVIA SEMMERING.

O presente capítulo apresenta o estudo de caso da Ferrovia Semmering, cujo objetivo é identificar os atributos e os valores que a caracterizam e justificam o seu reconhecimento como bem de Valor Universal Excepcional - OUV. Para tanto, apresenta-se subdividido em 02 (duas) etapas: a primeira objetiva caracterizar a Ferrovia Semmering, a partir da identificação dos atributos e da interpretação dos valores a eles conferidos pelo Estado-parte, ICOMOS e pelo Comitê do Patrimônio Mundial; a segunda aborda a inferência das relações entre os atributos identificados e os valores conferidos, bem como a frequência de cada um, para a compreensão dos atributos e dos valores de destaque da referida ferrovia, no âmbito de cada instância.

4.1 Atributos e Valores da Ferrovia Semmering

A Ferrovia Semmering, também conhecida em alemão como “*Semeringbahn*”, ou como “*a primeira ferrovia montanhosa do mundo*”, “*passagem inclinada*” ou “*primeira estrada de ferro imperial*” está localizada no continente Europeu, na Áustria, na margem oriental dos Alpes, entre as províncias da Baixa Áustria (Gloggnitz) e de Styria (Murzzuschlag).

Em 1995, a República da Áustria inscreveu a Ferrovia Semmering na Lista Indicativa – *Tentative List*, iniciando, desta forma, o seu processo de inscrição na Lista do Patrimônio Mundial. O Dossiê de Nomeação, por sua vez, foi elaborado no dia 21 de setembro de 1995, com base em estudos desenvolvidos e compilados pelo órgão responsável pela preservação dos monumentos históricos e culturais da Áustria – *Bundesdenkmalamt*.

No caso específico da Ferrovia Semmering, o Dossiê de Nomeação não contemplou de forma expressa os critérios indicados pelo Estado-parte para a inscrição da ferrovia na Lista do Patrimônio Mundial tampouco a elaboração de Estudos Comparativos, Plano de Gestão e Declaração de Valor Universal Excepcional.¹⁰⁹

Bem por isso, a UNESCO, na figura do ICOMOS, solicitou ao TICCIH a elaboração do Estudo Temático “*Railway as a World Heritage Site*”, para subsidiar a análise da primeira ferrovia candidata à inscrição na Lista do Patrimônio Mundial. Desta forma, tal Estudo Temático foi

¹⁰⁹ À época da inscrição da Ferrovia Semmering, os Estudos Comparativos eram previstos, mas não eram pré-requisito para a inscrição na Lista do Patrimônio Mundial, sendo exigidos apenas a partir das Orientações Técnicas de 2005, assim como o Plano de Gestão, Sistema de Proteção e a Declaração de Valor Universal Excepcional.

utilizado pelo ICOMOS como referência para a elaboração, em 1998, do **Documento de Avaliação do Corpo Consultivo**¹¹⁰.

Neste mesmo ano, foi realizada a 22ª Conferência dos Sítios Patrimônio Mundial, em Kyoto, no Japão, resultando no **Documento de Decisão do Comitê do Patrimônio Mundial**, que valida integralmente os critérios recomendados pelo ICOMOS, homologando, portanto, a inscrição da Ferrovia Semmering na Lista do Patrimônio Mundial.

A “*primeira ferrovia montanhosa do mundo*” foi também pioneira quanto ao reconhecimento de uma ferrovia como patrimônio da humanidade. Foi inscrita na Lista do Patrimônio Cultural sob a categoria de sítio, segundo a Convenção do Patrimônio Cultural (1972), sob os critérios ii) e iv) referentes aos bens culturais:

“Critério ii) A Ferrovia Semmering representa uma solução tecnológica excepcional para os grandes problemas físicos da construção das primeiras ferrovias;
Critério iv) Com a construção da Ferrovia Semmering, áreas de grade beleza natural tornaram-se mais facilmente acessíveis, e como resultado houve um desenvolvimento dos usos habitacionais e de lazer, criando uma nova forma de paisagem cultural”. (ICOMOS, 1998, p. 04, tradução nossa)¹¹¹.

Compreende-se que a partir da análise dos Documentos de Avaliação e de Decisão do Comitê foi possível identificar os atributos e deduzir os valores que justificaram o reconhecimento da Ferrovia Semmering como bem de OUV. Bem por isto, a partir da metodologia elencada no capítulo anterior, foram identificados os atributos, interpretados os seus significados e inferidos os valores correspondentes, no âmbito do Estado-parte, do ICOMOS e do Comitê do Patrimônio Mundial, conforme pode ser observado, de forma resumida, nas tabelas 05, 06 e 07, a seguir descritas respectivamente:

¹¹⁰ O ICOMOS realizou a visita técnica na Ferrovia Semmering em maio de 1996, mas somente elaborou o documento em outubro de 1998, em razão do desenvolvimento do Estudo Temático das Ferrovias.

¹¹¹ Texto original: “*Criterion ii: The Semmering railway represents an outstanding technological solution to a major physical problem in the construction of early railways. Criterion iv: With the construction of the Semmering railway, areas of great natural beauty became more easily accessible and as a result these were developed for residential and recreational use, creating a new form of cultural landscape*” (ICOMOS, 1998, p. 04).

Tabela 05: Ferrovia Semmering – Análise de Conteúdo do Documento de Avaliação (Estado-parte).

| Unidade de Registro | Palavra-chave | Categoria do Atributo | Significado | Valor |
|---|---|--|--|------------------------------------|
| 41km/ Semmering Pass | Extensão/Localização | Implantação e Localização | Ferrovia construída em região Montanhosa: percepção estética/nova relação com a paisagem | Estético Paisagístico |
| between 1848 and 1854 | Ano | Período Construtivo | 1ª. Período de construção ferroviária | Histórico |
| first noteworthy mountain railway the world. | Período | Período Construtivo | Pioneirismo no cenário mundial | Histórico |
| influence on the technical development | Inovação tecnológica | Intercâmbio tecnológico | Intercâmbio de tecnologia | Histórico |
| technical control over nature | Técnica na natureza | Relação com o entorno construído e natural | A técnica utilizada para enfrentar obstáculos naturais | Estético |
| Carl Ritter von Ghega/ solution of three technical problems. new surveying methods and instruments had to be developed. unused parameters with respect to gradient and the radii of the curves were employed. | Carl Ritter von Ghega (engenheiro da via férrea) | Concepção, Gestão e Mão de Obra. | Carl Ritter von Ghega: Inovação tecnológica e símbolo da construção da Ferrovia Semmering. | Histórico Simbólico |
| fourteen tunnels, sixteen viaducts, and over a hundred arched passageways and the kilometres of retaining walls in extremely difficult and largely mountainous terrain. | Obras d'arte: túneis, viadutos, passagens arqueadas e muro de arrimo. | Forma e Design | Ousadia arquitetônica pela quantidade de obras d'arte em difíceis terrenos montanhosos. | Estético Tecnológico |
| extremely daring architectural and organizational undertaking for the period. | Desafio de construção e de gestão | Concepção, Gestão e Mão-de-Obra | Árduo trabalho de arquitetos e gestores | Histórico |
| aesthetically outstanding buildings | Prédios | Forma e Design | Percepção estética dos prédios | Estético |
| Technology and architecture are subtly and harmoniously integrated into an important mountain landscape. | Entorno natural e construído | Relação com o entorno construído e natural | Percepção estética da paisagem (prédios, tecnologia e natureza) | Estético Paisagístico |
| synthesis between nature and architecture that was entirely new to the period. | Entorno natural e construído | Relação com o entorno construído e natural | Obra prima do século XIX – síntese natureza/arquitetura (paisagem cultural) | Estético Paisagístico |
| thanks largely to its solid construction. | Sólida construção | Forma e Design | Construção sólida | Estético |
| First artificial recreation | Local de Encontro Uso | Relação Sócio territorial Uso e Função | Novas formas de ocupação e uso da região em razão da construção da ferrovia | Social Econômico |
| Grand and palatial hotels, country houses, and villas were designed by the most famous architects of the period, in the so-called "Semmering style," | Entorno construído Intercâmbio Cultural | Forma e Design Linguagem | "Estilo Semmering" como estilo arquitetônico dos edifícios da área de entorno. Representa a influência de vários estilos em um estilo arquitetônico próprio. | Estético Estético/ Histórico |
| heralding the modern age in alpine building. | Entorno construído | Forma e Design | Era da construção moderna nos Alpes História da Arquitetura | Histórico |
| Meeting place for notable and important personalities of the Austro-Hungarian monarchy. | Local de encontro | Relação Sócio territorial | Local de encontro da nobreza e alta burguesia, de Viena e Budapeste | Cultural/ Simbólico |
| influx of guests. | Uso | Uso e Função | A ferrovia incrementou o turismo na região. | Econômico |
| <i>fin de siècle</i> and after World War I (high society);1920s - 1930s (holiday resort). 1980s (new public interest). | Local de encontro | Relação Sócio territorial | A região apresentou diversos usos ao longo dos anos (Reflete eventos da história política e econômica nas diversas formas de apropriação). | Histórico |
| revitalize the area through tourism | Uso | Uso e Função | Casas de campo e vilas sendo restauradas e Hotéis e pousadas modernizados para atender ao turismo | Econômico |
| retaining the external appearance of the old buildings and thereby of the entire Semmering area. | Elementos de apoio | Forma e Design | Aparência das casas sendo preservadas em toda área de Semmering | Estético |

Tabela 06: Ferrovia Semmering – Análise de Conteúdo do Documento de Avaliação (ICOMOS).

| Unidade de Registro | Palavra-chave | Categoria do Atributo | Significado | Valor |
|---|--|---------------------------|--|--------------------------|
| The railway line/ Semmering Pass | Localização | Implantação e Localização | Ferrovia construída em região Montanhosa: percepção estética/nova relação com a paisagem. | Estético Paisagístico |
| was the first major project of this kind in the world. | Projeto de ferrovia | Implantação e Localização | Foi o maior projeto de deste tipo (ferrovia montanhosa) no mundo | Estético |
| sympathetic insertion of buildings of high and consistent architectural quality into a natural landscape of great beauty. | Entorno natural Elementos de apoio | Relação com o Entorno | Relação harmônica entre os edifícios de qualidade arquitetônica em uma paisagem natural de grande beleza | Estético Paisagístico |
| | | Forma e Design | | Estético |
| between 1848 and 1854. It's one of the greatest feats of civil engineering during this pioneering phase of railway building. | Ano | Período de construção | Construída na fase pioneira da construção de ferrovias montanhosas. Maiores feitos de engenharia civil no mundo, na fase pioneira da engenharia ferroviária. | Histórico |
| over 41km of high mountains | Extensão da via férrea. | Implantação e Localização | Ferrovia construída em região Montanhosa: percepção estética/nova relação com a paisagem. | Estético Paisagístico |
| The quality of its tunnels, viaducts, and other works | Obras d'arte: viadutos e tneis | Forma Design | Qualidade construtiva das obras d'arte | Estético |
| have ensured the continuous use of the line up to the present day. | Uso | Uso e Função | Abertura da ferrovia possibilitou a criação de novas áreas de lazer. Uso contínuo da linha e para fins turísticos | Econômico |
| against the background of a spectacular mountain landscape, containing many fine recreational buildings resulting from the opening up of the area with the advent of the railway. | Ponto de encontro | Relação Sócio territorial | Acesso a novas localidades – Novas formas de ocupação do solo com equipamentos de lazer. | Social Uso |
| Criterion ii: The Semmering railway represents an outstanding technological solution to a major physical problem in the construction of early railways. | Solução tecnologia | Forma e Design | Excelente solução tecnologia | Estético Tecnológico |
| | Fase | Período construtivo | Construída na fase pioneira da construção de ferrovias montanhosas. | Histórico |
| Criterion iv: With the construction of the Semmering railway, areas of great natural beauty became more easily accessible and as a result these were developed for residential and recreational use, creating a new form of cultural landscape. | Ponto de encontro | Relação Sócio territorial | Acesso a novas áreas de beleza natural (ponto de encontro) | Social |
| | Uso | Uso e Função | Propiciou novos usos na região: lazer e residencial | Econômico |
| | Ferrovia, entorno natural e construído | Relação com o Entorno | Nova forma de paisagem (cultural) | Estético Paisagístico |

Tabela 07: Ferrovia Semmering - Análise de Conteúdo do Documento de Decisão (Comitê do Patrimônio Mundial).

| Unidade de Registro | Palavra-chave | Categoria do Atributo | Significado | Valor |
|---|--|---------------------------|---|--------------------------|
| Criterion ii: The Semmering railway represents an outstanding technological solution to a major physical problem in the construction of early railways. | Solução tecnologia | Forma e Design | Excelente solução tecnologia | Estético Tecnológico |
| | Fase | Período construtivo | Construída na fase pioneira da construção de ferrovias montanhosas. | Histórico |
| Criterion iv: With the construction of the Semmering railway, areas of great natural beauty became more easily accessible and as a result these were developed for residential and recreational use, creating a new form of cultural landscape. | Ponto de encontro | Relação Sócio territorial | Acesso a novas áreas de beleza natural (ponto de encontro) | Social |
| | Uso | Uso e Função | Propiciou novos usos na região: lazer e residencial | Econômico |
| | Ferrovia, entorno natural e construído | Relação com o Entorno | Nova forma de paisagem (cultural) | Estético Paisagístico |

A partir da análise dos Documentos de Avaliação e de Decisão, foi possível identificar as seguintes categorias de atributos da Ferrovia Semmering: *Período construtivo; Localização e implantação; Concepção técnica, mão de obra e gestão; Uso e função; Intercâmbio tecnológico; Forma e design; Relação com o entorno; Relação sócio territorial; Espírito e sentimento; e Linguagem*. O atributo *Composição do conjunto*, embora não tenha sido destacado, por nenhuma instância, como capaz de expressar o OUV da Ferrovia Semmering, apresenta-se explicitado na relação abaixo por constar de forma superficial nos documentos analisados.

4.1.1 Período Construtivo: O pioneirismo da Ferrovia Semmering

A Ferrovia Semmering se destaca em relação às demais ferrovias (objeto de estudo) pelo seu pioneirismo na adoção de **soluções técnicas para a construção de ferrovias em áreas montanhosas**, sendo considerada, segundo a UNESCO, a “*Primeira Ferrovia Montanhosa do Mundo*”.

Sua construção foi iniciada em meados do século XIX, no ano de 1848, caracterizado como a primeira fase da construção ferroviária, no cenário mundial, muito embora tenha sido inaugurada apenas em 1854, na segunda fase, também denominada como a “*Era de Ouro*” da construção ferroviária¹¹². O momento de construção da Ferrovia Semmering reflete o seu protagonismo tecnológico, criatividade e originalidade na solução de problemas até então tidos como insolúveis, em razão das dificuldades naturais e dos escassos instrumentos para a concepção e construção de ferrovias em áreas montanhosas.

Constata-se, portanto, a partir dos documentos analisados, que o *século XIX, período (1848-1854) e era de construção* (primeira fase) foram elementos apontados pelo Estado-parte e pela UNESCO como significativos, sob o ponto de vista da história da tecnologia ferroviária e da história humana, justificando, por isso, o seu reconhecimento como bem mundial.

Como visto, considera-se como um indicativo a atribuição de valores históricos à Ferrovia Semmering pelo Estado-parte, pelo ICOMOS e a sua validação pelo Comitê, ao homologar no critério ii, que a Ferrovia testemunha a aplicação de soluções tecnológicas na fase de “*construção das primeiras ferrovias*”, constituindo, destarte, um dos valores que conformam a multiplicidade da categoria do Valor Universal Excepcional da Ferrovia Semmering.

¹¹² Esta classificação é oriunda do Estudo Temático “*Railway as World Heritage Site*” (1999).

4.1.2 Localização e Implantação: A ferrovia montanhosa da Região Semmering

A Ferrovia Semmering foi implantada em uma área montanhosa, na margem oriental dos Alpes da República da Áustria. Por esta razão, trata-se de uma ferrovia caracterizada como montanhosa que, em um trajeto de 41 (quarenta e um) quilômetros, possibilitou a interligação das províncias da Baixa Áustria (Gloggnitz) e de Styria (Murzzuschlag), conformando o trecho mais curto e de maior altitude entre a capital da Áustria, Viena, e o Mar do Adriático.

Imagem 06: Mapa de localização geográfica da Ferrovia Semmering



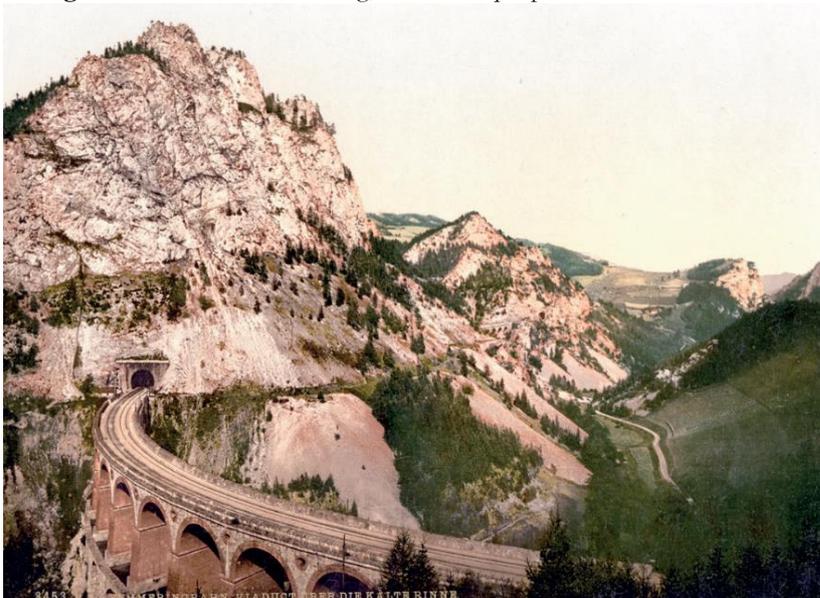
Fonte: Plano de Gestão da Ferrovia Semmering. Governo da Áustria, 2011.

A via férrea, de bitola métrica, corta maciços montanhosos e supera grandes altitudes, mediante a adoção de inclinações máximas de 20% a 25%, correspondendo a 61% do comprimento da linha; e curvas com 190 metros de raio, perfazendo 16% do comprimento total da via férrea.

A mencionada ferrovia apresenta-se dividida geograficamente em 04 (quatro) sessões, atingindo uma diferença de altitude de 459 metros, com o trecho inicial de 436 metros, atingindo o ponto mais alto de 895 metros. Com isso, ela possibilitou o acesso às mais altas montanhas da província Federal da Baixa Áustria, em uma nova rota, de modo seguro e eficiente, passando por penhascos, florestas, por regiões de altas altitudes, de natureza agrícola e pouco exploradas economicamente.

Nos documentos analisados, verifica-se que o Estado-parte e o ICOMOS, apesar de não abordarem literalmente os elementos (altitudes, raios de curvas, gradientes, etc.), destacam a localização da ferrovia na região Semmering (região montanhosa) como um elemento de destaque e de relevância.

Imagem 07: Ferrovia Semmering, com destaque para o viaduto Kalt Rinne.



Fonte: Dossiê de Nomeação da Ferrovia Rhaetian (SWITZERLAND/ITALY , 2006)

Inferese, a partir da compreensão das características geográficas da aludida região, que a localização e a implantação da respectiva ferrovia são capazes de remeter a valores paisagísticos por documentar, desde o período de sua construção até a atualidade, uma nova relação da ferrovia com o seu entorno natural circundante, além dos valores estéticos e arquitetônicos, testemunhados pelas soluções arquitetônicas e construtivas adotadas para a superação das barreiras geográficas existentes nas áreas montanhosas.

Contudo, tal atributo não se apresenta expressado nos critérios ii) e iv), fato que condiciona a sua não validação pelo Comitê do Patrimônio Mundial como de destaque no cenário das ferrovias mundiais.

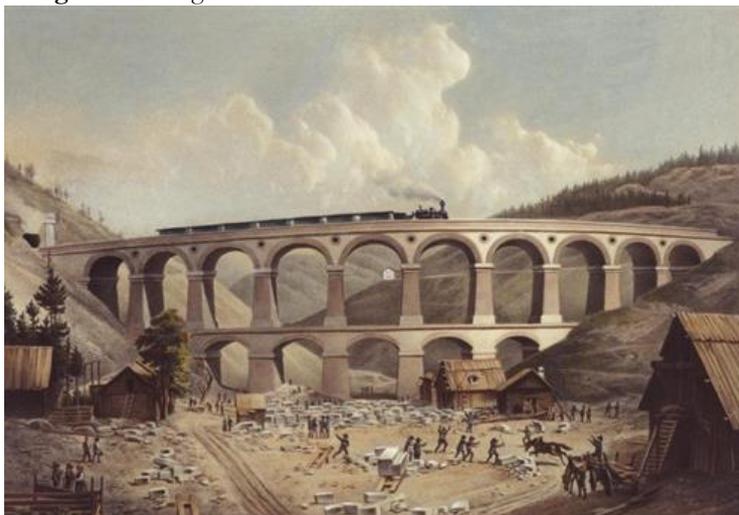
4.1.3 Concepção técnica, mão de obra e gestão: A obra genial de Ghega

Dentre as ferrovias patrimônio da humanidade, o engenheiro de maior destaque foi o veneziano Karl Ritter von Ghega, o idealizador da Ferrovia Semmering¹¹³. Em razão das dificuldades topográficas e da inexistência de mapas confiáveis, existentes à época, Ghega iniciou um levantamento completo de toda a região Semmering, criando novos instrumentos geodésicos para medir a altura e distância da região.

¹¹³O primeiro plano para a construção da Ferrovia Semmering data de 1841, mas não foi adiante em razão das dificuldades técnicas existentes na região. Um ano mais tarde, em 1842, o projeto foi revisado por Ghega (1802 a 1860).

Foram estudadas e analisadas diversas rotas¹¹⁴ e, em 1846, foi definido o trecho que seria cortado pela Ferrovia Semmering. Embora não fosse uma rota simples, revelou-se como a mais viável, considerando as limitações tecnológicas da época, principalmente em matéria de explosivos necessários para a perfuração dos túneis¹¹⁵. No começo da construção, foram utilizados 1007 homens e 414 mulheres, aumentando em pouco tempo este número para 20.000 operários.

Imagem 08: Litografia do Viaduto Kalt Rinne.



Fonte: <<http://www.technischesmuseum.at/>>. Acesso em: 10.jul.2013

Produziram-se locomotivas, com a melhor tecnologia da época, que seriam utilizadas para percorrer as sinuosas curvas e íngremes gradientes da linha férrea Semmering, mas que somente foram desenvolvidas e testadas durante a construção da ferrovia. Em 1850, foi realizado um concurso, contando com a participação de 04 (quatro) empresas concorrentes, sendo selecionada a locomotiva “Engerth”, criada pelo engenheiro Wilhelm von Engerth, por reunir as melhores características técnicas aliadas ao design¹¹⁶.

Nos documentos analisados, verifica-se, portanto, que apenas o Estado-parte reconhece a genialidade de Carl von Ghega na concepção e na autoria da ferrovia, bem como o árduo trabalho

¹¹⁴No final dos estudos, Ghega chegou à conclusão de que as dificuldades técnicas apontadas no primeiro plano eram superáveis, começando então a idealizar rotas possíveis para travessia da Região Semmering. Para a concepção da ferrovia Semmering, o engenheiro realizou profundos estudos, analisando 39 (trinta e nove) linhas ferroviárias, (área total de 2413 km), durante um período de 05 (cinco) meses nos Estados Unidos. Os estudos do engenheiro renderam livros que influenciaram sobremaneira a construção das linhas férreas em toda a Europa.

¹¹⁵O projeto da ferrovia Semmering foi finalizado em 1847, mas não foi construída de imediato porque Ghega, à época, estava comprometido com a construção da linha entre Cilli e Laibach. O projeto de Ghega foi alvo de discussões e muita oposição por parte de especialistas que argumentavam a inviabilidade da ferrovia proposta. Contudo, em junho de 1848, o então ministro de obras públicas, Andreas Baumgartner, aprovou o projeto e, em agosto do mesmo ano, a linha começou a ser construída.

¹¹⁶Em seguida, foram produzidas 26 locomotivas e, em 17 de julho de 1854, a Ferrovia Semmering foi inaugurada, transportando mercadorias e passageiros.

de homens e mulheres na construção e gerenciamento dos trabalhos para a execução da Ferrovia Semmering.

Imagem 09: Memorial em homenagem a Carl von Ghega, na Estação Semmering.



Foto: Ana Paula M. de Bitencourt da Costa Lins, 2013.

Por esta razão, depreende-se que aos atributos *Concepção, gestão e mão de obra* podem ser conferidos valores históricos, por testemunhar a história da operosidade humana da construção e gestão ferroviária, bem como valores culturais/simbólicos atribuídos à figura de Ghega, como gênio idealizador da Ferrovia Semmering.

Verifica-se, ainda, que tais atributos são somente elencados pelo Estado-parte, nos documentos de análise, o que revela o não reconhecimento pelo ICOMOS e pelo Comitê do Patrimônio Mundial dos aludidos atributos como de Valor Universal Excepcional.

4.1.4 Uso e Função: O uso contínuo para transporte de cargas e de passageiros

A Ferrovia Semmering¹¹⁷ foi concebida para fins econômicos, objetivando alavancar o desenvolvimento comercial da Áustria, a partir de uma maior, mais rápida e mais segura circulação

¹¹⁷ As ferrovias eram tidas como o transporte do futuro na Áustria e, desde o ano de 1829, pensava-se em rotas que pudessem conectar Viena a Trieste, que fazia parte do império Austro- Húngaro e era o único acesso do País com o mar. Em 1841, foi aberta a linha Viena–Gloggnitz, ao norte, sendo complementada, em 1844, pela linha Murzzuschal-Graz, ao sul, deixando de fora o trecho montanhoso central, na Região Semmering. A necessidade de planejar a linha Semmering, como uma ferrovia contínua para a conexão de Viena a Trieste era evidente desde o começo, mas as dificuldades técnicas eram desafiadoras e os projetos idealizados, até então, foram tidos como inexequíveis (REPUBLIC OF AUSTRIA, 1995).

de pessoas e de mercadoria de Viena ao Porto de Trieste (Mar Adriático), na Itália, em um contexto histórico marcado pela Revolução Industrial e pela necessidade da criação de empregos¹¹⁸.

Caracterizada pela continuidade do uso ao longo de mais de um século, a Ferrovia Semmering ainda apresenta, na atualidade, a sua função como meio de transporte e uso para circulação de passageiros e cargas. Com o incremento do turismo na década de 1930, a ferrovia propiciou um aumento no número de pessoas circulando pelas vias férreas, refletindo na construção de hotéis, equipamentos de lazer e de apoio na Região Semmering.

Nos documentos analisados, são ressaltados pelo Estado-parte o impacto da ferrovia no desenvolvimento econômico da região Semmering, repercutindo na construção de casas de campo, vilas, hotéis, pousadas e equipamentos de lazer, a exemplo do Primeiro Resort Artificial da Europa. O ICOMOS também destaca a importância da ferrovia pela continuidade de seu uso, ainda nos dias de hoje, pela acessibilidade a localidades montanhosas e por contribuir para o desenvolvimento destas áreas como local de moradia e de lazer.

No documento de Decisão, o Comitê do Patrimônio Mundial valida este atributo ao homologar, no critério ii), que a ferrovia expressa Valor Universal Excepcional por propiciar *o desenvolvimento do uso habitacional e de lazer* na Região Semmering.

Depreende-se, portanto, que o **valor de econômico (uso)** pode ser considerado como um dos valores conferidos à Ferrovia Semmering e que contribuem para o seu reconhecimento como bem mundial.

4.1.5 Intercâmbio Tecnológico: O protótipo da ferrovia montanhosa

Ghega, na fase de concepção da Ferrovia Semmering, buscou inspiração na tecnologia ferroviária desenvolvida nos Estados Unidos para idealizar uma linha com arrojados gradientes e com os menores raios de curvas utilizados até então na Europa (190 metros)¹¹⁹, para enfrentar as grandes diferenças de altitude na região dos Alpes. Idealizou, ainda, novos instrumentos geodésicos e arranjos estruturais para consolidar o projeto da primeira ferrovia montanhosa do mundo - considerado, por um longo período, um protótipo de construção ferroviária em áreas montanhosas.

¹¹⁸ A construção da ferrovia foi aprovada e incentivada, em 1848, pelo Ministro de Obras Públicas, Andreas Baumgartner, como uma forma de gerar mais empregos na região (REPUBLIC OF AUSTRIA, 1995).

¹¹⁹ As ferrovias europeias, à época, apresentavam raios mínimos de 450m.

Nos documentos analisados, foi possível verificar que o Estado-parte destaca a importância da Ferrovia Semmering na história da tecnologia ferroviária pelas soluções inovadoras e pela influência exercida no desenvolvimento das ferrovias, donde se conclui que o Estado-parte confere à Ferrovia Semmering valores históricos e tecnológicos.

A influência tecnológica, por sua vez, não está expressada no teor do documento do ICOMOS, tampouco está inserida nos critérios de valoração validados pelo Comitê, como atributo capaz de expressar valores que justifiquem o reconhecimento da Ferrovia Semmering como bem patrimônio mundial.

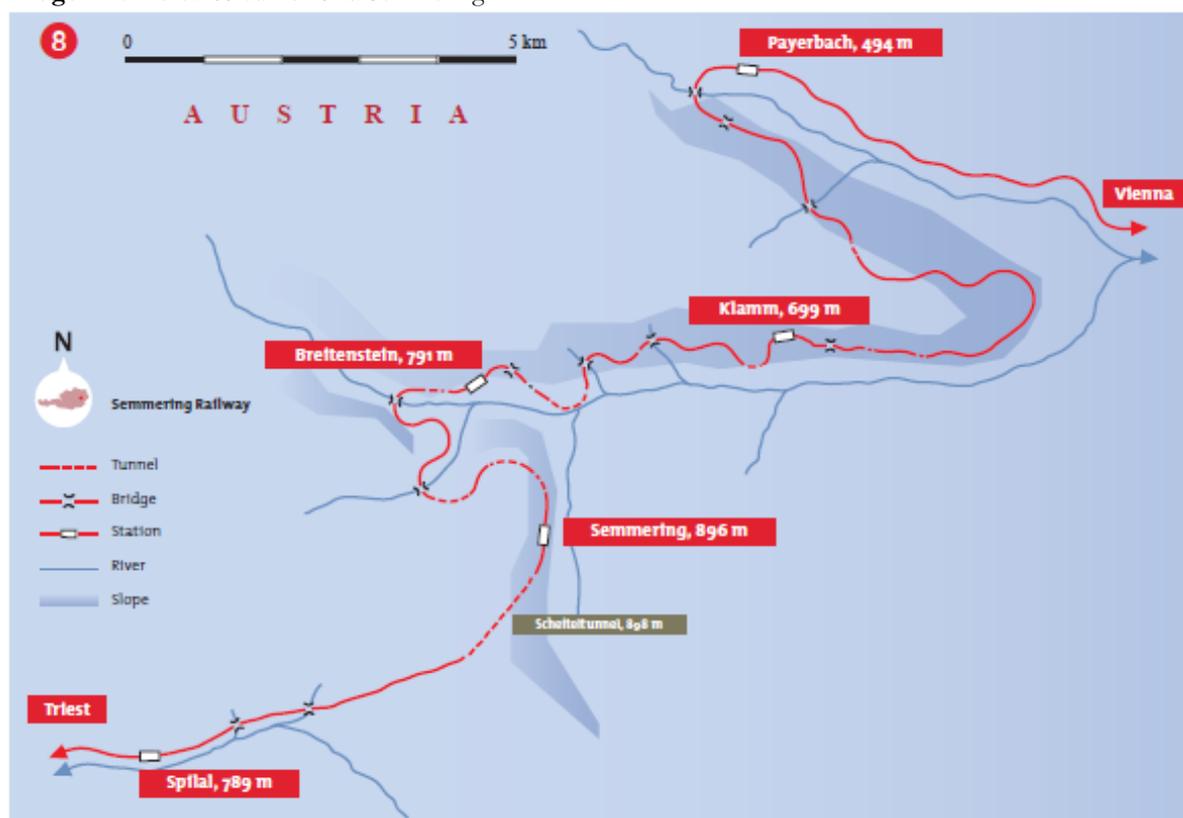
4.1.6 Forma e Design: As expressivas obras d'arte

Como a Ferrovia Semmering está implantada em regiões íngremes e montanhosas, a estrada de ferro apresenta uma grande diversidade e quantidade de obras d'arte, em sua estrutura, para a superação dos obstáculos geográficos existentes. É composta por: 14 túneis simples, porém monumentais, com comprimento total de 1.477m; 16 viadutos, sendo 4 com dois andares, destacando-se o Kalt Rinne (182m de comprimento e 46m de altura); 118 arcos de passagens de pedra; 11 pontes de ferro; e quilômetros de muros de contenção¹²⁰.

Além das obras d'arte, a Ferrovia Semmering é composta por elementos de apoio ferroviário, situados na Zona Núcleo (*Core Zones*) e construções localizadas na Zona de Entorno (*Buffer Zones*), tais como hotéis, casas de campo, vilas e estruturas de lazer.

¹²⁰Com o aumento do tráfego de cargas, ao longo dos anos, a Ferrovia Semmering sofreu algumas alterações estruturais, tais como a colocação de blocos de cimento e concreto, possibilitando um aumento na sua capacidade de carga inicial de 13 toneladas para 22,5 toneladas. Outra transformação apontada nos documentos analisados, refere-se à conversão das locomotivas a vapor para eletricidade (1957-1959), o que provocou a instalação dos postes e cabo de eletricidade ao longo de todo o percurso ferroviário (REPUBLIC OF AUSTRIA, 1995).

Imagem 10: Percurso da Ferrovia Semmering



Fonte: Dossiê de Nomeação da Ferrovia Rhaetian (SWITZERLAND/ITALY, 2006).

Nos documentos analisados é possível verificar que o Estado-parte reconhece como elementos de destaque da construção ferroviária: a diversidade e a qualidade das obras d'arte e das edificações ferroviárias, situadas na Zona Núcleo; e a qualidade das edificações localizadas nos arredores (hotéis, casas de campo, vilas) projetadas pelos mais famosos arquitetos do período e responsáveis pela criação de um moderno estilo alpino, também denominado por “*Estilo Semmering*”.

É passível deduzir, portanto, a partir dos atributos destacados, que o Estado-parte atribui à Ferrovia Semmering valores estéticos e tecnológicos, pelas qualidades estéticas e construtivas das obras de engenharia, bem como valores históricos, em razão do design, do estilo Semmering, remetendo a significados da história da arquitetura dos Alpes.

No tocante ao ICOMOS e ao Comitê, verifica-se que, diferentemente do Estado-parte, não são evidenciadas as edificações não ferroviárias situadas na Zona de Entorno. No entanto, são ressaltadas, nos documentos analisados, a qualidade dos túneis, das edificações dos viadutos e das construções ferroviárias que, de forma integrada, caracterizam a Ferrovia Semmering como uma solução tecnológica excepcional.

Imagem 11: Ferrovia Semmering, Viaduto Krauselklause.



Fonte: Dossiê de Nomeação da Ferrovia Semmering (Republic of Austria, 1995).

A partir deste entendimento, considera-se que os valores estéticos e tecnológicos são passíveis de conferência aos atributos da *forma e design* da Ferrovia Semmering, podendo fazer parte do escopo do Valor Universal Excepcional.

4.1.7 Composição do Conjunto: Os elementos de apoio ferroviário¹²¹

No tocante aos elementos de apoio, a Ferrovia Semmering ainda hoje apresenta as casas destinadas aos ferroviários. São 57 (cinquenta e sete) imóveis, com dois pavimentos, de pedra e detalhes em tijolos, implantados em intervalos de aproximadamente 700 metros ao longo da linha Semmering.

As estações ferroviárias, por sua vez, construídas ao redor da linha, foram ampliadas e adaptadas, bem como diversas outras edificações de apoio, tais como: oficinas e caixas d'água (que foram modificadas após a conversão elétrica da via férrea), para atender ao fluxo crescente de passageiros. As locomotivas originais “*Eggertl*” foram substituídas pelas locomotivas elétricas (1957-1959), sendo certo, porém, que alguns trens a vapor não originais ainda circulam na ferrovia para fins turísticos.

¹²¹São os atributos dos Elementos de Apoio (construções de apoio ao funcionamento da ferrovia e aos trabalhadores ferroviários), dos Materiais Rodantes e dos Bens Móveis que, de forma integrada com a via férrea e com os elementos naturais, podem agregar valor as ferrovias mundiais.

Tais informações, embora constantes no Documento de Avaliação Corpo Consultivo, não são reconhecidas pelo Estado-parte como atributos excepcionais da ferrovia tampouco pela UNESCO como elementos que possam expressar o seu Valor Universal Excepcional.

4.1.8 Relação com o Entorno Natural e Construído: A tecnologia na natureza

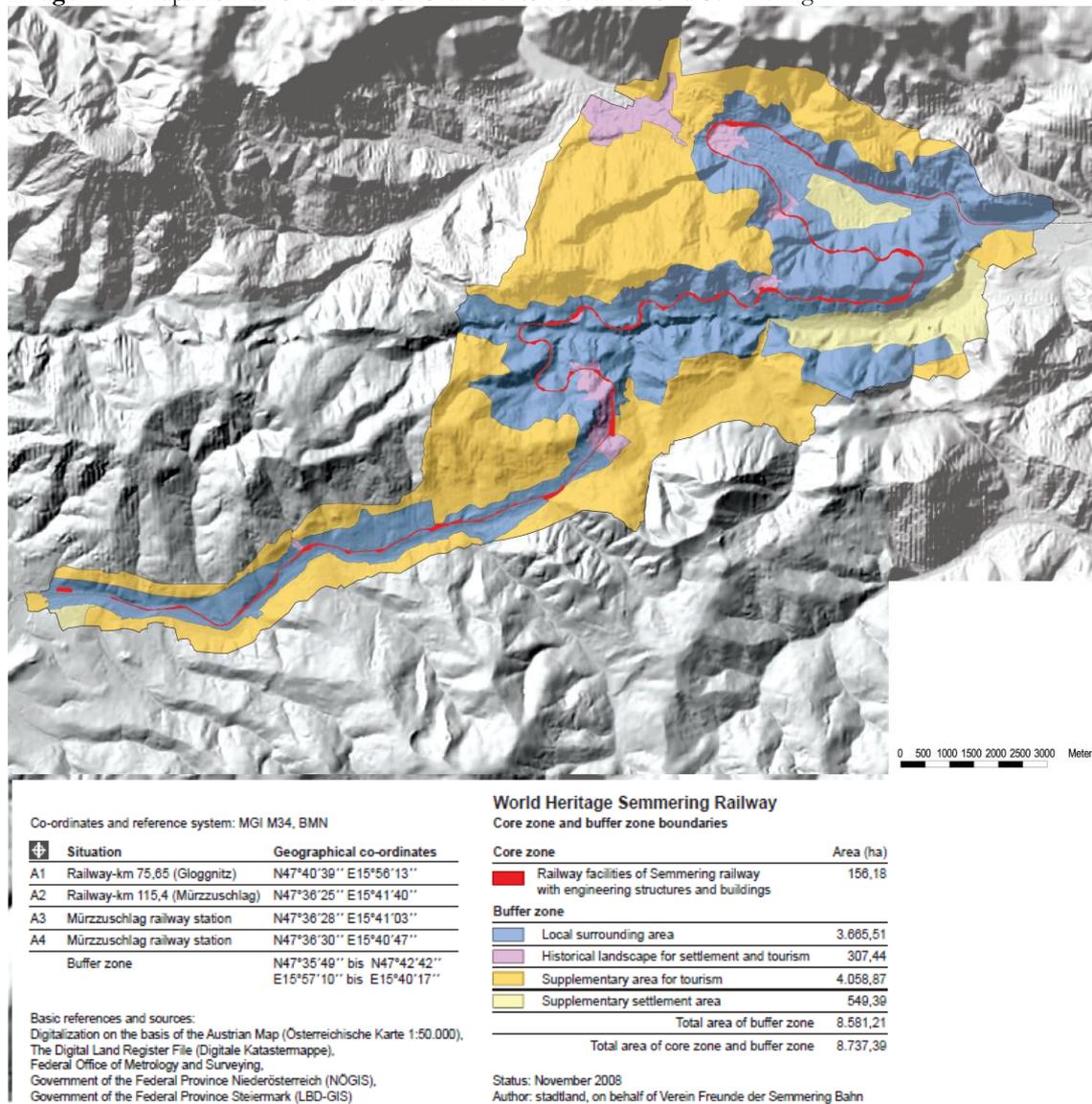
A Ferrovia Semmering é composta por uma Zona Núcleo (156,18 ha) e uma Zona de Entorno (8.581,21 ha), que é subdividida em 04 (quatro) subáreas, em função dos elementos naturais e culturais existentes:

- 1) Área de entorno local - *Local surrounding área* (3.665,51 ha);
- 2) Paisagem histórica para assentamento e turismo – *Historical Landscape for settlement and tourism* (307,44 ha);
- 3) Área suplementar para o turismo – *Supplementary area for tourism* (4.058,87 ha);
- 4) Área suplementar para assentamento – *Supplementary settlement área* (549,39 ha).

Quanto aos elementos naturais, a área de entorno da Ferrovia Semmering destaca-se pela presença de penhascos, vales e florestas ao longo da ferrovia, constituindo uma relação próxima e marcante da ferrovia com a natureza. Por outro lado, as construções constituídas por grandiosos hotéis, casas de campo e vilas, erigidas a partir da implantação da ferrovia, promoveram uma identidade ao local, mediante a introdução de um estilo arquitetônico próprio - “*Estilo semmering*”.

Nos documentos analisados, é possível verificar que o Estado-parte e a UNESCO reconhecem como um dos principais atributos da Ferrovia Semmering a *relação de harmonia entre a ferrovia (tecnologia) e os edifícios de alta qualidade arquitetônica com a natureza circundante*, sendo considerada como uma obra prima do século XIX pela síntese entre a natureza e a arquitetura.

Imagem 12: Mapa com a zona núcleo e zona de entorno da Ferrovia Semmering.



Fonte: In: REPUBLIC OF AUSTRIA, 1995.

No critério de valoração iv) homologado pelo Comitê do Patrimônio Mundial, é proclamado que a Ferrovia Semmering possibilitou a criação de uma *nova forma de paisagem cultural*, a partir da acessibilidade de áreas de grande beleza natural.

Imagem 13: Imagem da Região Semmering, vista do interior do trem.



Foto: Ana Paula M. de Bitencourt da C. Lins, 2013.

Sob esta ótica, é possível constatar que a zona de entorno não é vista de forma isolada e desconectada da ferrovia, não se tratando como uma mera zona adjacente à propriedade reconhecida como patrimônio mundial. É colocada como parte integrante, conformadora e que agrega valor à Ferrovia Semmering.

Bem por isso, deduz-se que possam ser atribuídos à *relação da ferrovia com o seu entorno natural e edificado* valores paisagísticos, pela conformação de uma nova paisagem, bem como valores estéticos, pela percepção da beleza, harmonia provenientes da simbiose formada entre a ferrovia e a natureza.

Imagem 14: Imagem da Região Semmering, com o viaduto ao fundo.



Fonte: Dossiê de Nomeação da Ferrovia Semmering (REPUBLIC OF AUSTRIA, 1995).

4.1.9 Relação Sócio territorial: Local de encontro, contemplação e de lazer

Com a construção da ferrovia, a região Semmering, antes considerada como de difícil acesso, cuja travessia, tida como perigosa, demandava longos dias de viagem, passou a ser desfrutada de forma rápida, fácil e segura. A região isolada passou a se inserir na vida cultural e econômica da Áustria, sendo apropriada como um *lugar de encontro* de intelectuais, da indústria, das artes, da cultura, funcionando, outrossim, como um *lugar de contemplação* pelas belas paisagens conformadas pelas mais altas montanhas, florestas, penhascos irregulares e um clima ameno e saudável.

Com o desenvolvimento da região e com o conseqüente aumento do fluxo de passageiros, a região passou a ser utilizada como *local de lazer*, refletindo em um aumento de serviços ofertados com a construção de hotéis, vilas e resorts¹²². A facilidade de acesso de Viena à região Semmering possibilitava que, em um percurso de horas de viagem, os passageiros pudessem usufruir de um complexo de lazer, hospedar-se nos mais luxuosos hotéis e vislumbrarem luxuosas casas de campo e vilas, projetadas pelos mais famosos arquitetos da época.

¹²²A Companhia Ferroviária do Sul, empresa que operava a Ferrovia, à época, também investiu em luxuosos hotéis nos terminais das linhas, como o hotel Semmering, construído em 1880 que juntamente com a Villa de Schönthal propiciaram um grande desenvolvimento comercial na Região, além de influenciar a arquitetura ao longo da linha férrea.

Nos documentos analisados, verifica-se que o Estado-parte reconhece a importância da construção da Ferrovia para o desenvolvimento e a utilização da Região Semmering como local de encontro e de lazer da sociedade, refletindo eventos históricos da política e da economia da região em suas mais diversas formas de apropriação.

Bem por isso, deduz-se que o Estado-parte confere valor social, valor cultural/simbólico e valor histórico à categoria de atributo *relação sócio territorial*.

O ICOMOS e o Comitê do Patrimônio Mundial também reconhecem a importância da ferrovia para o acesso a novas localidades e regiões de grande beleza natural, validando a novas relações do homem com áreas montanhosas de grande beleza natural como um dos atributos que podem expressar os valores sociais da Ferrovia Semmering.

4.1.10 Espírito e Sentimento: Representação da Monarquia Austro-húngara

Dentre as ferrovias patrimônio da humanidade, a Ferrovia Semmering é a única ferrovia imperial, certo que foi construída como forma de fortalecer o desenvolvimento político e econômico da Monarquia Austro-húngara, em um contexto marcado pela Revolução Industrial, na tentativa de combater o déficit de emprego, acentuado com a Revolução de 1848.

Nos documentos analisados, são destacados os atributos de espírito e de sentimento da Ferrovia Semmering por estimular a reflexão sobre a importância da aludida ferrovia como um instrumento de legitimidade e de desenvolvimento do poder imperial da monarquia Austro-Húngara.

No entanto, apesar das informações constarem, superficialmente, no Documento de Avaliação, esta categoria de atributo não foi abordada pelo Estado-parte tampouco reconhecida e validada pela UNESCO como elemento capaz de expressar o Valor Universal Excepcional da Ferrovia Semmering.

4.1.11 Linguagem: O estilo Semmering

Considera-se que a Ferrovia Semmering propiciou o desenvolvimento de um estilo arquitetônico próprio denominado “*Estilo Semmering*”, difundido pelo arquiteto austríaco, Franz von Neumann (1844-1905), caracterizando-se pela influência das construções tradicionais do campo e do historicismo romântico, através da utilização de estruturas em madeira (estilo chalé suíço) com cobertas íngremes de 02 (duas) águas, ornatos de madeira e pintura decorativa.

Nos documentos analisados, foi possível deduzir que, dentre todas as instâncias, apenas o Estado-parte reconhece o “*Estilo Semmering*” como uma característica própria e típica das edificações situadas nas adjacências da Ferrovia Semmering, numa relação harmoniosa entre a estrutura ferroviária e os elementos naturais. Constitui, todavia, um indicativo da atribuição de valores estéticos e históricos a este atributo.

Diante disso, deduz-se que, dentre os atributos das ferrovias Mundiais (identificados e explicitados na metodologia situada no capítulo 3 desta tese), não são reconhecidos por nenhuma instância como expressões de Valor Universal Excepcional à *composição do conjunto ferroviário*, e o *espírito e sentimento*, muito embora tenham sido abordados de modo secundário nos documentos analisados.

Depreende-se, também, que há atributos reconhecidos apenas pelo Estado-parte, não sendo reconhecidos pelo ICOMOS e pelo Comitê, ou aqueles reconhecidos pelo Estado-parte e pelo ICOMOS e não validado pelo Comitê. De igual modo, há valores que podem ser conferidos aos atributos reconhecidos pelo Estado-parte e que não se adequam aos atributos destacados pelo ICOMOS ou Comitê. Tais relações serão melhor compreendidas nos itens subsequentes.

4.2 O Valor Universal Excepcional da Ferrovia Semmering

Compreende-se que o Valor Universal Excepcional da Ferrovia Semmering é uma denominação dada a uma multiplicidade de valores que foram atribuídos pelo Estado-parte, avaliados pelo ICOMOS e validados pelo Comitê do Patrimônio Mundial. Desta forma, os itens na sequência objetivam expor os valores que se deduz serem conferidos por cada entidade para a investigação do OUV atribuído à Ferrovia Semmering.

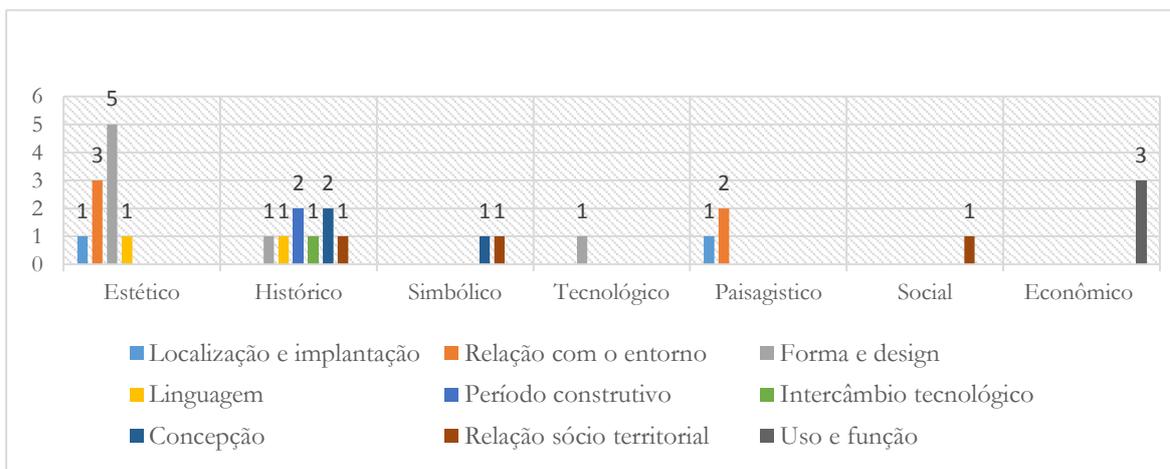
4.2.1. Os valores atribuídos pelo Estado-Parte

A partir da análise do **Documento de Avaliação do ICOMOS**, utilizando a metodologia apresentada no capítulo 3, foi possível deduzir que o Estado-parte confere à Ferrovia Semmering **valores estéticos, históricos, simbólicos, tecnológicos, paisagísticos, sociais e econômicos**.

Os **valores estéticos** foram atribuídos a 04 (quatro) categorias de atributos: *Implantação e localização, Relação com o entorno, Forma e design e Linguagem*. Já os **valores históricos** foram conferidos à: *Forma e design, Linguagem, Período construtivo, Intercâmbio tecnológico, Concepção, Relação sócio territorial*. Os **valores simbólicos** foram expressos na *Concepção e a Relação sócio territorial*; os **valores tecnológicos** referem-se à *Forma e ao design* da Ferrovia; os **valores paisagísticos** foram atribuídos

a *Relação com o entorno*, e à *Implantação e localização*; o **valor social** à *Relação sócio territorial*; e o **valor econômico** foi conferido à categoria de *Uso e função*, conforme se observa no gráfico abaixo:

Gráfico 01: Relação - Atributos e Valores, no âmbito do Estado-parte - Ferrovia Semmering.



Elaboração: Ana Paula M. de Bitencourt da C. Lins, 2015.

Verifica-se, portanto, que o valor histórico é atribuído a um maior número de atributos (06), seguido do valor estético (04). No entanto, o valor estético e o valor econômico são conferidos a alguns atributos com uma frequência superior, a exemplo da *Forma e design* (5), *Relação com o entorno* (3) e *Uso e função* (3), destacando-os em relação aos demais.

Ao analisar quantitativamente os atributos, verifica-se que o Estado-parte reconhece como de maior excepcionalidade os atributos relacionados a *Forma e o design* (25%), seguido da *Relação com o entorno* (18%); *Conceção*, *Relação sócio territorial*, e *Uso e função* (11%); *Implantação e Período construtivo* (7%) e *Intercâmbio tecnológico* (3%).

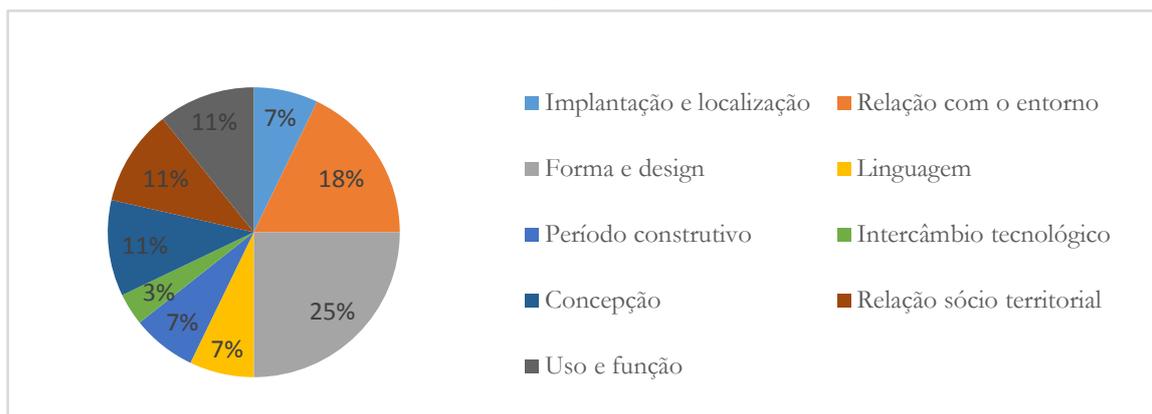
Os atributos relacionados à *Composição do conjunto ferroviário* e *Espírito e sentimento* não foram reconhecidos pelo Estado-parte. Desta forma, percebe-se que a estrutura organizacional do espaço, a partir da relação da infraestrutura ferroviária (vias férreas, obras d'arte) com os edifícios ferroviários (estações, casas de operários, etc), bem como as relações sociais e de trabalho (aspectos imateriais) são abordadas de forma muito superficial, não sendo reconhecidos como de valor em nenhuma das instâncias.

No entanto, as edificações não ferroviárias (hotéis, vilas, casas de campo), localizadas na zona de entorno, são referenciadas e reconhecidas pelo Estado-parte como construções de alta

qualidade construtiva e arquitetônica, inserindo-se harmoniosamente na relação da ferrovia com sua área de entorno.

Tal fato retrata que a percepção da ferrovia pelo Estado-parte relaciona-se mais diretamente com a tecnologia da via férrea e sua relação com o entorno natural e edificado, ressaltando daí a sua integração com a paisagem circundante.

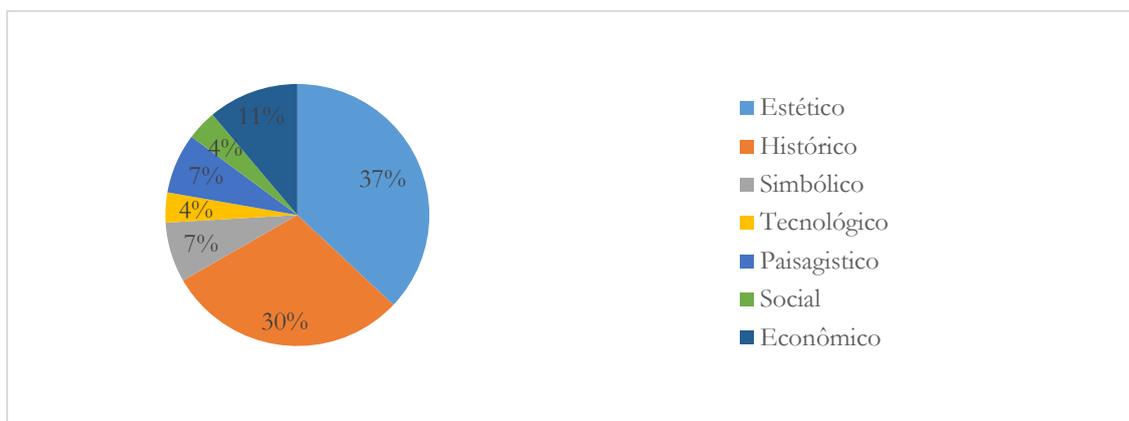
Gráfico 02: Frequência dos Atributos reconhecidos pelo Estado-parte - Ferrovia Semmering.



Elaboração: Ana Paula M. de Bitencourt da C. Lins, 2015.

No tocante ao atributo *espírito e sentimento*, apesar de abordada a importância da ferrovia como símbolo do poder imperial, de desenvolvimento da Monarquia Austro-húngara, nos documentos analisados, o Estado-parte não reconhece como um atributo que possa expressar o OUV da Ferrovia Semmering.

No tocante à análise quantitativa dos valores, constata-se que o Estado-parte reconhece como excepcionais: o valor estético (37%), seguido do valor histórico (30%), valor econômico (11%), valor simbólico e valor paisagístico (7%) e valor tecnológico e valor social (4%).

Gráfico 03: Frequência dos Valores conferidos pelo Estado-parte - Ferrovia Semmering

Elaboração: Ana Paula M. de Bitencourt da C. Lins

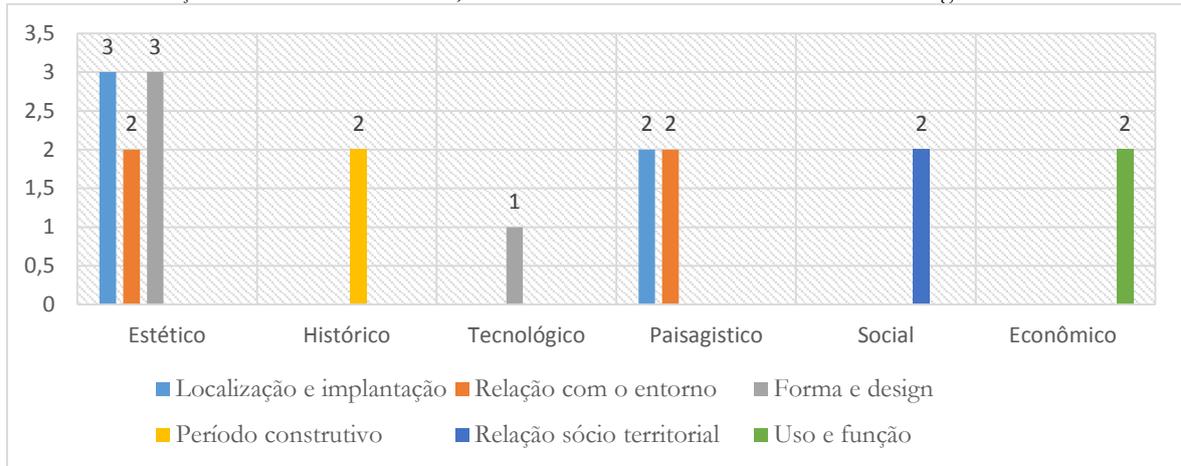
Deduz-se, portanto, que o Estado-parte reconhece os valores estéticos e históricos como os valores mais importantes da Ferrovia Semmering, localizando-os, portanto, no topo de uma possível hierarquia de valores. Os valores econômicos também são apontados como de grande relevância, refletindo a importância da ferrovia como meio de transporte e a sua contribuição no desenvolvimento da região.

4.2.2 Os Valores julgados pelo ICOMOS

A partir da análise do **Documento de Avaliação do ICOMOS**, foi possível deduzir que o ICOMOS reconheceu os seguintes valores conferidos aos atributos: **valores estéticos:** *Implantação e localização, Relação com o entorno, Forma e design*; os **valores históricos:** *Período Construtivo*; os **valores tecnológicos** à *Forma e ao Design* da Ferrovia; os **valores paisagísticos** à *Relação com o entorno*, e à *implantação e localização*; o **valor social** à *Relação Sócio territorial*; e o **valor econômico** à categoria de *Uso e função*.

O **valor simbólico** atribuído pelo Estado-parte à *Concepção e Relação Sócio territorial* foi o único valor não reconhecido pelo ICOMOS. Apesar disso, verifica-se que há uma confluência entre o Estado-parte e o ICOMOS, no tocante à tipologia de valores atribuída à Ferrovia Semmering, conforme se percebe no gráfico abaixo:

Gráfico 04: Relação de Atributos e Valores, no âmbito do ICOMOS - Ferrovia Semmering.

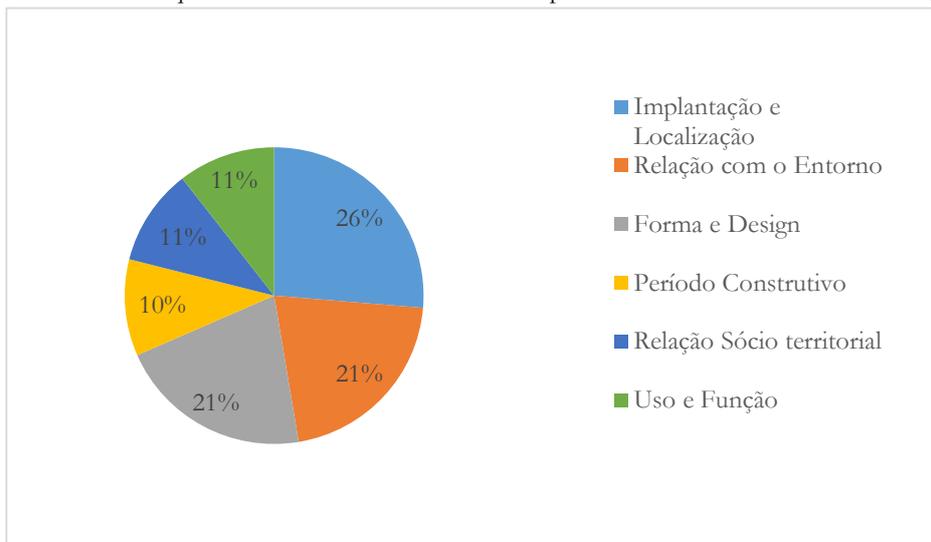


Elaboração: Ana Paula M. de Bitencourt da C. Lins, 2015.

Verifica-se, portanto, que o valor estético é conferido a um maior número de atributos (03), seguido do valor paisagístico (02). Em relação à frequência, constata-se o valor estético é atribuído com uma maior frequência nos atributos *Localização e implantação*, e *Forma e design*.

Ao analisar quantitativamente os atributos, verifica-se que o ICOMOS reconhece como de maior excepcionalidade os atributos relacionados a *Localização e implantação* e (26%); *Relação com o entorno* e *Forma e design* (21%); *Uso e função*, e *Relação sócio territorial* (11%), e *Período construtivo* (10%).

Gráfico 05: Frequência dos Atributos reconhecidos pelo ICOMOS – Ferrovia Semmering



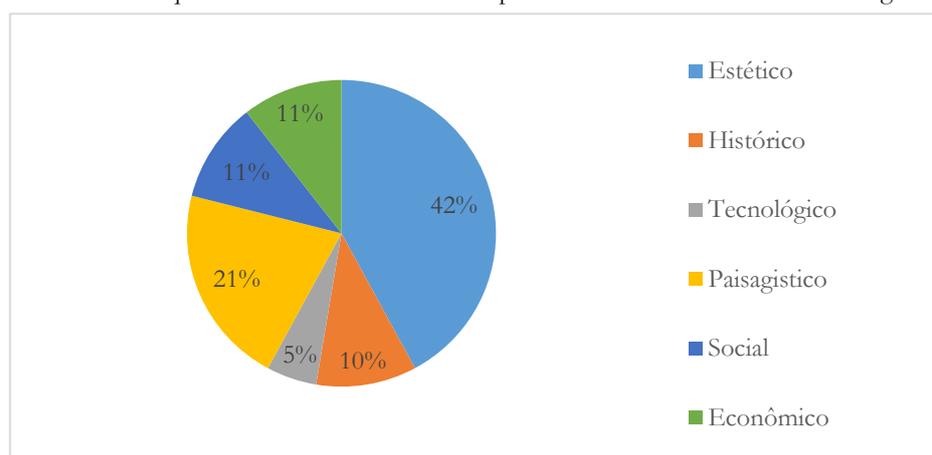
Elaboração: Ana Paula M. de Bitencourt da C. Lins, 2015.

Tal fato reflete que a percepção da ferrovia pelo ICOMOS relaciona-se mais diretamente com a tipologia montanhosa, revelando a integração da ferrovia com a paisagem natural e a construção ferroviária, exprimindo, tal como o Estado-parte, a compreensão da ferrovia como um elemento tecnológico incorporado no seu entorno, de forma interdependente e inter-relacionada.

A ferrovia é entendida também como um meio de transporte e, por isso, a sua utilidade seja ressaltada como um atributo importante, bem como o seu importante papel no desenvolvimento da região.

No tocante à análise quantitativa dos valores, é possível deduzir que o ICOMOS julga como excepcionais: o valor estético (42%), seguido do valor paisagístico (21%), valor social e econômico (11%), valor histórico (10%) e valor tecnológico (5%).

Gráfico 06: Frequência dos Valores conferidos pelo ICOMOS – Ferrovia Semmering



Elaboração: Ana Paula M. de Bitencourt da C. Lins, 2015.

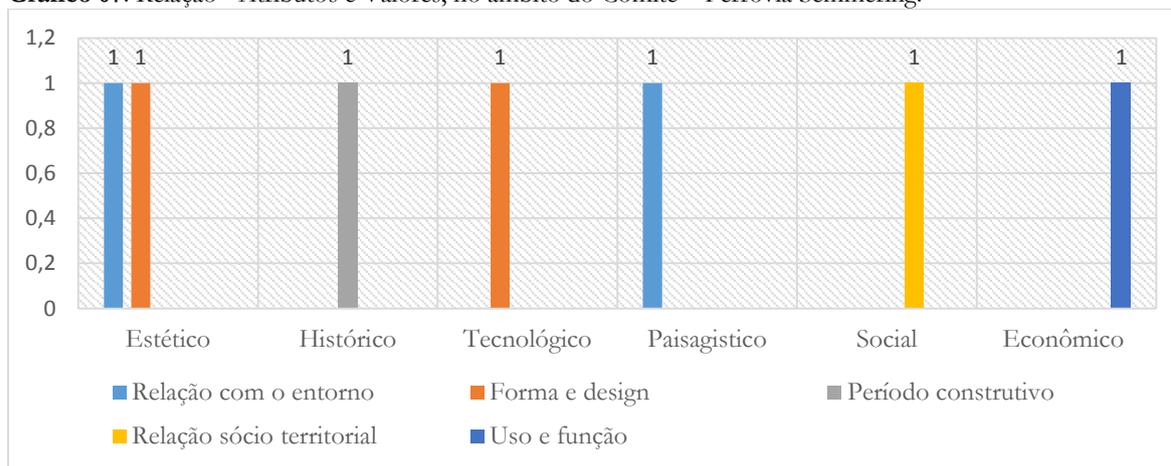
Infer-se, portanto, que o ICOMOS reconhece os valores estético e paisagísticos como os valores mais importantes conferidos à Ferrovia Semmering, situando-os no topo de uma possível hierarquia de valores. Os valores econômicos também são apontados como de grande relevância, refletindo a importância da Ferrovia como meio de transporte e a sua contribuição no desenvolvimento da região.

4.2.3 Os valores validados pelo Comitê do Patrimônio Mundial

A partir da análise do **Documento Decisão do Comitê**, foi possível deduzir que o Comitê validou os seguintes valores atribuídos à Ferrovia Semmering: **valor estético, histórico, tecnológico, paisagístico, social e econômico**, coincidindo, portanto, com a tipologia de valores avaliada pelo ICOMOS.

O Comitê validou os seguintes valores avaliados pelo ICOMOS: **valores estéticos:** *Relação com o entorno, Forma e design*; os **valores históricos:** *Período construtivo*; os **valores tecnológicos** à *Forma e design* da Ferrovia; os **valores paisagísticos** à *Relação com o entorno*; o **valor social** à *Relação sócio territorial*; e o **valor econômico** à categoria de *Uso e função*, conforme se observa no gráfico abaixo reproduzido:

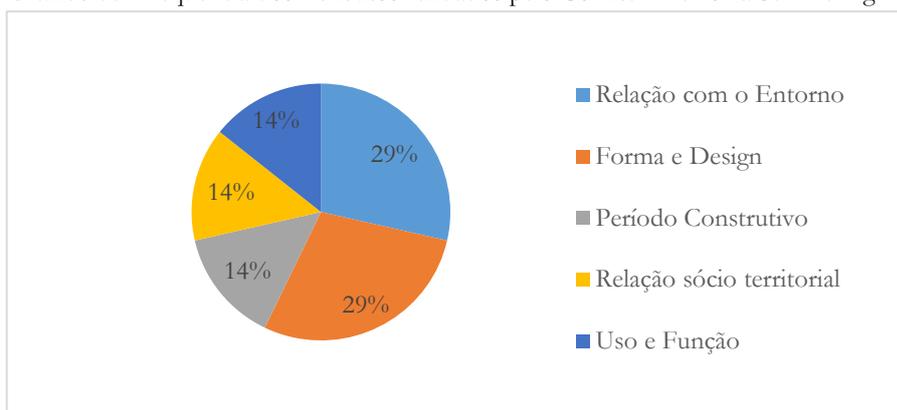
Gráfico 07: Relação - Atributos e Valores, no âmbito do Comitê – Ferrovia Semmering.



Elaboração: Ana Paula M. de Bitencourt da C. Lins, 2015.

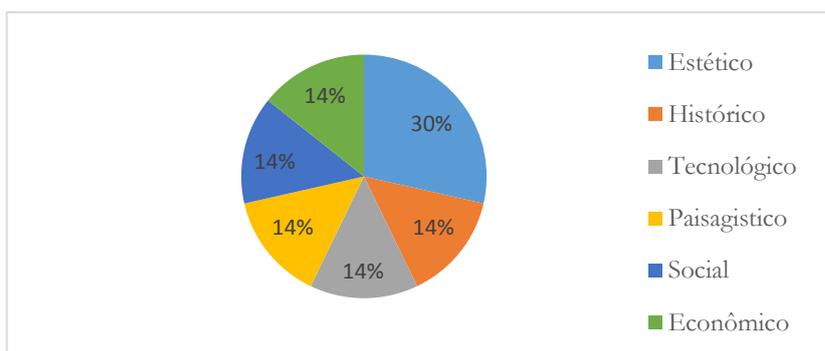
Verifica-se, portanto, que o valor estético é conferido a um maior número de atributos (02). Em relação à frequência, constata-se que todos os atributos são reconhecidos como a mesma frequência.

Ao analisar quantitativamente os atributos, é possível inferir que Comitê reconhece como de maior excepcionalidade os atributos relacionados a *Relação com o entorno* e *Forma e design* (29%); seguidos do *Uso e função*, *Relação Sócio territorial*, e *Período construtivo* (14%). Tal fato valida o entendimento da ferrovia, pelo Estado-parte e pelo ICOMOS, como um complexo tecnológico integrado de forma interdependente com o seu entorno natural e edificado.

Gráfico 08: Frequência dos Atributos validados pelo Comitê – Ferrovia Semmering

Elaboração: Ana Paula M. de Bitencourt da C. Lins

No tocante à análise quantitativa dos valores, constata-se que o Comitê julga como excepcionais: o valor estético (30%), seguido do valor histórico, valor paisagístico, valor social, valor econômico, e valor tecnológico (14%).

Gráfico 09: Frequência dos Valores validados pelo Comitê – Ferrovia Semmering.

Elaboração: Ana Paula M. de Bitencourt da C. Lins, 2015.

Isso significa dizer que os critérios de Valor Universal Excepcional ii) e iv) validados pelo ICOMOS apresentam em seu bojo os atributos *Relação com o entorno* e *Forma e design*; *Uso e função*, *Relação sócio territorial*, e *Período construtivo* como os atributos que expressam a multiplicidade de **valores estéticos, históricos, tecnológicos, paisagísticos, social e econômico**, que, por sua vez, conformam o seu OUV.

De toda sorte, verifica-se que alguns valores da Ferrovia Semmering, tais como o valor tecnológico e o valor paisagístico, despontam como valores não pontuados nas tipologias de valores elencadas no capítulo 2 desta tese. Por outro lado, infere-se que os valores de antiguidade, de pesquisa, simbólico, espiritual e de opção, não são reconhecidos como valores que, de forma inter-relacionada, constituem a pluralidade do OUV.

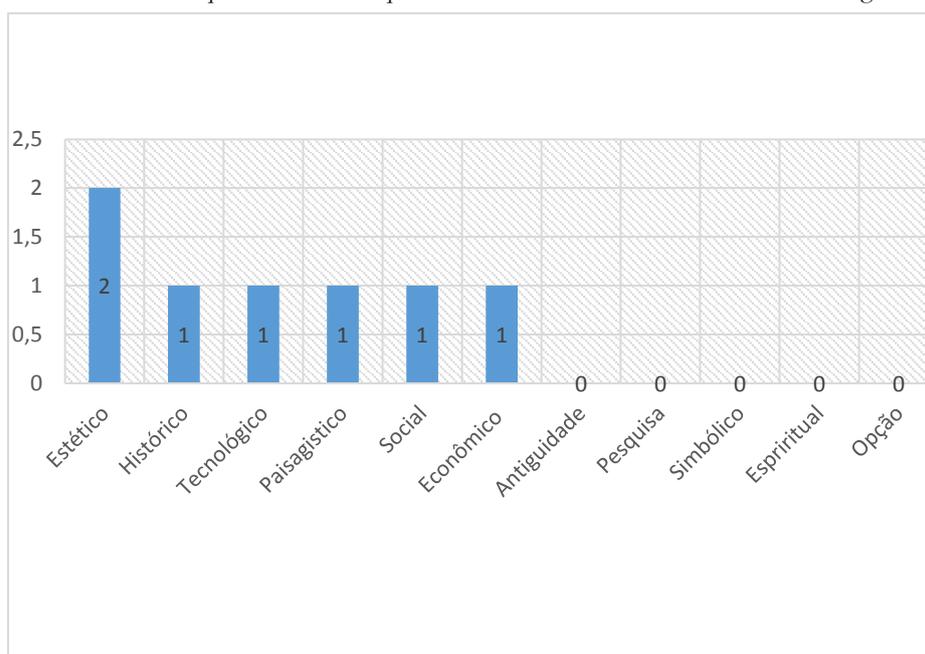
Nos documentos analisados, não foram reconhecidos atributos que pudessem ser conferidos ao valor de antiguidade, caracterizado pelas marcas do tempo, pela falta de integridade. As ferrovias permanecem sendo utilizadas exatamente porque se apresentam íntegras, seja pela conservação das suas estruturas, seja pela substituição e manutenção das tecnologias empregadas, que possibilitam o seu perfeito funcionamento até os dias de hoje.

O valor de opção também não foi possível ser conferido, a partir da análise dos documentos, pois a Ferrovia Semmering e os seus elementos de apoio permanecem sendo utilizados no presente, embora alguns destes últimos não sejam utilizados conforme a sua função original.

Não foi possível constatar a relação dos atributos da Ferrovia com significados sagrados e religiosos, tampouco com evidências arqueológicas ou os documentos que ressaltem a importância da ferrovia como fonte de pesquisa ou de conhecimento, pelo que o valor religioso e o valor de pesquisa também não conformam o seu OUV.

No tocante ao valor de existência, depreende-se que, mesmo que não esteja evidenciado na multiplicidade de valores da Ferrovia Semmering, é um valor já validado como um dos integrantes do Valor Universal Excepcional, pois a Ferrovia Semmering somente pode estar inscrita na Lista do Patrimônio pelo simples fato de a mesma existir, muito embora alguns dos seus elementos de apoio possam ter desaparecido.

Gráfico 10: Hierarquia dos Valores que constituem o OUV da Ferrovia Semmering



Elaboração: Ana Paula M. de Bitencourt da C. Lins, 2015.

Deduz-se, portanto, que o Comitê do Patrimônio Mundial reconhece o valor estético, como o valor de maior destaque conferido à Ferrovia Semmering, situando-o no topo de uma possível hierarquia de valores.

4.3 Considerações Parciais

A ausência de Estudos Temáticos e de Estudos Comparativos, à época em que a Ferrovia Semmering estava na Lista Indicativa (1995), refletiu uma grande lacuna no reconhecimento do patrimônio ferroviário como patrimônio cultural mundial. A partir da realização dos Estudos Temáticos, na década de 1990, diversas propriedades industriais, dentre elas as ferrovias, puderam ser inscritas na Lista do Patrimônio Mundial.

A Ferrovia Semmering foi a primeira ferrovia a ser inscrita na Lista do Patrimônio Mundial (1998). Talvez pelo seu pioneirismo, o Estado-parte da Áustria não realizou Estudos Comparativos tampouco indicou os critérios para o registro da referida Ferrovia. O Estudo Temático “*Railway as a World Heritage Site*” foi utilizado, portanto, como parâmetro, pelo ICOMOS, para a avaliação da sua candidatura na Lista do Patrimônio Mundial.

Ao proceder à análise da Ferrovia Semmering, considerando a metodologia elencada no capítulo anterior, foi possível compreender como a mesma é percebida pelo Estado-parte da Áustria, pelo ICOMOS e pelo Comitê do Patrimônio Mundial, através da identificação dos seus atributos; e, de resto, deduzir quais valores foram atribuídos por cada instância, a relação entre estes valores, e quais conformam o seu Valor Universal Excepcional.

No tocante aos atributos, verifica-se que o Estado-parte reconhece uma maior gama de atributos, a exemplo das categorias *Linguagem*; e *Concepção, mão de obra e gestão*, que não são reconhecidos pela UNESCO. Percebe-se, ainda, que o ICOMOS reconhece o atributo *Localização e implantação*, sendo este não reconhecido pelo Comitê do Patrimônio Mundial.

No tocante à frequência dos atributos, conclui-se que, em todas as instâncias, a *Forma e design* e a *Relação com o entorno* são os atributos que mais expressam o OUV. Depreende-se, portanto, que a Ferrovia Semmering é percebida tanto pelo Estado-parte quanto pela UNESCO como um conjunto tecnológico em integração com o meio no qual está inserida. O Estado-parte apresenta uma visão ainda mais abrangente, ao incorporar edificações não ferroviárias, situadas na zona de entorno, como parte integrante da Ferrovia.

O ICOMOS e o Comitê, por sua vez, consideraram a ferrovia tão integrada com o meio circundante, ao ponto de constituir uma *paisagem cultural*. Bem por isto, verifica-se que o entendimento de ferrovia dialoga com as discussões em relação às novas categorias de patrimônio, relacionando-a, inclusive, com o entendimento de paisagem cultural.

No entanto, apesar desta compreensão, a ferrovia não é de fato reconhecida como paisagem cultural, porque, na verdade, não há qualquer designação oficial nos Documentos de Decisão do Comitê. Ademais, a delimitação da Zona Núcleo e Zona de Entorno da Ferrovia Semmering expressam de forma clara que o núcleo inscrito na Lista refere-se, tão-somente, ao perímetro da ferrovia; e que a sua zona de entorno, segundo o Manual da UNESCO, objetiva apenas contribuir para a “*proteção, conservação, gestão, integridade, autenticidade e sustentabilidade do Valor Universal Excepcional do bem*”¹²³.

No tocante aos valores, infere-se que o Estado-parte também confere uma gama maior de valores à Ferrovia Semmering, a exemplo dos valores culturais/simbólicos, que a UNESCO possivelmente não reconhece. Os atributos da Ferrovia Semmering são percebidos pelo Estado-parte, de uma forma mais local, pessoal, a exemplo da atribuição dos valores simbólicos ao idealizador da Ferrovia Semmering - Carl Ritter von Ghega. Contudo, a partir da análise documental, infere-se que tal valor não foi reconhecido pelo ICOMOS.

Deduz-se, ainda, que o Estado-parte confere o valor histórico a um maior número de atributos, enquanto que a UNESCO atribui o valor estético-arquitetônico. Verifica-se, portanto, que novos valores passam a se incorporar nas tipologias dos valores elencadas no capítulo 2, tais como o valor paisagístico e o valor tecnológico. Entretanto, infere-se que alguns dos valores elencados não são reconhecidos por nenhuma instância, a exemplo do valor de antiguidade, do valor de pesquisa, do valor religioso e de opção.

Como todas as ferrovias partem do pressuposto de que precisam existir para serem reconhecidas como patrimônio mundial, depende-se de que o valor de existência é um valor já validado como um dos integrantes do Valor Universal Excepcional.

¹²³Segundo dados do “Manual para Preparação de Candidatura para o Patrimônio Mundial”, a Zona de Entorno, também denominadas por Zonas de Amortecimento, são “áreas claramente delimitadas que estão fora de um bem inscrito como Patrimônio Mundial e adjacentes a suas fronteiras, contribuindo para a proteção, conservação, gestão, integridade, autenticidade e sustentabilidade do Valor Universal Excepcional do bem. Embora as zonas de amortecimento não sejam consideradas parte do bem inscrito, suas fronteiras e abordagens relevantes de gestão devem ser avaliadas, aprovadas e registradas formalmente no momento da proposta de candidatura por um Estado-parte”. (UNESCO, 2014, p. 34)

Observa-se, ainda, que no âmbito do Estado-parte, os valores mais ressaltados são os valores estético e histórico, enquanto que, no âmbito da UNESCO, são os valores estético e paisagístico. Desta forma, o valor estético é o valor mais frequentes dentre os valores atribuídos pelo Estado-parte e reconhecido pela UNESCO, podendo ser apontado como um valor que se encontra no topo da hierarquia pelas seguintes razões:

a) *É um valor que apresenta uma longa duração*, ou seja, a percepção estética da ferrovia na paisagem e a percepção da paisagem para o sujeito que está dentro do trem, sempre foi e continua sendo um atributo reconhecido. A ferrovia, desde o início do seu funcionamento até o momento atual, permanece a integrar e a possibilitar a contemplação da natureza no seu trajeto pelas regiões montanhosas.

b) *É um valor que serve de fundamento a outros valores*. Sob esta ótica, depreende-se que os valores estéticos servem de fundamento para o valor econômico, uma vez que os valor estético atribuídos à ferrovia e à sua paisagem integrante, alavancaram o desenvolvimento econômico da região, garantindo a sua contínua e ininterrupta utilização até os dias de hoje.

c) *Valor que corresponde à satisfação produzida no ser humano* – A relação de harmonia entre a tecnologia e a natureza, e a integração da ferrovia em áreas de grande beleza natural, são atributos percebidos pelos sujeitos, por meio de seus sentidos, propiciando sentimentos de satisfação e de prazer pela fruição estética.

d) *Diferente grau de relatividade do valor* – O valor estético apresenta um alto grau de subjetividade, porém, no caso da Ferrovia Semmering, é um valor de fácil percepção, sendo reconhecido, compartilhado, conferido e validado pelo Estado-parte e pelos especialistas do cenário mundial (UNESCO).

Por fim, infere-se que os valores que conformam o OUV da Ferrovia Semmering são aqueles expressos nas justificativas dos critérios (ii) e (iv) validados pelo Comitê do Patrimônio Mundial, composto pelos valores estético, histórico, paisagístico, econômico, social e tecnológicos, percebidos de forma integrada e interdependente.

CAPÍTULO 5: O VALOR UNIVERSAL EXCEPCIONAL DA FERROVIA DARJEELING

O presente capítulo apresenta o estudo de caso da Ferrovia Darjeeling, objetivando identificar os atributos e os valores que justificam o seu reconhecimento como bem de Valor Universal Excepcional - OUV. Para tanto, apresenta-se subdividido em 02 (duas) etapas: a primeira pretende caracterizar a ferrovia Darjeeling a partir dos atributos identificados nos documentos analisados (Documento de Avaliação do Corpo Consultivo e Documento de Decisão do Comitê do Patrimônio Mundial) e da interpretação dos valores a eles conferidos; a segunda, por sua vez, aborda os atributos e a inferência dos valores conferidos aos atributos pelo Estado-parte, julgados pelo ICOMOS e validados pelo Comitê do Patrimônio Mundial, com o propósito de compreender os atributos e os valores de destaque no âmbito de cada instância.

5.1 Atributos e Valores da Ferrovia Darjeeling

A ferrovia Darjeeling está localizada no Continente Asiático, no Nordeste da Índia, no Distrito de Darjeeling, Estado de Bengala Ocidental¹²⁴, situado, geograficamente, na cadeia inferior da Cordilheira do Himalaia, representando a primeira propriedade industrial indiana a ser inscrita na Lista do Patrimônio Mundial.

O Estado-parte da Índia elaborou, em 03 de julho de 1998, o Dossiê de Nomeação da Ferrovia Darjeeling, que, a exemplo do Dossiê relativo à Nomeação da Ferrovia Semmering, não contemplou a análise comparativa com ferrovias similares para a identificação dos atributos de destaque (possíveis de expressar o seu OUV). No entanto, diferentemente da Ferrovia Semmering, o Estado-parte da Índia indicou a inscrição da Ferrovia Darjeeling sob os critérios i), ii), iii) e iv)¹²⁵.

Em setembro de 1999, o ICOMOS¹²⁶ realizou a avaliação do Dossiê de Nomeação da Ferrovia Darjeeling, utilizando como base o Estudo “*Railway as a World Heritage Site*”, que culminou com a elaboração do **Documento de Avaliação do Corpo Consultivo**.

¹²⁴ Bengala Ocidental é um dos 28 estados da Índia, composto por 19 distritos, dentre eles o distrito de Darjeeling onde está localizada a ferrovia Darjeeling.

¹²⁵ “i) representar uma obra-prima do gênio criativo humano; ii) exibir um evidente intercâmbio de valores humanos, ao longo do tempo ou dentro de uma área cultural do mundo, que teve impacto sobre o desenvolvimento da arquitetura ou da tecnologia, das artes monumentais, do urbanismo ou do paisagismo; iii) apresentar um testemunho único ou pelo menos excepcional de uma tradição cultural ou de uma civilização viva ou desaparecida; iv) ser um exemplar excepcional de um tipo de edifício, conjunto arquitetônico ou tecnológico ou paisagem que ilustre (um) estágio(s) significativo(s) da história humana”. (UNESCO, 2005).

¹²⁶ O ICOMOS realizou a visita técnica em janeiro de 1999 e contou com a participação do TICCIH para avaliação da propriedade.

No dia 04 de dezembro do mesmo ano, foi realizada, no Marrocos, a 23^a Conferência dos Sítios Patrimônio Mundial, resultando no **Documento de Decisão do Comitê do Patrimônio Mundial**, que valida os critérios recomendados pelo ICOMOS e homologa a inscrição da Ferrovia Darjeeling na Lista do Patrimônio Mundial, na categoria de sítio, sob os critérios ii) e iv)¹²⁷ referentes aos bens culturais, tal como a Ferrovia Semmering.

“ii) A Ferrovia Darjeeling Himalaia é um exemplo excepcional da influência de um sistema de transporte inovador no desenvolvimento de social e econômico de uma região multicultural, e que serve de modelo para empreendimentos semelhantes em outras partes do mundo;

iv) O desenvolvimento das ferrovias no século XIX tiveram uma profunda influência no desenvolvimento social e econômico em diversas partes do mundo. Este processo é ilustrado de forma excepcional e original pela Ferrovia Darjeeling Himalaia”. (ICOMOS, 1999, tradução nossa)¹²⁸

Compreende-se que, a partir da análise dos **Documentos de Avaliação** e do **Documento de Decisão**, é possível identificar os atributos e deduzir os valores que justificaram o reconhecimento da Ferrovia Darjeeling como bem de Valor Universal Excepcional - OUV. Bem por isso, a partir da metodologia elencada no capítulo 3, foram identificados os atributos, interpretados os seus significados e inferidos os valores correspondentes, no âmbito do Estado-parte, do ICOMOS e do Comitê do Patrimônio Mundial, conforme pode ser observado, de forma resumida, nas tabelas 08, 09 e 10, explanadas ao longo deste capítulo.

¹²⁷ Tais critérios serão melhores explicitados ao longo deste capítulo.

¹²⁸ “*Criterion ii The Darjeeling Himalayan Railway is an outstanding example of the influence of an innovative transportation system on the social and economic development of a multi-cultural region, which was to serve as a model for similar developments in many parts of the world. Criterion iv The development of railways in the 19th century had a profound influence on social and economic developments in many parts of the world. This process is illustrated in an exceptional and seminal fashion by the Darjeeling Himalayan Railway*” (ICOMOS, 1999).

Tabela 08: Ferrovia Darjeeling - Análise de Conteúdo do Documento de Avaliação (Estado-parte).

| Unidade de Registro | Palavra-chave | Categoria Atributo | Significado | Valor |
|---|---|---|---|--|
| Construction genius | Construção genial | Forma e Design | Construção genial | Estético |
| latter part of the 19th century | século | Período Construtivo | Final do século XIX - Época de Ouro | Histórico |
| loops and zigzag reversing stations is remarkable. | Via férrea: curvas e zig zag | Forma e Design | curvas e zig zag (sistema tecnológico) Excepcional | Estético Tecnológico |
| second highest railway station in the world | Altitude - Elemento de apoio | Localização e Implantação | 2º estação mais alta do mundo | Estético |
| interchange of human values, change in the life-style of the people living in the area. | Estilo de vida Intercambio de valores humanos. | Relação sócio territorial Linguagem | Intercambio de valores humanos, mudança no estilo de vida das pessoas. | Social Cultural/simbólico |
| The concept of time changed | Estilo de vida | Relação sócio territorial | Reduziu o tempo de viagem/Maior acessibilidade às áreas montanhosas. | Social |
| the cultural tradition of tea plantation. | Tradição | Espírito e Sentimento | Manutenção do ofício da indústria do chá verde | Social Cultural/Simbólico |
| main source of livelihood of the inhabitants of this region, whether landowners, labourers, or traders. | Uso | Uso e Função | Incremento da indústria do Chá, Fonte de subsistência dos habitantes da região. | Econômico |
| Various facets of the line, such as the innovative measures used to gain height and to overcome obstacles | Via férrea | Forma e Design | Técnicas inovadoras para superar obstáculos | Estético Tecnológico |
| the workshop at Tindharia, original machines, the use of the original steam locomotives and original coaches, such as the <i>Everest</i> built in 1914, and the 19th century station buildings, which have preserved their original form, all bear witness to the technological skills of the bygone era and are an outstanding demonstration of their function, illustrating a significant stage in human history. | Oficina de Tindharia, máquinas originais, uso das locomotivas a vapor e vagões originais (Everest), estações originais. | Composição do Conjunto Forma e Design Espírito e Sentimento | Testemunho de habilidades técnicas, função e estágio da história humana | Estético Histórico Histórico Cultural/simbólico Existência Pesquisa |

Tabela 09: Ferrovia Darjeeling – Análise de Conteúdo do Documento de Avaliação (ICOMOS).

| Palavra-chave | Atributo | Categoria Atributo | Significado | Valor |
|---|---|--|---|---|
| exceptional feat of civil engineering | Feito de Engenharia civil | Forma e Design | Excepcional feito de engenharia civil | Estético |
| notable also for the quality of many of its associated buildings, especially the intermediate stations, the railway residences and rest-houses, and the Tindharia workshops | Elementos de apoio | Forma e Design Composição do Conjunto | Qualidade Excepcional das construções de apoio, das estações, das casas dos ferroviários, das casas de descanso, da oficina Tindharia | Estético Estético Histórico Existência |
| The combination of narrow gauge and zigzag reverses was the first in the world, and as such it is of exceptional technological interest. | Via férrea: Zig Zag e reverses | Forma e Design | A combinação da bitola estreita com zig zag e reverses foi a primeira no mundo e de excepcional interesse tecnológico | Tecnológico Histórico |
| prototype for numerous subsequent railways of this type, adopted in India, in Vietnam, in Burma, in Sumatra, in Java, and elsewhere | Protótipo de ferrovia Localidades influenciadas e influentes | Forma e Design | Serviu de protótipo para as ferrovias na Índia, no Vietnã, em Burma, Sumatra, Java, etc. | Estético |
| The DHR links not only the plains with the high Himalaya, but also two distinct cultural traditions - the Hindu culture of Bengal and the Buddhist culture of the mountain region. As a result Darjeeling, which lies at an important nodal point, reflects a cultural fusion between these two cultures (not forgetting, also, the British influence). | Intercâmbio cultural | Intercambio tecnológico | A ferrovia conecta a planície com as cordilheiras do Himalaia e duas culturas tradicionais: A Hindu e a Budista Intercâmbio cultural | Histórico |
| | | Relação sócio territorial Linguagem | | Social Cultural/ Simbólico |
| Brief description: is the first, and still the most outstanding, example of a hill passenger railway. | ferrovia montanhosa | Localização e Implantação | Primeira e mais importante ferrovia montanhosa de passageiro | Histórico |
| Opened in 1881, it applied bold and ingenious engineering solutions to the problem of establishing an effective rail link across a mountainous terrain of great landscape beauty | Ano | Período construtivo | Aberta em 1881- Época de ouro | Histórico |
| | Engenhosa solução de engenharia | Forma e Design | Engenhosa solução de engenharia | Estético Tecnológico |
| It is still fully operational and retains most of its original features intact. | Uso Ferrovia | Uso e Função Forma e Design | Em operação Características intactas | Económico Histórico |
| Critério ii) The Darjeeling Himalayan Railway is an outstanding example | Ferrovia | Forma e Design | Exemplo excepcional | Estético |
| influence on the social and economic development of a multi-cultural region, which was to serve as a model for similar developments in many parts of the world. | Estilo de vida Uso | Relação sócio territorial | Exemplo excepcional de influência e inovação do sistema de transporte no desenvolvimento social e económico de uma região multicultural | Social |
| | | Intercambio tecnológico | | Histórico Económico |
| The development of railways in the 19 th century had a profound influence on social and economic developments in many parts of the world. | Século Estilo de vida Uso | Período Construtivo | O desenvolvimento da ferrovia no século XIX teve uma influência no desenvolvimento social e económico de várias partes do mundo. | Histórico |
| | | Relação sócio territorial | | Social Económico |

Tabela 10: Ferrovia Darjeeling - Análise de Conteúdo do Documento de Decisão (Comitê do Patrimônio Mundial).

| | | | | |
|---|---------------------------------|--|---|----------------------------------|
| Critério ii) The Darjeeling Himalayan Railway is an outstanding example | Ferrovia | Forma e Design | Exemplo excepcional | Estético |
| influence on the social and economic development of a multi-cultural region, which was to serve as a model for similar developments in many parts of the world. | Estilo de vida Uso | Relação sócio territorial | Exemplo excepcional de influência e inovação do sistema de transporte no desenvolvimento social e económico de uma região multicultural | Social |
| | | Intercambio tecnológico | | Histórico Económico |
| The development of railways in the 19 th century had a profound influence on social and economic developments in many parts of the world. | Século Estilo de vida Uso | Período Construtivo Relação sócio territorial | O desenvolvimento da ferrovia no século XIX teve uma influência no desenvolvimento social e económico de várias partes do mundo. | Histórico Social Económico |

A partir da análise dos Documentos de Avaliação e de Decisão, foi possível identificar as seguintes categorias de atributos da Ferrovia Darjeeling: *Período construtivo; Localização e implantação; Concepção técnica, mão de obra e gestão; Uso e função; Intercâmbio tecnológico; Forma e design; Relação com o entorno; Relação sócio territorial; Espírito e sentimento e Linguagem.*

Os atributos *Relação com o entorno natural e edificado;* e *Concepção, mão de obra e gestão,* embora não tenham sido destacados por nenhuma instância como capazes de expressar o OUV da Ferrovia Darjeeling, apresentam-se explicitados na relação abaixo por constarem de forma superficial nos documentos analisados.

5.1.1 Período construtivo: A primeira ferrovia montanhosa na Índia

A Ferrovia Darjeeling foi construída no final do século XIX. Embora tenha sido construída em um período posterior à construção da Ferrovia Semmering (quase três décadas depois), caracterizou-se pela adoção de soluções técnicas ousadas e engenhosas, sendo reconhecida pela UNESCO como a “*primeira ferrovia de passageiros na colina*”.

Foi construída, portanto, no cenário mundial, no período da *Era de Ouro* da construção ferroviária, e na fase pioneira das ferrovias montanhosas na Índia, evidenciando, a partir dos seus atributos cronológicos (*século, ano de construção, período*), informações relativas à história da construção ferroviária e da tecnologia em áreas montanhosas, não apenas no cenário indiano, como também no âmbito mundial.

Nos documentos analisados, verifica-se que tais atributos são reconhecidos e destacados como significativos sob o ponto de vista da história, por todas as instâncias, deduzindo-se, portanto, a conferência, o julgamento e a validação do valor histórico como um possível valor constituinte do OUV da Ferrovia Darjeeling.

5.1.2 Localização e implantação: A primeira ferrovia de passageiros na colina

Como ressaltado anteriormente, a ferrovia Darjeeling se situa no Nordeste da Índia, no estado de Bengala Ocidental, conectando, em um percurso de 88,48 km, o distrito de Jalpaiguri a Darjeeling, nos Montes Shivalik (na cadeia inferior do Himalaia). Conforma um trajeto caracterizado por 04 (quatro) trechos geográficos que perpassam por uma pequena vila, grandes áreas rurais, cachoeiras, vales e densas florestas.

A implantação da Ferrovia Darjeeling em áreas de grandes altitudes foi planejada propositalmente pelos britânicos, que consideravam a área montanhosa do Himalaia como o local ideal para a instalação das suas residências de verão, em razão do clima saudável e ameno. No entanto, o acesso a tais áreas era considerado um grande desafio para a engenharia ferroviária, pois, além dos acidentes geográficos naturais, eram áreas sujeitas a monções, abalos sísmicos e deslizamentos de terra, que se estendem até os dias atuais.

Desta forma, os desafios geográficos e climáticos delinearão, de certo modo, a implantação da Ferrovia Darjeeling que passou a apresentar a maior parte de sua extensão formada por curvas para avançar os elevados gradientes e se adaptar às condições geográficas existentes.

Diferentemente da Ferrovia Semmering, a ferrovia Darjeeling partiu de uma rota pré-existente, cuja engenharia ferroviária, concebida com poucos recursos, respeitou a topografia natural existente. Por esta razão, não apresenta obras d'arte (viadutos, túneis) tampouco elementos de proteção, configurando-se como uma obra de razoável porte, apresentando apenas uma ponte de ferro, com 700 (setecentos) metros de comprimento, construída ao longo do seu trajeto.

Imagem 15: Foto da Estação Ghoom, ferrovia Darjeeling.



Foto: David Barrie, 2006

Fonte: <<http://whc.unesco.org/en/list/944/gallery/>>. Acesso em: 09 jul. 2014.

A partir dos documentos analisados, foi possível constatar que o Estado-parte reconhece o atributo relativo à *localização e implantação* da Ferrovia Darjeeling em regiões de altas altitudes, por destacar, como elemento de relevância, a Estação Ghoom, considerada a 2ª estação mais alta do

mundo (2.258 m de altitude), deduzindo-se a conferência do valor estético face à posição da referida estação no cume de uma região montanhosa.

O ICOMOS, por sua vez, reconhece a importância da implantação da Ferrovia Darjeeling na região montanhosa por constituir a “*primeira ferrovia de passageiros na colina*”, sendo possível, destarte, deduzir a conferência de valores históricos por testemunhar a história da construção ferroviária nas áreas montanhosas no cenário mundial. Entretanto, tais atributos não são destacados no Documento de Decisão do Comitê, não sendo, portanto, reconhecidos como possíveis de expressar o OUV da Ferrovia Darjeeling.

5.1.3 Concepção técnica, mão de obra e gestão

Nos documentos analisados não consta informações relativas ao mentor intelectual tampouco aos funcionários e/ou operários responsáveis pela execução da Ferrovia Darjeeling. As escassas informações relacionadas a esta categoria de atributo se referem à figura do agente da ferrovia oriental de Bengal, Franklin Prestage, como responsável pela submissão e aprovação de uma proposta de locomotiva a vapor, para percorrer o trajeto de Silgiri a Darjeeling. Tal elemento, portanto, não é reconhecido pelo Estado-parte nem avaliado pela UNESCO como um possível atributo que possa expressar o OUV da Ferrovia Indiana.

5.1.4 Uso e função: A função econômica e social da Ferrovia Darjeeling

A ferrovia Darjeeling²⁷⁰ foi construída no final do século XIX, em um período marcado pelo domínio do Império Britânico sobre a Índia. Por esta razão, foi erigida com o propósito inicial de atender à indústria do chá preto, cultivado nos montes da região Darjeeling, pela Companhia Britânica das Índias Orientais, já que as rotas existentes não atendiam à demanda crescente propiciada pelo incremento da atividade econômica do chá.

A ferrovia permanece ativa e continua sendo operada com a função de transportar passageiros, bem como os trabalhadores envolvidos com a cultura do chá - considerado por muitos como meio de subsistência até os dias atuais. Ademais, a ferrovia é utilizada para fins turísticos, por

²⁷⁰ Em 1835, a região de Darjeeling foi ocupada pela Companhia Britânica das Índias Orientais como uma estação de recuperação e descanso dos soldados. Neste momento, teve início a construção da estrada, que possibilitou uma primeira conexão da planície com a região de Darjeeling. Em 1858, a região foi anexada ao Império Britânico Indiano e com o aumento do tráfego propiciado pela indústria do chá preto, houve a necessidade e a aprovação da construção da ferrovia Darjeeling, interligando de forma rápida e segura a região de Silgiri à região de Darjeeling (REPUBLIC OF INDIA, 1998).

meio das suas locomotivas a vapor ainda existentes, propiciando, com isso, um incremento das atividades econômicas da região.

Deste modo, os atributos relacionados ao uso da ferrovia, bem como ao desenvolvimento econômico propiciado pela sua utilização, são ressaltados por todas as instâncias como um dos atributos que podem expressar o OUV da Ferrovia. Segundo o ICOMOS, o significado da ferrovia se estabelece na *continuidade do seu uso como uma ferrovia de trabalho*, pelo que o seu não uso poderia comprometer a sua preservação.

Assim, deduz-se que possam ser conferidos valores econômicos à função utilitária da ferrovia Darjeeling, sendo reconhecido como um valor que pode constituir a pluralidade do OUV.

5.1.5 Intercâmbio de tecnologia: A influenciada e influente Ferrovia Darjeeling

A Ferrovia Darjeeling é um reflexo da transferência de tecnologia europeia para o território indiano. Nos documentos analisados, é destacada a possível influência da Ferrovia Festiniog, considerada a primeira ferrovia de bitola estreita no País de Gales, no Reino Unido, sobre a ferrovia Darjeeling.

Entretanto, apesar da similaridade apontada, a Ferrovia Darjeeling se destaca por possuir uma estrutura construtiva bem mais simples e econômica quando comparada às ferrovias europeias. Tal particularidade se justifica por ter sido concebida sob a égide do capital mínimo, o que representou o enfrentamento dos desafios geográficos com escassos investimentos financeiros.

Por esta razão, a ferrovia Darjeeling não apresenta obras d'artes (túneis, viadutos, pontes) significativas em seu trajeto. Os grandes desafios propiciados pelas grandes diferenças de altitude foram enfrentados com o emprego da tecnologia das curvas (zig-zags e loops completos) na via férrea, superando e respondendo aos mesmos desafios que as engenhosas ferrovias europeias.

A influência europeia também foi perceptível nas locomotivas utilizadas na Ferrovia Darjeeling, a exemplo da máquina a vapor Stewart & Co of Glasgow, com tecnologia originária da Grã-Bretanha e da Alemanha.

Convém ressaltar que, mesmo recebendo influência de outros países, a Ferrovia Darjeeling destacou-se pelas adaptações e remodelações da tecnologia ferroviária, alinhando-se de forma única e peculiar com o seu contexto social, econômico, geográfico. Tais aprimoramentos e soluções acabaram por influenciar também outras ferrovias mundiais, a exemplo das ferrovias no Vietnam,

na Sumatra (Java), e na própria Índia, através da ferrovia Kalka (utilizou bitola estreita na linha férrea e as mesmas locomotivas a vapor).

No entanto, é interessante observar que o Estado-parte não reconhece o intercâmbio tecnológico como um atributo excepcional. Por outro lado, o ICOMOS e o Comitê do Patrimônio Mundial destacam este atributo em seus pareceres, sendo possível deduzir a conferência de valores históricos à Ferrovia Darjeeling pelo fato de testemunharem a história da tecnologia e da sua difusão entre as diversas localidades mundiais.

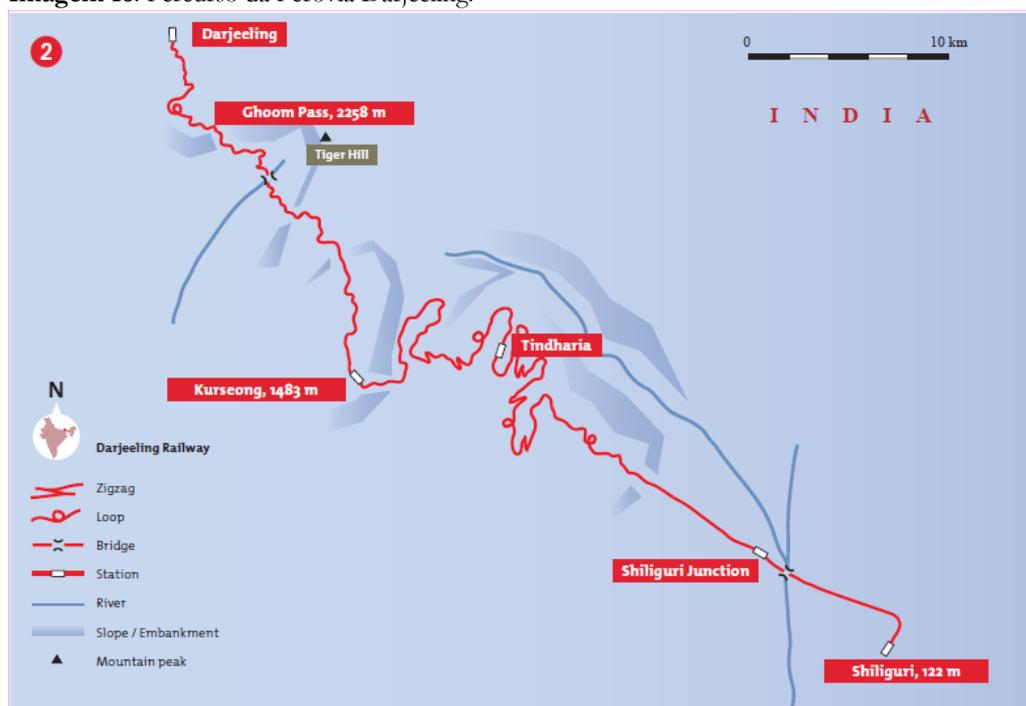
5.1.6 Forma e design: A combinação de curvas e bitola estreita

A ferrovia Darjeeling é uma ferrovia simples, de bitola estreita (0,61m), com apenas uma obra d'arte (01 ponte). Apresenta-se pioneira no cenário das ferrovias mundiais, por representar a combinação bitola estreita/curvas (zig-zag e loops).

Como não corta maciços terrosos, a tecnologia empregada resume-se à utilização de 06 (seis) curvas zig-zag (curvas em “S”) e 03 (três) loops (curvas completas), sendo o *Batasia Loop* o mais conhecido, para superar as grandes altitudes e obstáculos geográficos. A sua rota apresenta gradientes de até 1:18, em percursos completamente abertos e sinuosos, sendo 73% (setenta e três por cento) do seu comprimento composto por curvas. A via férrea, portanto, permanece sem grandes alterações, desde o seu período de construção, salvo pequenos trechos acometidos por deslizamentos que tiveram reparos substanciais.

O Estado-parte e o ICOMOS reconhecem a forma, o design e a tecnologia empregada, como atributos excepcionais, sendo possível deduzir a conferência de valores estéticos, tecnológicos e históricos ao excepcional feito de engenharia civil; a qualidade dos elementos de apoio, ao pioneirismo da utilização de bitolas estreitas e curvas, sendo também compreendida como um protótipo da engenharia ferroviária para outras partes do mundo.

Imagem 16: Percurso da Ferrovia Darjeeling.



Fonte: Dossiê de Nomeação da Ferrovia Rhaetian (SWITZERLAND/ITALY, 2006).

O Comitê do Patrimônio Cultural, por sua vez, reconhece a excepcionalidade da ferrovia como um modelo que exerce influência em várias localidades do mundo. Deduz-se, portanto, que o Comitê confere à *forma e ao design* da Ferrovia Darjeeling valores estéticos, reconhecendo-os como um dos valores possíveis de constituir o seu OUV.

5.1.7 Composição do conjunto: A qualidade dos elementos de apoio

A ferrovia Darjeeling apresenta, ainda hoje, 11 (onze) estações ferroviárias, destacando-se a estação Ghoom (reconhecida como a 2ª. estação mais alta do mundo, com 2.258 (dois mil, duzentos e cinquenta e oito) metros de altitude, 02 (dois) terminais, armazém de mercadorias, a Oficina de Thindaria, galpões para as locomotivas e o material rodante, e as casas dos ferroviários. Segundo consta no Documento de Avaliação da Ferrovia Darjeeling, tais elementos ferroviários ainda preservam as suas características originais.

No tocante aos elementos móveis, as locomotivas a vapor denominadas por “*Toy train*”, em número de 20 (vinte), foram substituídas por locomotivas a diesel. Contudo, 02 (duas) máquinas originais ainda se encontram preservadas e em funcionamento para fins turísticos. Os antigos vagões *Everest* (construídos em 1914) ainda são utilizados, a rotunda permanece preservada e os equipamentos de sinalização ainda mantêm suas características originais.

Os Estados-partes reconhecem a existência destes elementos como atributos que testemunham as habilidades técnicas de uma época, sendo possível compreender a função destas estruturas ferroviárias que, por sua vez, expressam uma importante fase da história humana. É possível deduzir, a partir dos atributos apontados pelos Estados-partes, a conferência de valores de pesquisa – pelo potencial informativo e pelas evidências das atividades e funções da ferrovia; valor estético pela qualidade das edificações; valor de existência, pela sobrevivência destas estruturas ferroviárias na atualidade; bem como dos valores históricos, por ilustrar períodos significativos da história humana.

O ICOMOS, por sua vez, também reconhece a qualidade e a existência dos elementos ferroviários como características de destaque, indicando a possibilidade de atribuição de valores estéticos, históricos e de existência à *composição do conjunto ferroviário*. No entanto, tais atributos não se encontram expressados nos critérios de valoração, não sendo validados, portanto, os possíveis valores atribuídos pelos Estados-partes e ICOMOS como de OUV.

Imagem 17: Ferrovia Darjeeling



Foto: M. Janich

Fonte: Dossiê de Nomeação da Ferrovia Rhaetian (Switzerland/Italy, 2006).

5.1.8 Relação com o entorno natural e construído

A ferrovia Darjeeling situa-se na cadeia inferior da Cordilheira do Himalaia, inserida em uma paisagem marcada por grandes áreas de cultivo de chá, cachoeiras, vales verdes escondidos pelas nuvens, pelo Himalaia encoberto pela neve, densas florestas e pequenas áreas urbanas e rurais.

Constata-se, portanto, nos documentos analisados, que a zona núcleo da ferrovia indiana compreende a via férrea (com largura de 0,61m) e elementos ferroviários nas proximidades imediatas. A delimitação da zona de entorno, por sua vez, é bem reduzida quando comparada à da Ferrovia Semmering e Rhaetian, por contemplar um perímetro de apenas 3,00 (três) metros de largura (no lado da montanha) e 5,00 (cinco) metros de largura (no lado do vale), ao longo da via férrea.

A delimitação da área de entorno, portanto, não abrange a percepção da paisagem descrita acima, restringindo-se, quase que completamente, à via férrea e aos elementos ferroviários.

Ademais, verifica-se que o Estado-parte, o ICOMOS e o Comitê não reconhecem a relação da ferrovia com o seu entorno natural e construído como um atributo de valor excepcional, ratificando a compreensão da ferrovia Darjeeling como uma estrutura isolada, desassociada, portanto, da sua bela paisagem circundante.

Imagem 18: Ferrovia Darjeeling, na sessão do Batasia.



Foto: A. M. Hurrel (2005)

Fonte: Dossiê de Nomeação da Ferrovia Rhaetian (SWITZERLAND/ITALY, 2006)

5.1.9 Relação sócio territorial

A construção da ferrovia Darjeeling propiciou uma mudança significativa no estilo de vida de diversas comunidades indianas. O percurso da região de Calcutá até a Região de Darjeeling foi reduzido de 06 (seis) dias para menos de 24 (vinte e quatro) horas. A ferrovia possibilitou, portanto,

um maior e *mais rápido acesso às áreas montanhosas, novos assentamentos humanos* e um consequente *desenvolvimento econômico e social*, sendo reconhecido por todas as instâncias como um atributo capaz de expressar o OUV da Ferrovia Darjeeling.

Por esta razão, deduz-se que os valores sociais atribuídos ao atributo *relação sócio territorial* pode ser considerado como um dos valores que podem justificar o reconhecimento da ferrovia como patrimônio mundial.

5.1.10 Espírito e sentimento: O simbólico “Toy Train”

A Ferrovia Darjeeling é uma ferrovia antiga e muito significativa para a comunidade indiana. A manutenção do ofício da plantação do chá verde (representando ainda hoje a herança da colonização britânica), a manutenção de algumas locomotivas originais, afetosamente conhecidas por “*Toy train*” (cuja operacionalização ainda se mantém nos mesmos moldes do início da sua construção), e os equipamentos de apoio ferroviário (ainda bem conservados e ilustrando o know-how técnico e a operacionalização das ferrovias montanhosas do final do século XIX) são alguns dos elementos imateriais corporificados nas estruturas antigas e bem preservadas da Ferrovia Darjeeling, ainda presentes nos dias de hoje.

Nos documentos analisados, foi possível constatar que o Estado-parte, ao indicar a inscrição da ferrovia sob o critério iii) (uso da terra) justifica a importância da ferrovia na *manutenção da tradição da cultura do chá*, que permanece como fonte de subsistência de muitas comunidades na atualidade. Ao indicar também a inscrição da ferrovia sob o critério iv) (tipo de construção), justifica a importância dos elementos de apoio ferroviários ainda existentes como representativos do know-how ferroviário.

Em razão disso tudo, deduz-se que o Estado-parte confere ao atributo *espírito e sentimento* valores culturais simbólicos, pelo sentimento de identidade com a ferrovia e pelas suas representações simbólicas.

Entretanto, tais atributos não são apontados pelo ICOMOS tampouco estão expressados nos critérios validados pelo Comitê do Patrimônio Mundial como de OUV.

Imagem 19: Locomotiva a vapor “Toy Train”



Foto: Amos Chapple

Fonte: <<http://whc.unesco.org/en/list/944/gallery/>>. Acesso em: 09 jul. 2014.

Imagem 20: Plantação de chá no vales da Região Darjeeling.



Foto: Amos Chapple

Fonte: <<http://whc.unesco.org/en/list/944/gallery/>>. Acesso em: 09 jul. 2014.

5.1.11 Linguagem: Intercâmbio da cultura Hindu e Budista

A Ferrovia Darjeeling propiciou uma maior e mais rápida conexão entre as regiões da planície e as regiões montanhosas do alto do Himalaia, refletindo também na coesão de duas culturas tradicionais distintas, a saber: a cultura Hindu, de Bengala, e a cultura Budista, da região montanhosa.

Nos documentos analisados, constata-se que o Estado-parte, ao indicar a inscrição da ferrovia sob o critério ii) justifica a importância da ferrovia por exibir uma importante *troca de valores humanos*. No âmbito do ICOMOS é destacada a importância da ferrovia pela *fusão cultural estabelecida entre a cultura Hindu, Budista e Britânica*.

Por conseguinte, deduz que os Estados-parte e o ICOMOS conferem valores simbólico/culturais à categoria de atributo *linguagem*. No entanto, quando analisados os Documentos de Decisão, verifica-se que tais elementos não são destacados nos critérios de validação homologados pelo Comitê, não conformando, assim, atributos que expressem o OUV da Ferrovia Darjeeling.

5.2 O Valor Universal Excepcional da Ferrovia Darjeeling

Compreende-se que o Valor Universal Excepcional da Ferrovia Darjeeling é uma denominação dada a uma multiplicidade de valores, que foram atribuídos pelo Estado-parte, avaliados pelo ICOMOS e validados pelo Comitê do Patrimônio Mundial. Desta forma, os itens na sequência objetivam expor os valores que se deduz terem sido conferidos em cada instância para a investigação do OUV atribuído à Ferrovia Darjeeling.

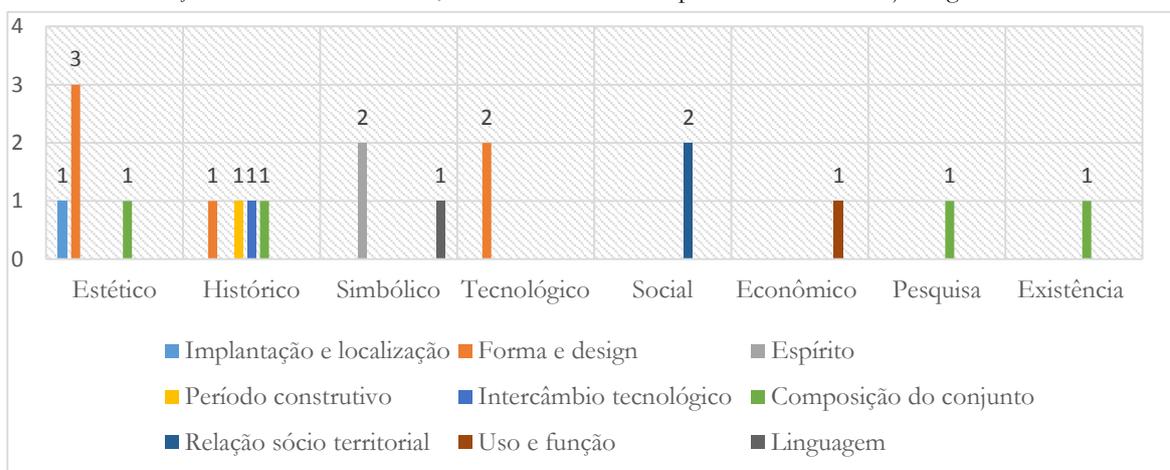
5.2.1. Os valores atribuídos pelo Estados-Parte

A partir da análise do Documento de Avaliação, foi possível verificar que o Estado-parte indicou a inscrição da ferrovia Darjeeling sob os critérios i) referente à singularidade na combinação bitola estreita/curvas zig zag e loops; ii) intercâmbio de valores humanos; iii) tradição do chá; e iv) Ferrovia e elementos de apoio ferroviário que ilustram fase da história humana.

Ao proceder à análise das justificativas e dos referidos critérios de valoração indicados e constantes no **Documento de Avaliação do Corpo Consultivo**, a partir da metodologia exposta no capítulo 3, foi possível verificar que o Estado-parte confere à Ferrovia Darjeeling **valores estéticos, históricos, simbólicos, tecnológicos, sociais e econômicos**.

Os **valores estéticos** são atribuídos a 03 (três) categorias de atributos: *Implantação e localização*, *Forma e design* e *Composição do conjunto*. Os **valores históricos** são conferidos à: *Forma e design*, *Período construtivo*, *Intercâmbio tecnológico* e *Composição do conjunto*; Os **valores simbólicos** são expressos no *Espírito e sentimento* e *Linguagem*; os **valores tecnológicos** à *Forma e design* da Ferrovia; os **valores sociais** vinculados à *Relação sócio territorial*; e o **valor econômico** é conferido à categoria de *Uso e função*, **valor de pesquisa** à *Composição do conjunto*; e o **valor de existência** à *Composição do conjunto*, conforme se observa no gráfico abaixo reproduzido:

Gráfico 11: Relação - Atributos e Valores, no âmbito do Estado-parte – Ferrovia Darjeeling.



Elaboração: Ana Paula M. de Bitencourt da C. Lins, 2015

Deduz-se, portanto, que o valor histórico é atribuído a um maior número de atributos (04), seguido do valor estético (03), e do valor simbólico (02). Os demais valores são conferidos a apenas 01 (um) atributo. Consta-se, ainda, que o valor estético é conferido ao atributo *Forma e design* com uma frequência superior (03), destacando-se em relação aos demais.

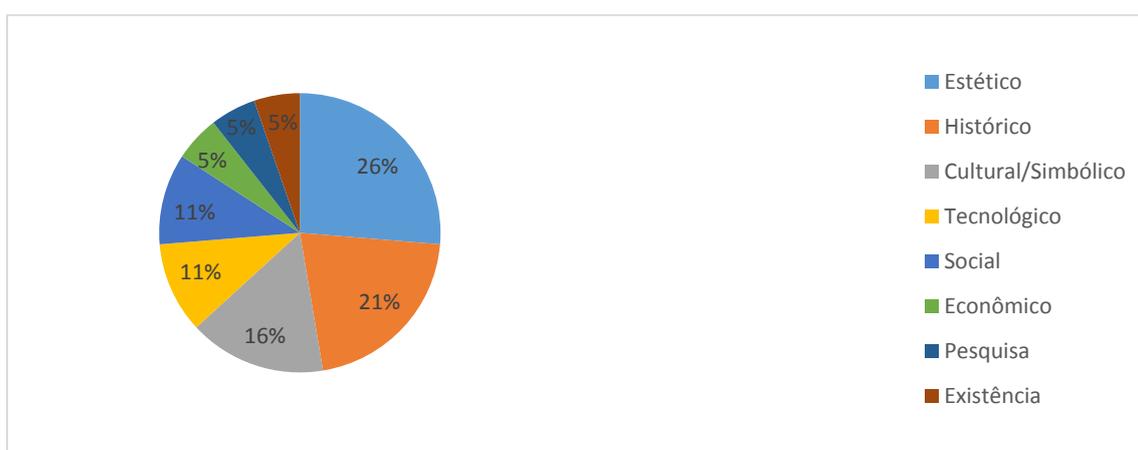
Ao analisar quantitativamente os atributos, verifica-se que o Estado-parte reconhece como de maior excepcionalidade as categorias de atributos relacionadas à *Forma e design* (38%), seguido do *Espírito e sentimento*, e *Relação sócio territorial* (13%); e do *Período construtivo*, *Intercâmbio tecnológico*, *Localização e implantação*, *Composição do conjunto*, *Uso e função* e *Linguagem* (6%). Os atributos relacionados à *Concepção, mão de obra e gestão*; e a *Relação com o entorno* não foram reconhecidos pelo Estado-parte.

Gráfico 12: Frequência dos Atributos reconhecidos pelo Estado-parte - Ferrovia Darjeeling

Elaboração: Ana Paula M. de Bitencourt da C. Lins, 2015.

Tal fato expressa que a Ferrovia Darjeeling é percebida pelo Estado-parte pela sua *forma e design* (infra-estrutura e elementos de apoio) e pelos seus atributos imateriais representados pela pelo *espírito e sentimento* (tradições, know how técnico) e *relação sócio territorial* (acesso a novas localidades, desenvolvimento social e econômico da população), que de forma integrada expressam o entendimento da ferrovia como um *sistema técnico-social*. Destaca-se, ainda, que o não reconhecimento dos atributos relativos à *relação com o entorno* remete ao entendimento da ferrovia de forma desassociada da sua paisagem circundante.

No tocante à análise quantitativa dos valores, deduz-se que o Estado-parte reconhece como excepcionais: o *valor estético* (26%), seguido do *valor histórico* (21%), *valor cultural/simbólico* (16%), *valor social e tecnológico* (11%); e *valor econômico, de pesquisa e existência* (5%).

Gráfico 13: Frequência dos Valores conferidos pelo Estado-parte - Ferrovia Darjeeling.

Elaboração: Ana Paula M. de Bitencourt da C. Lins, 2015.

Isso é um indicativo de que o Estado-parte reconhece os valores estéticos como os mais importantes da ferrovia Darjeeling, localizando-os, portanto, no topo de uma possível hierarquia de valores. Os valores históricos também são apontados como de grande relevância, seguidos dos valores culturais/simbólico.

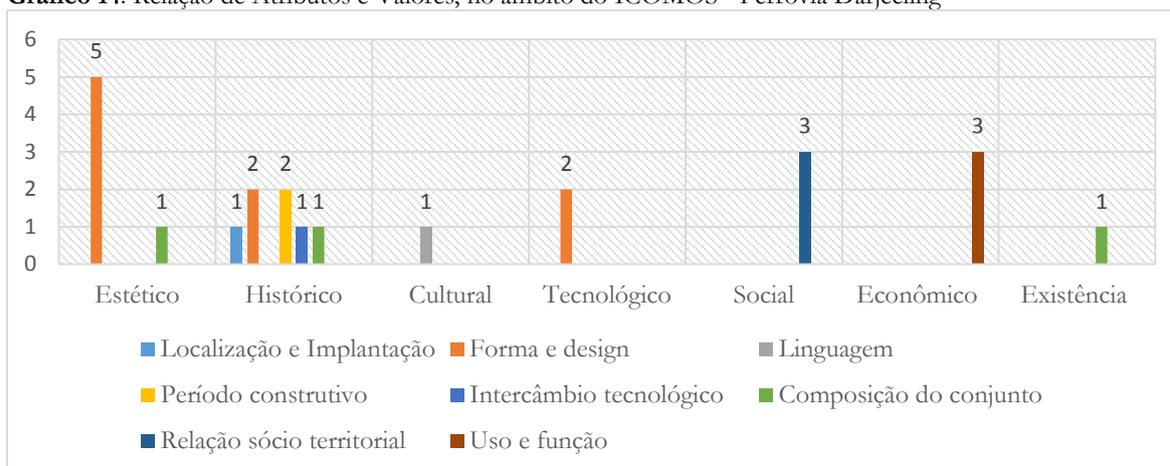
No tocante aos valores de existência e de pesquisa, deduz-se que os mesmos sejam conferidos aos elementos de apoio ferroviários, uma vez que a existência da ferrovia é condição para a sua candidatura a Lista do Patrimônio Mundial, diferentemente dos seus elementos de apoio (estação, armazém, material rodante).

Depreende-se, também, a ausência de atributos que possam ser conferidos valores paisagísticos, ratificando o não reconhecimento da paisagem como um elemento interdependente e integrado com a ferrovia.

5.2.2 Os valores julgados pelo ICOMOS

O ICOMOS, por sua vez, avalia a justificativa e os critérios reconhecidos pelo Estado-parte, utilizando como suporte o Estudo “*Railway as a World Heritage Site*”, sem reconhecer, porém, os critérios i) e iii) indicados pelos Estados-partes. Recomenda, assim, a sua inscrição apenas sob os critérios ii) e iv) para a análise e a validação do Comitê do Patrimônio Mundial.

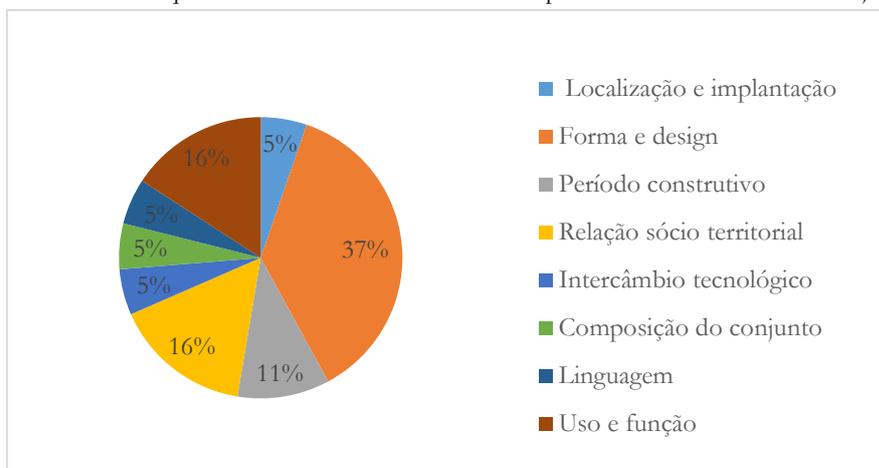
A partir da avaliação e dos critérios propostos pelo ICOMOS, contidos no **Documento de Avaliação**, foi possível verificar que o órgão consultivo reconheceu os seguintes valores conferidos aos atributos: **valores estéticos:** *Forma e design, e Composição do conjunto*; Os **valores históricos:** *Localização e implantação, Forma e design, Período construtivo, Intercâmbio tecnológico e Composição do conjunto*; os **valores culturais/simbólicos** à *Linguagem*; **valores tecnológicos** à *Forma e ao Design da Ferrovia*; o **valor social** à *Relação sócio territorial*; o **valor econômico** à *Uso e Função*; e o **valor de existência** à *Composição do conjunto*.

Gráfico 14: Relação de Atributos e Valores, no âmbito do ICOMOS - Ferrovia Darjeeling

Elaboração: Ana Paula M. de Bitencourt da C. Lins, 2015

Neste cenário, deduz-se que o valor histórico seja conferido a um maior número de atributos (05), seguido do valor estético (02). Em relação à frequência, infere-se que o **valor estético** é atribuído com uma maior frequência ao atributo *Forma e design* (5), bem como o **valor social** é atribuído a *Relação sócio territorial* (3) e o **valor econômico** ao *Uso e função* (3).

Ao analisar quantitativamente os atributos, depreende-se que o ICOMOS reconhece como de maior excepcionalidade os atributos relacionados à *Forma e design* (37%); *Relação sócio territorial*, e *Uso e função* (16%); *Período construtivo* (11%), *Composição do conjunto*, *Linguagem*, *Intercâmbio tecnológico*, *Localização e implantação* (5%). Contudo, não reconhece o atributo *Espírito e sentimento* apontado pelo Estado-parte.

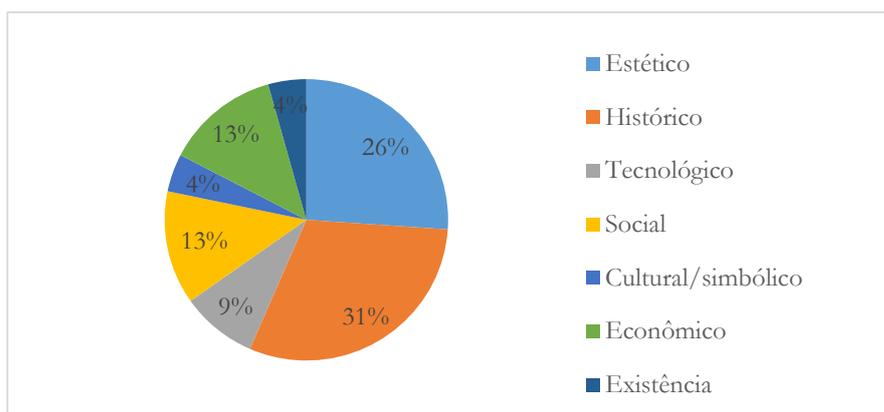
Gráfico 15: Frequência dos Atributos reconhecidos pelo ICOMOS – Ferrovia Darjeeling

Elaboração: Ana Paula M. de Bitencourt da C. Lins, 2015

Apesar de o ICOMOS não reconhecer os atributos imateriais da categoria *Espírito e sentimento* apontados pelo Estado-parte, constata-se que o órgão consultivo compreende a ferrovia como um sistema técnico-social, desassociado, porém do seu entorno natural e construído.

No tocante à análise quantitativa dos valores, constata-se que o ICOMOS julga como excepcionais: o *valor histórico* (31%), seguido do *valor estético* (26%), *valor social*, e *valor econômico* (13%), *valor tecnológico* (9%), e *valores cultural/ simbólico e de existência* (4%).

Gráfico 16: Frequência dos Valores conferidos pelo ICOMOS – Ferrovia Darjeeling



Elaboração: Ana Paula M. de Bitencourt da C. Lins, 2015

Isso significa um indicativo de que o ICOMOS reconhece os mesmos valores conferidos pelo Estado-parte à Ferrovia Darjeeling, como também considera os valores históricos e estéticos os mais importantes, situando-os no topo de uma possível hierarquia de valores.

5.2.3 Os valores validados pelo Comitê do Patrimônio Mundial

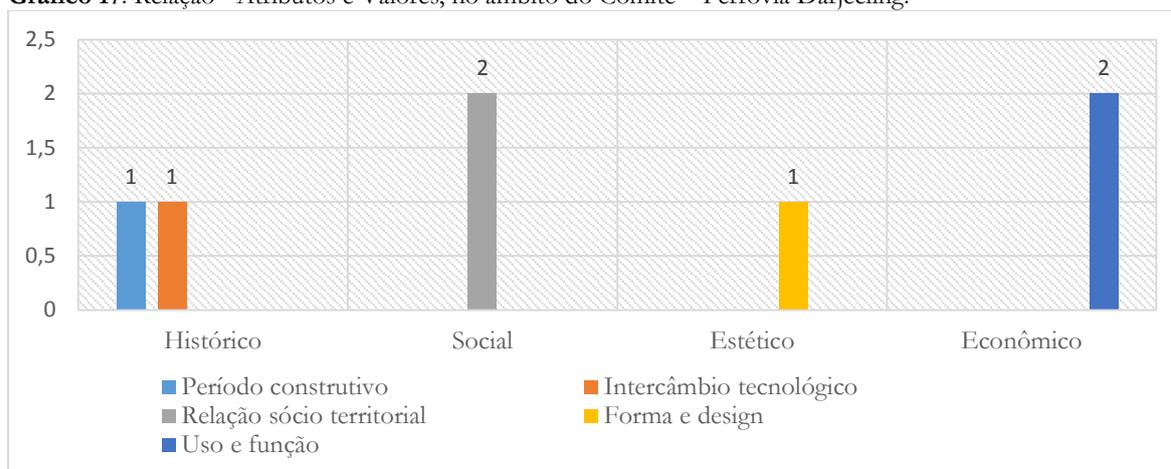
O Documento de Decisão analisado, além de conter os critérios de valoração, apresenta algumas observações, como eventuais compromissos ou pendências relativas à inscrição do bem na Lista do Patrimônio Mundial. No caso da Ferrovia Darjeeling, o Comitê apontou para a necessidade de se criar uma unidade de conservação do patrimônio, estabelecer uma zona de entorno da ferrovia e de implementar o plano de gestão²⁷¹.

²⁷¹Tal fato aponta para as limitações técnicas do Estado-parte, que, a despeito do não atendimento dos requisitos normativos e de gestão, conseguiu efetivar a inscrição na Lista do Patrimônio Mundial da primeira propriedade industrial na Índia.

No entanto, a partir da análise dos critérios contidos no **Documento Decisão do Comitê**, foi possível deduzir a validação dos seguintes valores conferidos à Ferrovia Darjeeling: **valor histórico, valor social, valor estético e valor econômico**.

O Comitê validou os **valores históricos** conferidos ao *Período construtivo* e ao *Intercâmbio tecnológico*; o **valor social** à *Relação sócio territorial*, e o **valor estético** à *Forma e design*, e o **valor econômico** ao *Uso e função*, conforme pode observado no gráfico abaixo:

Gráfico 17: Relação - Atributos e Valores, no âmbito do Comitê – Ferrovia Darjeeling.



Elaboração: Ana Paula M. de Bitencourt da C. Lins, 2015

Deduz-se, portanto, que o valor histórico seja conferido a um maior número de atributos (02) e que os valores sociais e econômicos sejam conferidos com uma maior frequência aos atributos *Forma e design* e *Uso e função*, respectivamente.

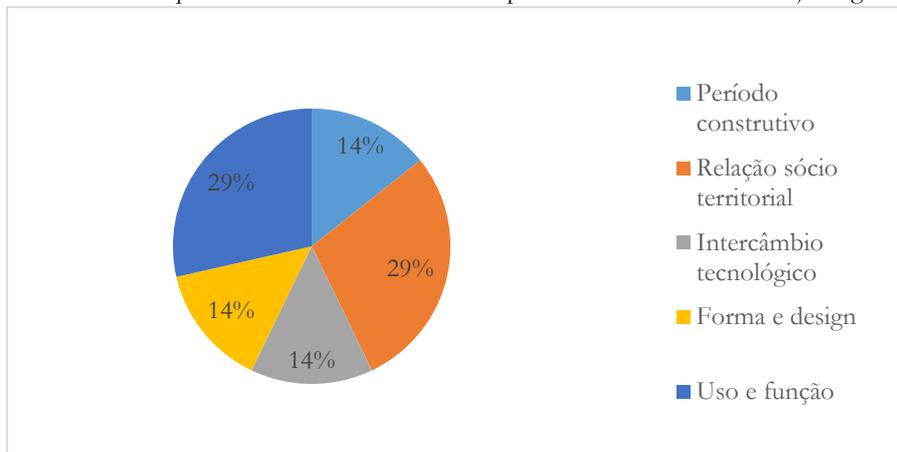
Infere-se, ainda, que o Comitê não reconhece como atributos excepcionais os elementos ferroviários (as estações, oficinas, locomotivas), bem como a implantação montanhosa da ferrovia e o intercâmbio das culturas hindu e budista, representados nos atributos de *Composição do conjunto* e *Localização e implantação*.

Ao analisar quantitativamente os atributos, infere-se que Comitê reconhece como de maior excepcionalidade os atributos relacionados à *Relação sócio territorial*, e ao *Uso e função* (29%), ao *Período construtivo*, ao *Intercâmbio tecnológico* e à *Forma e design* (14%).

Tal panorama é um indicativo de que o reconhecimento da Ferrovia Darjeeling pelo Comitê se relaciona apenas com o intercâmbio tecnológico e as transformações sociais e econômicas oriundas da sua construção. Diferentemente das demais instâncias, os atributos materiais (tecnologia, via férrea, elementos de apoio) são secundarizados pelos atributos imateriais (relativos

ao importante papel da ferrovia no desenvolvimento social de uma comunidade multicultural), conforme pode ser observado no gráfico a seguir:

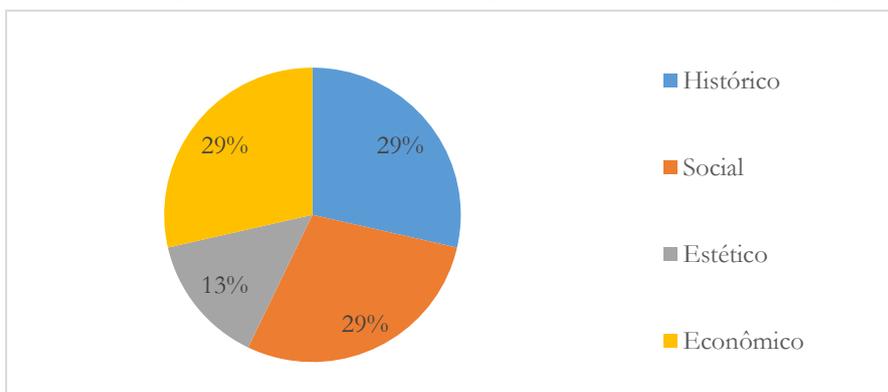
Gráfico 18: Frequência dos Atributos validados pelo Comitê – Ferrovia Darjeeling.



Elaboração: Ana Paula M. de Bitencourt da C. Lins, 2015

No tocante à análise quantitativa dos valores, deduz-se que o Comitê julga como excepcionais: o valor histórico, social e econômico (29%) e o valor estético (13%).

Gráfico 19: Frequência dos Valores validados pelo Comitê – Ferrovia Darjeeling.



Elaboração: Ana Paula M. de Bitencourt da C. Lins, 2015

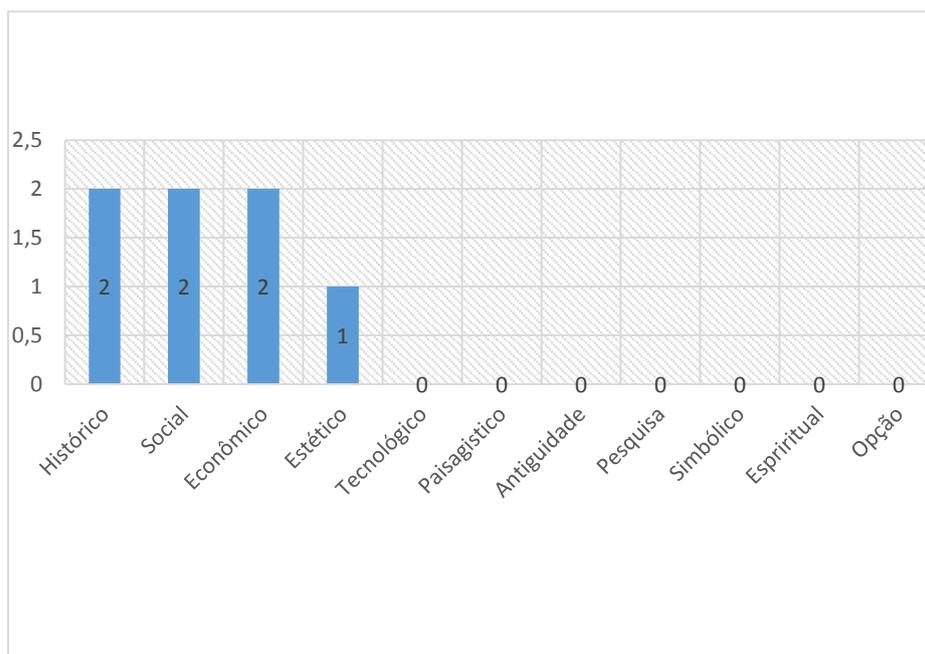
O Comitê valida, portanto, os 04 (quatro) valores mais frequentes e de maior destaque reconhecidos pelo ICOMOS, divergindo apenas por pontuar o valor estético como o menos frequente. Desta forma, é possível inferir que os **valores históricos, sociais, estéticos e econômicos** despontam como a pluralidade de valores que conforma o OUV da Ferrovia Darjeeling.

Ao analisar os possíveis valores conferidos à Ferrovia Darjeeling pelo Estado-parte, pelo ICOMOS e validados pelo Comitê do Patrimônio Mundial, depreende-se que foi possível agregar o valor tecnológico nas tipologias de valores elencado no capítulo 2. Por outro lado, deduz-se que apenas os valores de antiguidade e de opção não foram conferidos aos atributos identificados.

Não foi possível inferir a conferência do valor de antiguidade à Ferrovia Darjeeling e aos seus elementos de apoio por não terem sido identificados o caráter de vetustez e de falta integridade destes elementos materiais, nos documentos analisados. Tampouco foi possível deduzir a atribuição do valor de opção (possibilidade de um uso futuro da ferrovia ou dos seus elementos de apoio), uma vez que todos permanecem sendo utilizados no presente.

Percebe-se, portanto, que os elementos de apoio são ressaltados pelos Estados-partes e pelo próprio ICOMOS como de destaque. A sua existência, qualidade construtiva e bom estado de conservação são relatados nos documentos como características importantes por possibilitar compreender a história e o know-how funcional das ferrovias. Destarte, é passível de dedução a conferência de valores de pesquisa, históricos, estéticos e de existência a estes elementos ferroviários.

Em relação ao valor de existência, infere-se que, a despeito de não estar pontuado na pluralidade de valores, é um valor já validado como constituinte do OUV da Ferrovia Darjeeling, considerando que a sua existência é condição essencial para a sua inscrição na Lista do Patrimônio Mundial.

Gráfico 20: Hierarquia dos valores que constituem o OUV da Ferrovia Darjeeling

Elaboração: Ana Paula M. de Bitencourt da C. Lins, 2015

Logo é possível deduzir que os valores mais frequentes e, portanto, os mais relevantes na conformação do OUV da Ferrovia Darjeeling relacionam-se com a importância histórica da ferrovia e os impactos propiciados por ela na região Darjeeling sob o ponto de vista social e econômico. Bem por isso, é considerada como um protótipo de ferrovia cujas características peculiares influenciaram diversas outras ferrovias em todo o mundo.

5.3 Considerações Parciais

O Dossiê de Nomeação da Ferrovia Darjeeling, assim como o da Ferrovia Semmering, não contemplou Estudos Comparativos, a fim de subsidiar o Estado-parte e o ICOMOS no reconhecimento dos elementos de destaque (excepcionais) capazes de expressar o OUV da ferrovia indiana. Desta forma, o Estudo “*Railway as World Heritage Site*” foi considerado para tal fim, uma vez que contemplou como um dos estudos de caso a Ferrovia Darjeeling.

No aludido Estudo foi pontuado que ferrovia indiana, apesar de não apresentar grandes estruturas, conseguiu adotar soluções técnicas excepcionais (combinação de bitola estreita e curvas) para superar as grandes dificuldades geográficas e climáticas da região. Ademais, foi enfatizada a sua importância para o desenvolvimento econômico e social da região, além de favorecer o intercâmbio de distintas culturas (Hindu e o Budismo), conectando as planícies com as regiões montanhosas.

Diante disso, o Estado-parte da Índia indicou 04 (quatro) critérios i), ii), iii) e iv) para o reconhecimento da Ferrovia Darjeeling como propriedade de OUV. O ICOMOS, por sua vez, só recomendou 02 (dois) destes critérios (ii e iv) que foram validados na íntegra pelo Comitê do Patrimônio Mundial.

Ao analisar a ferrovia Darjeeling, a partir dos seus atributos e valores, identificados nos documentos de análise, foi possível compreender como a ferrovia é percebida pelo Estado-parte, pelo ICOMOS e pelo Comitê do Patrimônio Mundial, ou melhor, que tipos de valores se deduz terem sido atribuídos à ferrovia e, por fim, inferir uma possível ordem dos valores (hierarquia).

Depreende-se que o entendimento da Ferrovia Darjeeling pelo Estado-parte e pelo ICOMOS dialogam. Ambas instâncias reconhecem a ferrovia como uma obra-prima da engenharia (pela combinação de bitolas estreitas e curvas) agregada a atributos imateriais relativos ao *know-how* operacional e ao intercâmbio cultural. O Estado-parte ainda reconhece os atributos relacionados a tradição da plantação do chá e sua importância para a subsistência das comunidades indicanas. Conflui, portanto, para o entendimento da Ferrovia como sistema técnico-social, distanciando-se da sua percepção como parte integrante do seu entorno natural e edificado.

O Comitê do Patrimônio Mundial, por sua vez, apresenta um entendimento mais genérico da ferrovia. Reconhece como atributos mais significativos a influência tecnológica agregada ao desenvolvimento social e econômico propiciado pela construção férrea na região indiana. Coincide, portanto, com o entendimento do Estado-parte e do ICOMOS ao não reconhecer a ferrovia como um conjunto associado ao seu entorno.

Outrossim, observa-se que os atributos relativos às tradições culturais e ao sentimento de identidade são mais destacados no âmbito do Estado-parte. Diante disso, depreende-se que o Estado-parte também atribui uma maior gama de valores locais culturais e simbólicos em relação à UNESCO. Os valores culturais/simbólicos, juntamente com os valores estéticos e históricos são, na visão da Índia, os valores de maior destaque da Ferrovia Darjeeling.

Nos âmbitos do ICOMOS e do Comitê, verifica-se que há uma concordância no tocante à supremacia dos **valores históricos, estéticos, sociais e econômicos**, que passam a ser oficializados como os valores constituintes do OUV da aludida Ferrovia.

Deduz-se, portanto que estes valores se situam no topo de uma possível hierarquia de valores (dentro da multiplicidade de valores conferidos à Ferrovia Darjeeling) porque é um indicativo de que apresentam *uma longa duração* e se *fundamentam em outros valores*, a exemplo dos

valores econômicos que são complementares aos sociais, pois propiciam a continuidade da indústria do chá, no alto das montanhas.

Ademais é deduzível que tais valores correspondam à *satisfação produzida no ser humano*, considerando a satisfação intelectual de reconhecer a ferrovia como um exemplar de um determinado período construtivo e de testemunhar uma fase da história humana. Inere-se, portanto, que são valores com um alto grau de percepção, uma vez que se deduz serem reconhecidos, compartilhados, conferidos e validados pelos Estados-partes e pela UNESCO.

CAPÍTULO 6: O VALOR UNIVERSAL EXCEPCIONAL DA FERROVIA RHAETIAN

O presente capítulo apresenta o estudo de caso da Ferrovia Rhaetian, com a finalidade de identificar os atributos e valores que justificam o seu reconhecimento como bem de Valor Universal Excepcional - OUV. Para tanto, apresenta-se subdividido em 02 (duas) etapas: a primeira apresenta como finalidade caracterizar a ferrovia Rhaetian a partir dos atributos e da interpretação dos valores a eles conferidos, em cada instância; a segunda, por sua vez, aborda a inferência das relações entre os atributos identificados e os valores conferidos, bem como a frequência de cada um, para a compreensão dos atributos e dos valores de destaque no âmbito de cada instância.

6.1 Atributos e Valores da Ferrovia Rhaetian

A ferrovia Rhaetian está localizada no continente Europeu, sendo composta por 02 (duas) Linhas: a Linha Albula (que vai de Thusis a Saint-Moritz, na Suíça) e a Linha Bernina (inicia em Saint-Moirtz e finaliza na região de Tirano, na Itália). É, portanto, considerada uma ferrovia transalpina e de abrangência internacional, também denominada pela UNESCO como bem transfronteiriço, por “consistir em áreas terrestres contínuas que se estendem através das fronteiras de dois ou mais Estado-parte vizinhos” (UNESCO, 2014, p. 46).

Em 28 de dezembro de 2004, os Estados-partes (Suíça e da Itália) inscreveram a ferrovia Rhaetian na Lista Indicativa, iniciando, desta forma, o seu processo para a inscrição na Lista do Patrimônio Mundial. O Dossiê de Nomeação da Ferrovia Rhaetian elaborado apresentou, além dos requisitos exigidos pelas Orientações Técnicas vigentes à época²⁷², (autenticidade/integridade, plano de gestão e normativo), a indicação da inscrição da Ferrovia sob os critérios i), ii) e iv)²⁷³.

Em 21 de dezembro de 2006, o Centro do Patrimônio Cultural recebeu o Dossiê de Nomeação, que se tornou apto para avaliação²⁷⁴ do ICOMOS²⁷⁵ somente em março de 2008. A

²⁷² No momento da inscrição da Ferrovia Rhaetian, as Orientações Técnicas vigentes à época (OT 2005), mais uma vez, tinham sido reformuladas, passando a incluir outras exigências para a inscrição dos bens na Lista do Patrimônio Mundial, tais como o Plano de Gestão e de Proteção Normativa, além dos demais requisitos de autenticidade/integridade e o enquadramento da propriedade em um ou mais critérios de OUV. No tocante ao conteúdo dos Dossiês de Nomeação, foram requisitados a inclusão dos Estudos Comparativos e a elaboração de uma Declaração de Valor Universal Excepcional, repercutindo, desta forma, no teor dos Documentos de Avaliação e de Decisão, que passaram a contar com mais itens, conforme já explicitado no capítulo 3 desta tese.

²⁷³ “i) representar uma obra-prima do gênio criativo humano; ii) exibir um evidente intercâmbio de valores humanos, ao longo do tempo ou dentro de uma área cultural do mundo, que teve impacto sobre o desenvolvimento da arquitetura ou da tecnologia, das artes monumentais, do urbanismo ou do paisagismo; iv) ser um exemplar excepcional de um tipo de edifício, conjunto arquitetônico ou tecnológico ou paisagem que ilustre (um) estágio(s) significativo(s) da história humana”. (UNESCO, 2005, p.37).

²⁷⁴ Segundo informações extraídas do Documento de Avaliação da Ferrovia Rhaetian (2008), o documento precisou atender algumas exigências para poder ser avaliado pelo ICOMOS, tais como: a reformulação da área da Zona Núcleo, dos critérios denominados para a propriedade, confirmação da implementação do Plano de gestão, dentre outros.

²⁷⁵ O ICOMOS realizou a visita técnica na ferrovia em agosto de 2007 e contou com a participação do Comitê Internacional de Jardins Históricos e Paisagens Culturais, e do TICCIH para avaliação da propriedade.

avaliação do referido Dossiê foi embasada no minucioso Estudo Comparativo, elaborado pelos Estados-partes, que subsidiou a elaboração do **Documento de Avaliação do Corpo Consultivo**.

No mesmo ano, foi realizada a 32^a. Conferência dos Sítios Patrimônio Mundial, resultando na confecção do **Documento de Decisão do Comitê do Patrimônio Mundial**²⁷⁶, que validou os critérios recomendados pelo ICOMOS e homologou a inscrição da Ferrovia Rhaetian na Lista do Patrimônio Mundial, na categoria de sítio, sob os critérios ii) e iv) referentes aos bens culturais.

“Critério ii) A Ferrovia Rhaetian - Albula/Bernina constitui um excepcional conjunto tecnológico, arquitetônico e ambiental. As duas linhas, hoje unificadas em uma única linha transalpina, incorpora um conjunto abrangente e diversificado de soluções inovadoras que testemunham o intercâmbio de valores humanos e culturais no desenvolvimento de tecnologias de ferrovias montanhosas, em termos de feitos arquitetônicos e de engenharia civil, e uma harmonia estética com a paisagem por onde passa.

Critério iv) A Ferrovia Rhaetian - Albula/Bernina é um significativo testemunho do desenvolvimento das ferrovias montanhosas em altas altitudes na primeira década do século XX. Representa um exemplo concreto de grande qualidade, que foi fundamental para o desenvolvimento a longo prazo das atividades humanas nas montanhas. Oferece paisagens diversificadas integradas com a ferrovia que significam o período de desenvolvimento das relações entre o homem e a natureza” (ICOMOS, 2008, p. 216, tradução nossa)²⁷⁷.

Compreende-se que, a partir da análise do **Documento de Avaliação** e do **Documento de Decisão**, foi possível identificar os atributos e interpretar os valores que justificaram o reconhecimento da Ferrovia Rhaetian como bem de Valor Universal Excepcional. Bem por isso, a partir da metodologia elencada no capítulo 3, foram identificados os atributos, interpretados os seus significados e inferidos os valores correspondentes, no âmbito dos Estados-partes, do ICOMOS e do Comitê do Patrimônio Mundial, expressos de forma resumida, nas tabelas 11,12 13, abaixo descritas, e explanadas ao longo deste capítulo.

²⁷⁶ A avaliação do ICOMOS teve como respaldo os Estudos Comparativos e os relatórios de missão no sítio realizado em Agosto de 2007.

²⁷⁷ Texto original: “*Criterion (ii): The Rhaetian Railway of Albula/Bernina constitutes an outstanding technical, architectural and environmental ensemble. The two lines, today unified in a single transalpine line, embody a very comprehensive and diversified set of innovative solutions that bear witness to substantial interchanges of human and cultural values in the development of mountain railway technologies, in terms of its architectural and civil engineering achievements, and its aesthetic harmony with the landscapes through which they pass. Criterion (iv): The Rhaetian Railway of Albula/Bernina is a very significant illustration of the development of mountain railways at high altitudes in the first decade of the 20th century. It represents a consummate example of great quality, which was instrumental in the long-term development of human activities in the mountains. It offers diversified landscapes in conjunction with the railway that are significant of this period of the flourishing of a relationship between man and nature*” (ICOMOS, 2008, p. 216).

Tabela 11: Ferrovia Rhaetian – Análise de Conteúdo do Documento de Avaliação (Estado-parte).

| Unidade de Registro | Palavra-chave | Categoria do Atributo | Significado | Valor |
|---|---|--|--|--------------------------------------|
| exemplary railway development in the Central Alps at the start of the 20 th century. | Alpes Centrais | Implantação e Localização | Exemplo da construção de ferrovias nos Alpes Centrais no começo do século XX | Histórico |
| wide range of solutions for the establishment of a railway; remarkable degree of stylistic homogeneity and high technical quality. | Solução técnica | Forma e Design | Grandes soluções de engenharia, homogeneidade de estilo e alta qualidade técnica. | Estético Tecnológico |
| opening up of the area in the direction of the upper valley of the Engadin. | Local de Encontro | Relação sócio territorial | Ruptura do isolamento das regiões montanhosas (Vale de Engadin). | Social |
| development of Alpine tourism and made a decisive contribution to the birth of winter sports | Uso | Uso e Função | Desenvolvimento do turismo alpino, nascimento do esporte de inverno. | Econômico |
| new relationship between European civilization and the mountains. | Estilo de vida | Relação sócio territorial | Nova relação entre a civilização europeia e as montanhas. | Social |
| never ceased to operate; mixed-use: diversified goods transport, local passengers and access to winter sports resorts for tourists; use intense and permanent. | Função Uso | Uso e Função | Uso contínuo: transporte de mercadorias, passageiros locais e turistas. | Econômico |
| linked to the high Alps, and in cultural landscapes that bear the traces of the village life, rural life and tourist frequentation. | Local de encontro | Relação sócio territorial | Conecta os Alpes e a paisagem cultural (vilas, estilo de vida rural e turismo)- Presença humana nos Alpes. | Social |
| The line is moreover situated in remarkable natural landscapes | Elementos naturais Entorno natural | Localização e Implantação Relação com o Entorno | A linha se situa em uma paisagem natural marcante. | Estético Paisagístico |
| mountain railway line fully integrated in the cultural and natural landscapes of the Alps | Elementos naturais Entorno natural | Localização e Implantação Relação com o Entorno | linha ferroviária montanhosa totalmente integrada com a paisagem cultural e natural dos Alpes. | Estético Paisagístico |
| The Albula line is a very comprehensive example of a railway line of great quality, particularly because of its outstanding civil engineering monuments. | Via férrea | Forma e Design | Albula é um exemplo de linha ferroviária com grande qualidade (monumentos de engenharia civil). | Estético |
| Technical performance of the Bernina electric adhesion and traction line on gradients of up to 70/1000. | Via férrea: gradiente Material rodante | Forma e Design | A performance da tecnologia elétrica em Bernina em gradiente de 70/1000. | Tecnológico |
| An early and exemplary railway construction resulting in the double disenclavement of a high alpine valley, the Upper Engadin | Local de encontro | Relação sócio territorial | Exemplo da construção ferroviária, resultando na ruptura do isolamento do alto dos vales alpinos e do Vale Engadin. | Social |
| A line constitutes an archetype of the golden age of mountain railway construction worldwide. | Era de ouro | Período Construtivo | Protótipo da construção da Era de ouro das ferrovias em todo o mundo | Histórico |
| Together the two initial historic lines today form a unique transalpine line, with substantial. | Ferrovia:Linha transalpina | Forma e Design | Duas linhas formam uma única linha transalpina. | Estético |
| traffic levels, which has never been uninterrupted. | Uso | Uso e Função | Uso contínuo sem interrupção. | Econômico |
| The line expresses the creative genius linked to the encounter and exchanges between highly diverse cultural and linguistic communities. | Intercâmbio cultural | Linguagem | Intercâmbio entre diversas culturas e línguas. | Cultural/ Simbólico |
| masterpiece of creativity generated by the interaction of major aesthetic standards, engineering genius, technical innovation and perfection in terms of know-how. | Ferrovia: Obra prima | Forma e Design | Interação do melhor padrão estético com engenharia genial, inovação técnica e perfeição em termo de Know-how | Estético Tecnológico |
| It is the product of exceptional large-scale cooperation, in a remarkable spirit of innovation in the face of the difficulties to be overcome. | Engenheiros, gestores e mão de obra | Concepção, mão de obra e gestão | É produto da cooperação em larga escala em face das dificuldades que foram superadas. | Histórico |
| <i>Criterion (i)</i> : is a pioneering work of modern engineering and architectural constructions that exhibits an important interchange of human values relating to technical innovation at the start of the 20th century. | Via férrea, elementos de apoio. Inovação técnica | Forma e Design Intercâmbio Tecnológico | É pioneira na engenharia moderna, construções arquitetônicas que exibe um importante intercambio de valores humanos relacionados a inovação técnica no começo do século XX | Estético Histórico Tecnológico |
| excellent example of a harmonious relationship between human action and a natural Alpine environment of great beauty. | Entorno natural e construído | Relação com o Entorno | Relação harmoniosa entre a ação humana e o meio ambiente alpino. | Estético Paisagístico. |
| technical ensemble that illustrates the apogee of the golden age of mountain railways. | Conjunto técnico Era de ouro | Forma e Design Período Construtivo | conjunto técnico que ilustra o apogeu da era de ouro das ferrovias montanhosas. | Estético Tecnológico Histórico |
| It has also had a powerful influence on perceptions of the Alps in the 20th century. | Estilo de vida | Relação sócio territorial | Mudança da relação homem natureza no século XX | Social Histórico |

Tabela 12: Ferrovia Rhaetian – Análise de Conteúdo do Documento de Avaliação (ICOMOS).

| Característica | Atributo | Categoria do Atributo | Significado | Valor |
|---|--|--|---|---|
| exemplary railway development for the disenclavement of the Central Alps at the start of the 20th century | Alpes Centrais | Relação sócio territorial | As duas linhas juntas representam um exemplo do desenvolvimento da ferrovia para a interligação dos Alpes Centrais no começo do século 20 | Social Histórico |
| the interchange of human and cultural values. | Intercâmbio cultural | Linguagem | Intercambio de valores humanos e culturais. | Simbólico |
| technical solutions for the establishment of the railway in often severe mountain conditions. It is a well designed construction that has been realised with a high degree of quality. | Via férrea, elementos de apoio. | Forma e Design | Diversidade e qualidade de soluções técnicas para vencer os obstáculos das regiões montanhosas. | Estético Tecnológico |
| It has remarkable stylistic and architectural homogeneity. | Ferrovia | Forma e Design | Homogeneidade estilística e arquitetônica | Estético |
| The railway infrastructure moreover blends in particularly harmoniously with the Alpine landscapes through which it passes. | Entorno natural e construído | Relação com o entorno | Harmonia da ferrovia com a paisagem | Estético Paisagístico |
| Critério ii) The Rhaetian Railway of Albula/Bernina constitutes an outstanding technical, architectural and environmental ensemble. | Exemplar União da técnica, arquitetura e meio ambiente | Relação com o entorno Forma e Design | Exemplar União da técnica, arquitetura e meio ambiente. | Estético Paisagístico Tecnológico |
| The two lines, today unified in a single transalpine line, embody a very comprehensive and diversified set of innovative solutions in the development of mountain railway technologies, in terms of its architectural and civil engineering achievements. | Linha transalpina Inovação Tecnológica | Forma e Design Intercambio tecnológico | Linha transalpina com diversidade de soluções técnicas em termo de arquitetura e engenharia civil, através do intercâmbio de ideias. | Estético Tecnológico Histórico |
| and its aesthetic harmony with the landscapes through which they pass. | Entorno natural e construído | Relação com o entorno | Linha transalpina relaciona-se, de forma harmoniosa, com a paisagem por onde passa. | Estético Paisagístico |
| Criterion (iv): development of mountain railways at high altitudes in the first decade of the 20th century. | Elementos naturais Século | Implantação e Localização Período Construtivo | Ilustra o desenvolvimento das ferrovias montanhosas em altas altitudes na primeira década do século XX | Histórico |
| development of human activities in the mountains. | atividades humanas nas montanhas. | Relação sócio territorial | responsável ao longo do tempo pelo desenvolvimento das atividades humanas nas montanhas. | Social Histórico Económico |
| diversified landscapes in conjunction with the railway that are significant of this period of the flourishing of a relationship between man and nature. | Entorno natural e construído Estilo de vida | Relação com o entorno Relação sócio territorial | A relação da ferrovia com a natureza fortaleceu a relação do homem com a natureza. | Estético Paisagístico Social. |

Tabela 13: Ferrovia Rhaetian – Análise de Conteúdo do Documento de Decisão (Comitê do Patrimônio Mundial).

| | | | | |
|---|--|--|--|---|
| Critério ii) The Rhaetian Railway of Albula/Bernina constitutes an outstanding technical, architectural and environmental ensemble. | Exemplar União da técnica, arquitetura e meio ambiente | Relação com o entorno Forma e Design | Exemplar União da técnica, arquitetura e meio ambiente. | Estético Paisagístico Tecnológico |
| The two lines, today unified in a single transalpine line, embody a very comprehensive and diversified set of innovative solutions in the development of mountain railway technologies, in terms of its architectural and civil engineering achievements. | Linha transalpina Inovação Tecnológica | Forma e Design Intercambio tecnológico | Linha transalpina com diversidade de soluções técnicas em termo de arquitetura e engenharia civil, através do intercâmbio de ideias. | Estético Tecnológico Histórico |
| and its aesthetic harmony with the landscapes through which they pass. | Entorno natural e construído | Relação com o entorno | Linha transalpina relaciona-se, de forma harmoniosa, com a paisagem por onde passa. | Estético Paisagístico |
| Criterion (iv): development of mountain railways at high altitudes in the first decade of the 20th century. | Elementos naturais Século | Implantação e Localização Período Construtivo | Ilustra o desenvolvimento das ferrovias montanhosas em altas altitudes na primeira década do século XX | Histórico |
| development of human activities in the mountains. | atividades humanas nas montanhas. | Relação sócio territorial | responsável ao longo do tempo pelo desenvolvimento das atividades humanas nas montanhas. | Social Histórico Econômico |
| diversified landscapes in conjunction with the railway that are significant of this period of the flourishing of a relationship between man and nature. | Entorno natural e construído Estilo de vida | Relação com o entorno Relação sócio territorial | A relação da ferrovia com a natureza fortaleceu a relação do homem com a natureza. | Estético Paisagístico Social. |

A partir da análise dos Documentos de Avaliação e de Decisão, foi possível identificar as seguintes categorias de atributos da Ferrovia Rhaetian: *Período construtivo; Localização e implantação; Concepção técnica, mão de obra e gestão; Uso e função; Intercâmbio tecnológico; Forma e design; Relação com o entorno; Relação sócio territorial; e Linguagem*. O atributo *Composição do conjunto*, embora não tenha sido destacado, por nenhuma instância, como capaz de expressar o OUV da Ferrovia Rhaetian, apresenta-se explicitado na relação abaixo por constar de forma superficial nos documentos analisados.

6.1.1 Período construtivo: A ferrovia da “Era de Ouro”

A ferrovia Rhaetian foi construída na primeira década do Século XX, sendo as Linhas Albula e Bernina abertas, respectivamente, em 1904 e 1910. É a ferrovia mais recente no cenário das ferrovias inscritas na Lista do Patrimônio Mundial, favorecendo-se, desta forma, dos últimos avanços tecnológicos à época, representados pela máquina de escavação mecânica (refletindo na construção de túneis complexo e sinuosos), linhas com design arrojado e a utilização das locomotivas elétricas.

Neste contexto, a Ferrovia Rhaetian representa, no cenário mundial, o pioneirismo da fase da engenharia moderna na construção ferroviária, no início do século XX, sendo considerada pelos Estados-partes como protótipo da ferrovia da “Era de Ouro” da construção ferroviária em montanhas.

O ICOMOS e Comitê do Patrimônio Mundial também reconhecem a importância histórica da Ferrovia Rhaetian por ilustrar o desenvolvimento das ferrovias montanhosas nos Alpes centrais, na primeira década do século XX.

Vale dizer, considera-se como um indicativo a atribuição de valores históricos à Ferrovia Rhaetian pelos Estados-partes, pelo ICOMOS e a sua validação pelo Comitê do Patrimônio Mundial, ao homologar no critério iv) que a ferrovia *testemunha a história do desenvolvimento das ferrovias montanhosas na primeira década do século XX*, constituindo, desta forma, um dos valores que constituem o seu Valor Universal Excepcional - OUV.

6.1.2 Localização e implantação: A ferrovia dos Alpes Centrais

A ferrovia Rhaetian é a única, dentre as ferrovias patrimônio mundial, com abrangência internacional. Composta pelas linhas Albula e Bernina, apresenta um percurso total de 128

quilômetros, iniciando-se com a linha Albula (Thusis /Saint-Moritz), na Suíça, finalizando-se com a linha Bernina (Saint-Moritz/ Tirano), na Itália. A ferrovia vence uma diferença de altitude de 1.566 metros em uma rota composta geograficamente por 09 (nove) sessões, que se inicia em uma altitude de 687 metros na linha Albula e atinge a altitude máxima de 2.253 metros, na linha Bernina.

As duas linhas, embora unificadas, apresentam princípios de construção diferentes. A linha Bernina foi concebida para seguir uma estrada de montanha existente, o que resulta em íngremes gradientes (até 70/1000) e curvas com raios curtos (apenas 45 m), cujas estruturas de engenharia, portanto, são menos numerosas, quando comparadas à linha Albula, que apresentam um número superior de obras d'arte. A ferrovia Rhaetian vence, portanto, regiões de altas altitudes, passando por cenários urbanos e rurais diversificados, compostos por vilas históricas, montanhas glaciais, lagos, hidroelétricas, dentre outros.

Imagem 21: Linha Albula – Implantação da ferrovia nos Alpes (Linha Bernina).



Foto: A. Badrutt

Fonte: Dossiê de Nomeação da Ferrovia Rhaetian (SWITZERLAND/ITALY , 2006).

Nos documentos analisados, verifica-se que os Estados-partes reconhecem a localização e a implantação da Ferrovia Rhaetian como um testemunho da ocupação dos Alpes Centrais no começo do século XX. Ademais, pontuam a sua implantação na paisagem como uma qualidade

singular, expressando a relação harmônica da ferrovia com o seu entorno natural e edificado. Desta forma, é um indicativo de que os Estados-partes atribuem valores históricos, valores estéticos e valores paisagísticos aos atributos de implantação da Ferrovia Rhaetian.

No tocante ao ICOMOS e ao Comitê, ambos pontuam, nos documentos analisados, apenas a importância da implantação da ferrovia como testemunho da ocupação das áreas montanhosas no começo do século XX, sendo possível deduzir, daí, que apenas os valores históricos são avaliados e validados, pela UNESCO, aos atributos de *localização e implantação* da Ferrovia Rhaetian.

6.1.3 Concepção técnica, mão de obra e gestão

Nos documentos analisados, verifica-se que os Estados-partes reconhecem a Ferrovia Rhaetian como *uma obra prima do gênio criativo*¹³⁷. Apesar de não mencionarem os profissionais responsáveis pela sua concepção, construção e gestão, ressaltam que a ferrovia é produto de uma excepcional *cooperação em larga escala*, marcado pelo espírito de inovação, em face dos difíceis obstáculos superados.

Compreende-se, portanto, que os Estados-partes reconhecem a importância da cooperação entre os diversos profissionais na concepção e na realização das soluções tecnológicas como um atributo que ilustra a história da operosidade humana na primeira década do século XX, podendo ser conferindo, sob este aspecto, valores históricos à ferrovia Rhaetian.

No entanto, tais atributos não são reconhecidos pela UNESCO como possíveis de expressar o Valor Universal Excepcional da Ferrovia Rhaetian, não sendo, portanto, validados os possíveis valores conferidos pelos Estados-partes aos atributos referentes à *concepção técnica, mão de obra e gestão*.

6.1.4 Uso e função: O uso contínuo para acesso aos Alpes Centrais

A ferrovia Rhaetian foi construída para facilitar o acesso à região do Vale de Engadin (região de Saint-Moritz), na Suíça, frequentada pela aristocracia, classe média alta, em particular sob a influência das elites britânicas, como área de lazer nos Alpes Suíços. Ao propiciar uma maior facilidade de acesso ao Alpes, a ferrovia acabou por incrementar as atividades de turismo já iniciadas

¹⁴⁸ Com base neste reconhecimento, os Estados-partes indicam a inscrição da Ferrovia Rhaetian sob o critério i) que representa uma obra- prima do gênio criativo humano.

naquele período¹³⁸, caracterizando a região dos Alpes Centrais, em especial a Região de Saint-Moritz, como uma área de reconhecimento mundial.

Nos documentos analisados, é possível verificar que os Estados-partes reconhecem o uso ininterrupto da ferrovia até os dias de hoje para o transporte de passageiros, de mercadorias, bem como dos turistas aos resorts. Ademais, apontam a sua importante influência no desenvolvimento do turismo alpino, no nascimento dos esportes de inverno.

Imagem 22: Primeira locomotiva a vapor - utilizada por membros do governo suíço.



Fonte: Dossiê de Nomeação Ferrovia Rhaetian (SWITZERLAND/ITALY, 2006).

Imagem 23: Locomotiva elétrica - campeonato de inverno.



Foto: A. Mettler

Fonte: Dossiê de nomeação da Ferrovia Rhaetian (SWITZERLAND/ITALY, 2006).

Desta forma, infere-se que os Estados-partes e a UNESCO, ao destacarem a importância do uso da ferrovia, da sua utilização para a satisfação de necessidades, bem como o seu potencial econômico (desenvolvimento do turismo) e atividades humanas nas montanhas, possivelmente atribuem à Ferrovia Rhaetian valores econômicos.

¹⁴⁹ O primeiro hotel em Saint Moritz foi construído em 1857 e, três anos depois, foram construídos mais três hotéis. Era, portanto, uma região frequentada pela aristocracia e alta sociedade para fins turísticos, que utilizavam as rotas de Albula e Bernina para acessar a região dos Alpes. Com o aumento do fluxo de turistas houve uma maior necessidade de aumentar o serviço de transporte como requisito para o futuro econômico dos habitantes da região e para o incremento do turismo (SWITZERLAND/ITALY, 2006).

6.1.5 Intercâmbio de tecnologia: o Protótipo da engenharia moderna

Nos documentos analisados, constata-se que os Estados-partes, o ICOMOS e o Comitê reconhecem a Ferrovia Rhaetian como uma ferrovia pioneira na utilização da tecnologia moderna no início do século XX, refletida nas obras exemplares de engenharia e na qualidade arquitetônica das construções. Tais inovações técnicas (túneis sinuosos, design arrojado, curvas estreitas), apesar de pioneiras no cenário mundial, expressam o intercâmbio de ideias no desenvolvimento da tecnologia ferroviária em áreas montanhosas (sob o ponto de vista da arquitetura e da engenharia civil).

Desta forma, compreende-se que os atributos referentes à história da tecnologia e da engenharia ferroviária nas regiões montanhosas, no início do século XX, são reconhecidos por todas as instâncias. Tal fato é um indicativo de que os Estados-parte e o ICOMOS conferem e validam os valores históricos aos atributos relacionados ao *intercambio de tecnologia*, conformando, daí, um possível valor constituinte do Valor Universal Excepcional da aludida ferrovia.

6.1.6 Forma e design: A união da técnica, da arquitetura e do meio ambiente.

A ferrovia Rhaetian é composta por 02 (duas) linhas, que, embora unificadas, apresentam tecnologias construtivas distintas. A Linha Albula apresenta bitola estreita e possui uma maior complexidade em relação à densidade construtiva, sendo composta por 42 túneis e galerias e 144 viadutos e pontes. A linha Bernina, por sua vez, apresenta bitola padrão e suas estruturas de engenharia são composta por 13 túneis e galerias (4km), 52 viadutos e pontes (700m), apresentando um grande trecho a céu aberto, antes de descer para o vale do Adda.

As duas linhas, portanto, apresentam grande parte dos seus viadutos e pontes em cantaria, representando o retorno deste material nas obras públicas da Europa Ocidental. Após a primeira Guerra Mundial, a linha Bernina teve a sua bitola ampliada e as técnicas de tração sofreram adaptações e inovações motivadas por questões de segurança. Algumas pontes também sofreram reforços estruturais, em concreto trabalhado, e algumas plataformas foram alargadas por questões operacionais.

Nos documentos analisados, verifica-se que os Estados-partes reconhecem como atributos excepcionais as soluções de engenharia adotadas na construção da ferrovia, bem como o estilo marcante, a homogeneidade e qualidade das estruturas e edificações. Tal fato é um indicativo da atribuição de valores estéticos e tecnológicos às estruturas, ao estilo arquitetônico neoclássico das

obras d'arte da Linha Albula; à tecnologia elétrica da Linha Bernina, aos gradientes, às altas altitudes superadas e principalmente à integração funcional e estrutural das duas linhas históricas (Albula e Bernina).

Imagem 24: Ferrovia Rhaetian, Linha Bernina - Viaduto Circular Brusio.



Fonte: Dossiê de Nomeação da Ferrovia Rhaetian (SWITZERLAND/ITALY , 2006).

O ICOMOS e o Comitê, por sua vez, reconhecem e validam os valores estéticos e tecnológicos atribuídos à forma e ao design da Ferrovia Rhaetian ao homologar no critério ii) a *excepcionalidade da ferrovia por constituir um conjunto formado pela integração da tecnologia, arquitetura e meio ambiente.*

6.1.7 Composição do conjunto

Nos documentos analisados, verifica-se que os elementos ferroviários integrantes da Ferrovia Rhaetian são abordados de forma superficial. São pontuadas, apenas, a existência de 36 (trinta e seis) estações ferroviárias, com uma grande diversidade de estilos, pois a grande maioria foi restaurada, ampliada ou reformada para atender à demanda crescente do turismo na região,

destacando-se, dentre elas, a Estação Stugl (1904) que foi transformada, posteriormente, em um hotel.

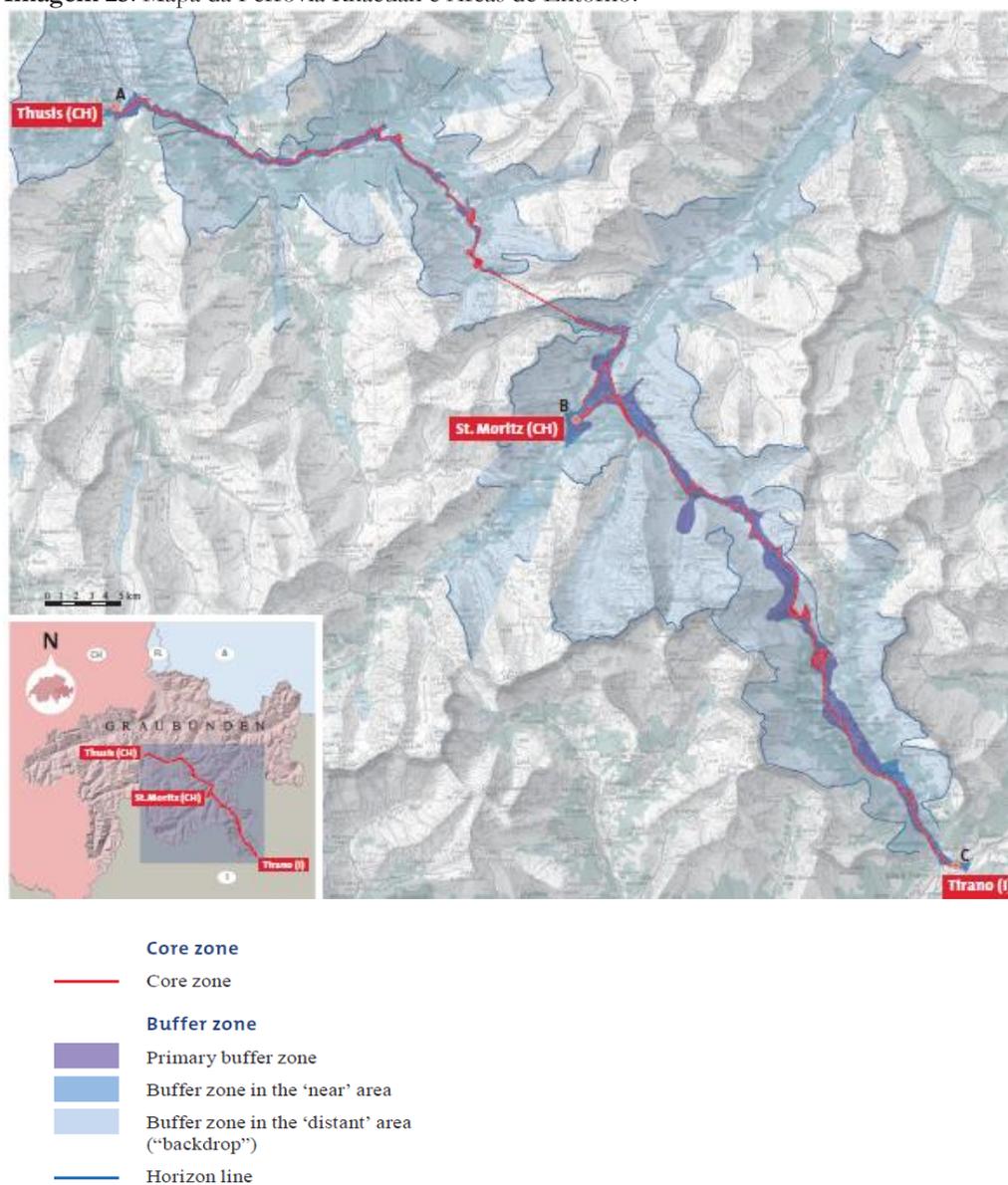
No tocante às locomotivas, as informações restringem-se à história da locomotiva suíça a vapor “*Anatole Mallet*”, pertencente à linha Albula, mas que logo foi substituída pelas locomotivas elétricas, no período de eletrificação das ferrovias. Contudo, nos documentos analisados, tais elementos não são reconhecidos pelos Estados-partes, pelo ICOMOS, tampouco pelo Comitê do Patrimônio Mundial como atributos que possam expressar o Valor Universal Excepcional da Ferrovia Rhaetian.

6.1.8 Relação com o entorno natural e construído: A simbiose da ferrovia com o seu entorno natural e construído

Os Estados-partes (Suíça e Itália) adotaram como *Zona Núcleo* o perímetro que delimita a via férrea e demais elementos ferroviários (152,4 ha); e uma *Zona de Entorno* (109.386 ha), composta por toda a área montanhosa, e subdividida em 03 (três) subáreas, em função dos elementos culturais e naturais existentes, a saber:

- 1) Zona de Entorno Primária - *Primary Buffer Zone*: compreende elementos culturais importantes, locais de interesse (de importância nacional), tais como os grandes hotéis, a exemplo do Hotel Saint-Moritz, equipamentos de turismo, as hidroelétricas que suprem as locomotivas elétricas; e elementos da paisagem, a exemplo dos vales, desfiladeiros e lagos;
- 2) Zona de Entorno na área próxima - *Buffer zone in the near area*: são áreas que se situam próximas às linhas ferroviárias, mas não apresentam elementos culturais relevantes, sendo ocupadas por novas residências, pequenos comércios e áreas industriais;
- 3) Zona de Entorno na área distante – *Buffer zone in the distant area*: inclui todo o restante da vista da paisagem natural e agrícola sobre as montanhas, visível do trem até a linha do horizonte.

Imagem 25: Mapa da Ferrovia Rhaetian e Áreas de Entorno.



Fonte: Dossiê de Nomeação da Ferrovia Rhaetian (SWITZERLAND/ITALY, 2006).

Apesar da Zona de Entorno ser compreendida como a área que tem por objetivo promover a proteção da Zona Núcleo, segundo o Manual da UNESCO (2014), constata-se, de forma semelhante à Ferrovia Semmering, que as áreas de entorno da Ferrovia Rhaetian são reconhecidas, por todas as instâncias, como de valor excepcional por serem compreendidas de forma integrada e inter-relacionada com a ferrovia.

Desta forma, os atributos relativos à relação da ferrovia com o seu entorno correspondem à *relação harmoniosa e de grande beleza da ação humana com o meio ambiente natural dos Alpes*; à *integração entre*

a natureza, a cultura e a tecnologia; a exemplar união da técnica, arquitetura e meio ambiente; ou a forma harmoniosa que a linha transalpina se relaciona com a paisagem.

De qualquer forma, tais atributos são reconhecidos como de destaque por todas as instâncias, podendo ser deduzido a conferência, a avaliação e a validação, pelos Estados-partes e UNESCO, dos valores estéticos e paisagísticos.

6.1.9 Relação sócio territorial: Local de encontro, contemplação e de lazer

Com a construção da Ferrovia Rhaetian, a região de Saint-Moritz fortaleceu-se como um local de turismo, tornando-se um dos locais mais procurados para a prática dos esportes de inverno em todo o mundo. Possibilitou a ocupação dos altos vales alpinos e do vale Engadin, repercutindo em uma maior presença humana nos alpes, fortalecendo, com isso, a relação do homem com a natureza.

Com efeito, os Estados-partes, o ICOMOS e o Comitê reconhecem que a ferrovia propiciou uma maior integração social das comunidades instaladas na região dos Alpes, fortaleceu o turismo na região, as atividades nas montanhas e promoveu uma nova percepção dos Alpes pelas sociedades, aprofundando a interação do homem com a natureza.

Bem por isso, infere-se uma possível conferência e validação dos valores sociais e históricos à Ferrovia Rhaetian por testemunhar a história da ocupação dos Alpes centrais no século XX, por propiciar o rompimento do isolamento das regiões montanhosas, tornando-se locais de encontro, de lazer, de práticas desportivas, bem como por estabelecer uma nova relação do homem com a natureza.

6.1.10 Linguagem: A Ferrovia Rhaetian e a coesão linguística

Além do incremento do turismo na região de Saint-Moritz, a ferrovia Rhaetian, ao desenvolver a ocupação dos altos vales, propiciou uma coesão cultural e linguística do Cantão dos Grisons.

A partir dos documentos analisados, verificou-se que os Estados-partes pontuam a importância da Ferrovia Rhaetian no intercâmbio de cultura e línguas, porquanto, ao longo do percurso da linha férrea, é possível passar por 03 (três) línguas diferentes: inglês, alemão e o italiano.

O ICOMOS também destaca o papel da ferrovia no intercâmbio de valores humanos, sendo um indicativo da conferência de valores culturais/simbólicos à ferrovia. No entanto, nos critérios homologados pelo Comitê, tais atributos não são pontuados, sendo possível deduzir, assim, o seu não reconhecimento como expressão do Valor Universal Excepcional da ferrovia Rhaetian.

6.2 O Valor Universal Excepcional da Ferrovia Rhaetian

Compreende-se que o Valor Universal Excepcional da ferrovia Rhaetian é uma denominação dada a uma multiplicidade de valores que foram atribuídos pelos Estados-partes, avaliados pelo ICOMOS, e validados pelo Comitê do Patrimônio Mundial. Desta forma, os itens na sequência objetivam expor os valores que se deduz serem conferidos em cada instancia para a investigação do OUV atribuído à ferrovia Rhaetian.

6.2.1. Os valores atribuídos pelos Estados-Parte

Os Estados-partes utilizaram como documento base, para a justificativa dos atributos que podem expressar OUV da ferrovia Rhaetian, o Estudo Comparativo - que consta como parte integrante do Dossiê de Nomeação da referida ferrovia.

Tal Estudo foi realizado por um grupo multidisciplinar de especialistas (contratado pelos governos da Suíça e da Itália) a partir da análise comparativa entre ferrovias similares. O primeiro critério seletivo foi identificar as ferrovias construídas entre 1900-1910, em áreas montanhosas. Em seguida, as ferrovias foram analisadas com base na sua importância econômica, performance tecnológica e inserção na paisagem cultural.

Desta forma, além de embasar a justificativa do OUV da ferrovia Rhaetian, o referido Estudo serviu de base para a indicação dos critérios i), ii) e iv) para a sua inscrição na Lista do Patrimônio Mundial.

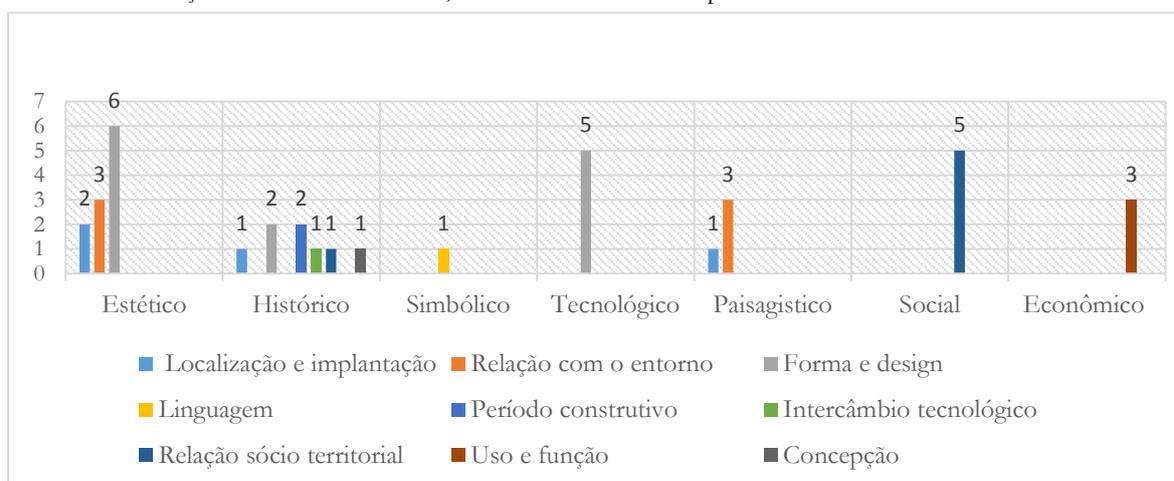
No tocante ao critério i), os Estados-partes justificam o reconhecimento da ferrovia como obra-prima por representar a excepcionalidade da ferrovia pela interação de um padrão estético, genialidade da engenharia civil, inovação técnica e *know how* técnico. A indicação do critério ii) é justificado por testemunhar um intercâmbio de valores relacionados à inovação técnica no começo do século XX, sendo um exemplo de uma relação harmoniosa entre natureza, cultura e tecnologia.

Em relação ao critério iv), a ferrovia é considerada como um exemplo de conjunto técnico que expressa o apogeu da Era de Ouro da construção ferroviária em áreas montanhosas.

Desse modo, procedendo à análise das justificativas e dos critérios de valoração, constantes no **Documento de Avaliação do ICOMOS**, a partir da metodologia apresentada no capítulo 3, foi possível deduzir que os Estados-partes conferem à Ferrovia Rhaetian **valores estéticos, históricos, culturais/simbólicos, tecnológicos, paisagísticos, sociais e econômicos**.

Os **valores estéticos** foram conferidos a 03 (três) categorias de atributos: *Implantação e localização*, *Relação com o entorno*, e *Forma e design*. Os **valores históricos** foram conferidos à: *Forma e design*, *Período construtivo*, *Intercâmbio tecnológico*, *Relação sócio territorial* e *Localização e implantação e Concepção*. Os **valores culturais/simbólicos** foram expressos na **Linguagem**; os **valores tecnológicos** à *Forma e design* da Ferrovia; os **valores paisagísticos** foram atribuídos a *Relação com o entorno*, e à *Localização e implantação*; o **valor social** à *Relação sócio territorial*; e o **valor econômico** foi conferido à categoria de *Uso e função*, conforme pode ser observado no gráfico abaixo:

Gráfico 21: Relação - Atributos e Valores, no âmbito dos Estados-parte – Ferrovia Rhaetian

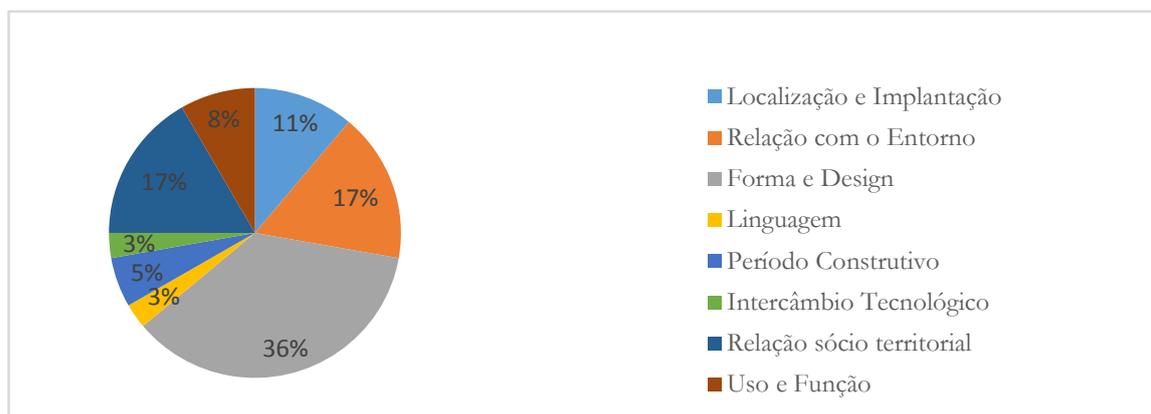


Elaboração: Ana Paula M. de Bitencourt da C. Lins, 2015.

Verifica-se, portanto, que o valor histórico é atribuído a um maior número de atributos (06), seguido do valor estético (03). No entanto, o valor estético, o valor tecnológico e o valor social são conferidos a alguns atributos com uma frequência superior, a exemplo da *Forma e design* (06), *Relação sócio territorial* (05), destacando-os em relação aos demais.

Ao analisar quantitativamente os atributos, verifica-se que os Estados-partes reconhecem como de maior excepcionalidade os atributos relacionados a *Forma e o design* (36%), seguido da *Relação com o entorno*, e *Relação sócio territorial* (17%); *Localização e implantação* (11%), *Uso e função* (8%), *Período construtivo* (5%) e *Intercâmbio tecnológico e Linguagem* (3%).

Gráfico 22: Frequência dos Atributos reconhecidos pelos Estados-parte – Ferrovia Rhaetian.



Elaboração: Ana Paula M. de Bitencourt da C. Lins, 2015.

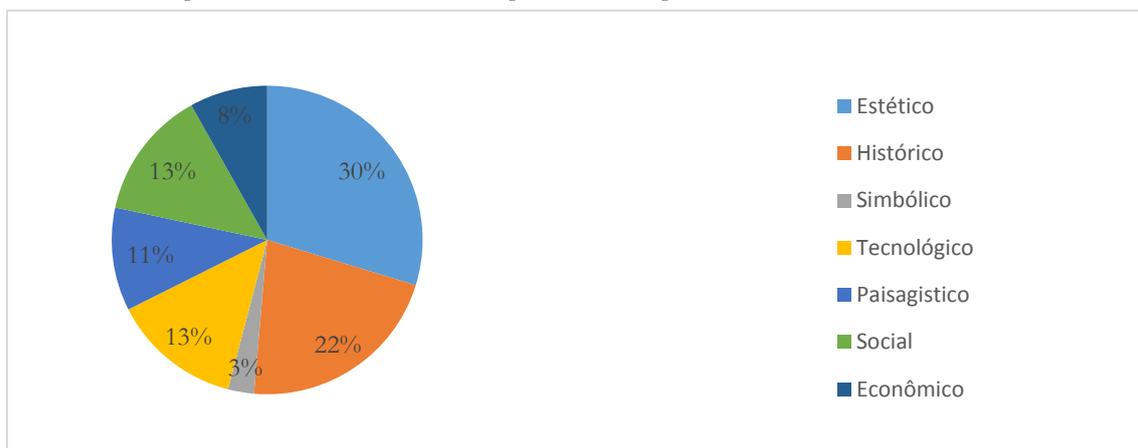
Tal como a Ferrovia Semmering, a percepção da ferrovia Rhaetian pelos Estados-partes relacionam-se mais diretamente com a construção ferroviária, no âmbito da arquitetura e da engenharia das ferrovias, sendo seguida da sua integração com o entorno natural e edificado, ressaltando-se, assim, a compreensão da ferrovia de forma integrada com a sua paisagem circundante.

Os atributos relacionados à *Composição do conjunto ferroviário e Espírito e Sentimento* não foram reconhecidos pelos Estados-partes. Desta forma, percebe-se que a estrutura organizacional do espaço, a partir da relação da infraestrutura ferroviária (vias férreas, obras d'arte) com os edifícios ferroviários (estações, casas de operários, etc), bem como as relações sociais e de trabalho (aspectos imateriais) são abordadas de forma superficial nos documentos, não sendo reconhecidos como justificativa do OUV em nenhuma instância.

No entanto, as edificações não ferroviárias (hotéis, vilas, casas de campo), localizadas na zona de entorno, são referenciadas e reconhecidas pelos Estados-partes como construções de alta qualidade construtiva e arquitetônica, inserindo-se harmoniosamente na relação da ferrovia com sua área de entorno.

No tocante à análise quantitativa dos valores, constata-se que os Estados-partes reconhecem como excepcionais: o valor estético (30%), seguido do valor histórico (22%), valor tecnológico e valor social (13%), valor paisagístico (11%), valor econômico (8%) e valor cultural/simbólico (3%).

Gráfico 23: Frequência dos Valores conferidos pelos Estados-parte - Ferrovia Rhaetian.



Elaboração: Ana Paula M. de Bitencourt da C. Lins, 2015.

Isso significa dizer que os Estados-partes reconhecem os valores estéticos e históricos como os valores mais importantes da ferrovia Rhaetian, localizando-os, portanto, no topo de uma possível hierarquia de valores. Os valores tecnológicos e sociais também são apontados como de grande relevância, refletindo a importância da inovação tecnológica e da integração social das áreas montanhosas.

6.2.2 Os valores julgados pelo ICOMOS

O ICOMOS também utiliza o Estudo Comparativo pelos Estados-partes para avaliar os atributos ressaltados como possíveis de expressar o OUV da ferrovia Rhaetian. Ao longo da sua análise, constante no Documento de Avaliação, o ICOMOS validou os argumentos pontuados pelos Estados-partes como justificativa do OUV, reconhecendo apenas os critérios ii) e iv), mas não concordando com a indicação do critério i).

O ICOMOS pontuou que a ferrovia Rhaetian, de fato, ilustra uma qualidade notável no quesito tecnológico, arquitetônico e ambiental, apontando, todavia, que as soluções arquitetônicas e tecnológicas realizadas, à época, já estavam sendo representadas em outras linhas. A ferrovia, sob

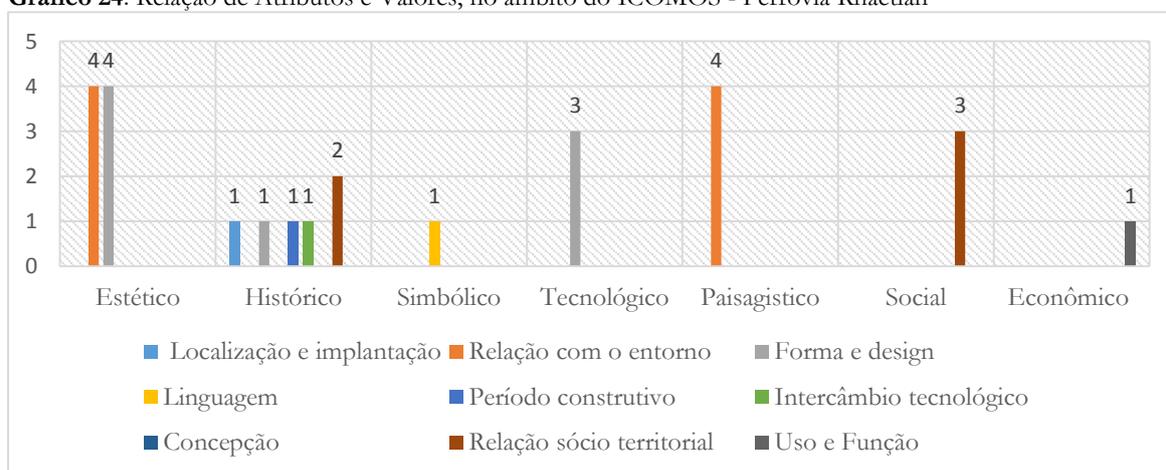
este ponto de vista, representa mais uma síntese de técnicas originais de alta qualidade entre outras do mesmo período, em condições similares, do que uma obra-prima do gênio criativo humano.

Depreende-se, portanto, que a originalidade e o caráter de singularidade da aludida ferrovia não são reconhecidos pelo ICOMOS, ao ponto de se inserir no critério de valoração i) relacionado à obra-prima do gênio criativo humano.

A partir da análise do ICOMOS, constantes no **Documento de Avaliação do ICOMOS**, foi possível verificar que o órgão consultivo reconheceu os seguintes valores conferidos aos atributos: **valores estéticos:** *Relação com o entorno e Forma e design*; Os **valores históricos:** *Localização e implantação, Forma e design, Período construtivo, Intercâmbio tecnológico e Relação sócio territorial*; os **valores culturais/simbólicos** à *Linguagem*; **valores tecnológicos** à *Forma e design* da Ferrovia; os **valores paisagísticos** à *Relação com o entorno*; e o **valor social** à *Relação sócio territorial* e **valor econômico** ao *Uso e função*.

Verifica-se, portanto, que há uma confluência entre os Estados-partes e o ICOMOS, no tocante à possível tipologia de valores atribuída à Ferrovia Rhaetian, conforme pode ser observado na tabela abaixo:

Gráfico 24: Relação de Atributos e Valores, no âmbito do ICOMOS - Ferrovia Rhaetian

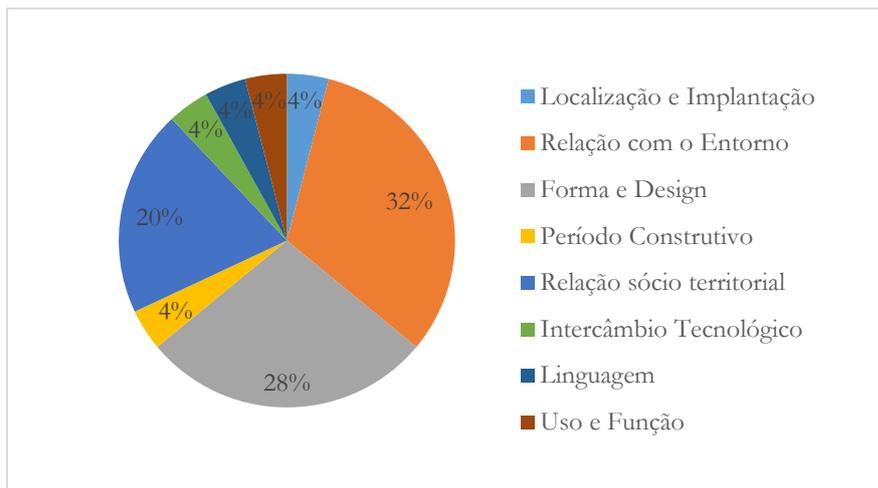


Elaboração: Ana Paula M. de Bitencourt da C. Lins, 2015.

Verifica-se, portanto, que o valor histórico é conferido a um maior número de atributos (05), seguido do valor estético (02). Em relação à frequência, constata-se que o valor estético é atribuído com uma maior frequência nos atributos *Relação com o entorno* (04) e *Forma e design* (04), bem como o valor paisagístico à *Relação com o entorno* (04).

Ao analisar quantitativamente os atributos, verifica-se que o ICOMOS reconhece como de maior excepcionalidade os atributos relacionados a *Relação com o entorno* (32%); *Forma e design* (28%); *Relação sócio territorial* (20%) e *Período construtivo*, *Intercâmbio tecnológico*, *Localização e implantação*, *Linguagem* e *Uso e função* (4%).

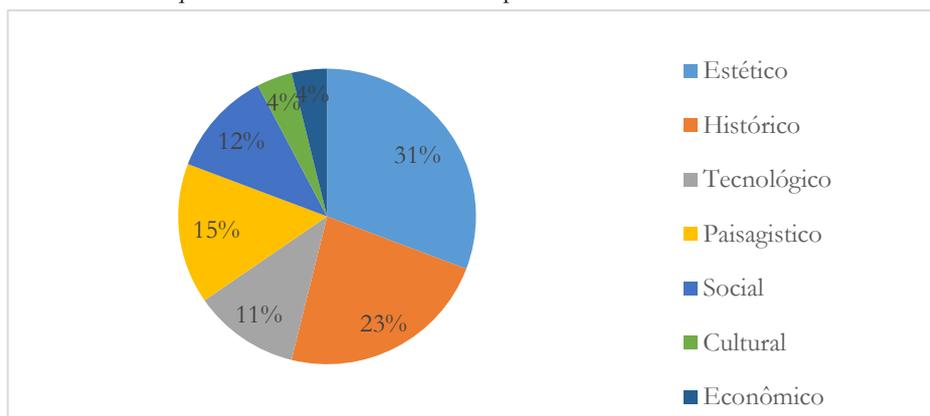
Gráfico 25: Frequência dos Valores conferidos pelo ICOMOS – Ferrovia Rhaetian



Elaboração: Ana Paula M. de Bitencourt da C. Lins, 2015

Tal conjuntura reflete que a percepção da ferrovia pelo ICOMOS se conecta mais diretamente com a relação do entorno com a construção ferroviária, exprimindo, tal como os Estados-partes, a compreensão da ferrovia como um elemento tecnológico incorporado ao seu meio, de forma interdependente, funcionando como indutora no processo de ocupação das regiões isoladas dos Alpes.

No tocante à análise quantitativa dos valores, deduz-se que o ICOMOS julga como excepcionais: o *valor estético* (31%), seguido do *valor histórico* (23%), *valor paisagístico* (15%), *valor social* (12%), *valor tecnológico* (11%) e *valor cultural/simbólico; e econômico* (4%).

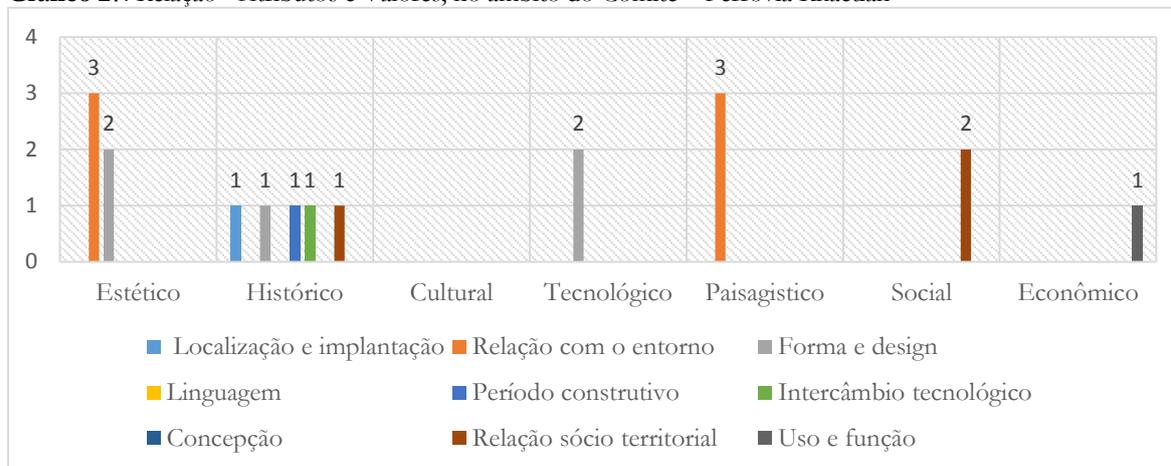
Gráfico 26: Frequência dos Valores conferidos pelo ICOMOS – Ferrovia Rhaetian.

Elaboração: Ana Paula M. de Bitencourt da C. Lins, 2015

Inferese, portanto, que o ICOMOS reconhece os valores estético e históricos como os valores mais importantes conferido à ferrovia Rhaetian, situando-os no topo de uma possível hierarquia de valores.

6.2.3 Os valores validados pelo Comitê do Patrimônio Mundial

A partir da análise do **Documento Decisão do Comitê**, foi possível verificar que o Comitê validou os critérios recomendados pelo ICOMOS. Desta forma, inferese que foram homologados os seguintes valores à Ferrovia Rhaetian: **valores estéticos:** *Relação com o entorno, Forma e design*; Os **valores históricos:** *Localização e implantação, Forma e design, Período construtivo, Intercâmbio tecnológico e Relação sócio territorial*; os **valores tecnológicos** à *Forma e design* da Ferrovia; os **valores paisagísticos** à *Relação com o entorno*; o **valor social** à *Relação sócio territorial*; e o **valor econômico** ao *Uso e função*, conforme se observa na tabela abaixo:

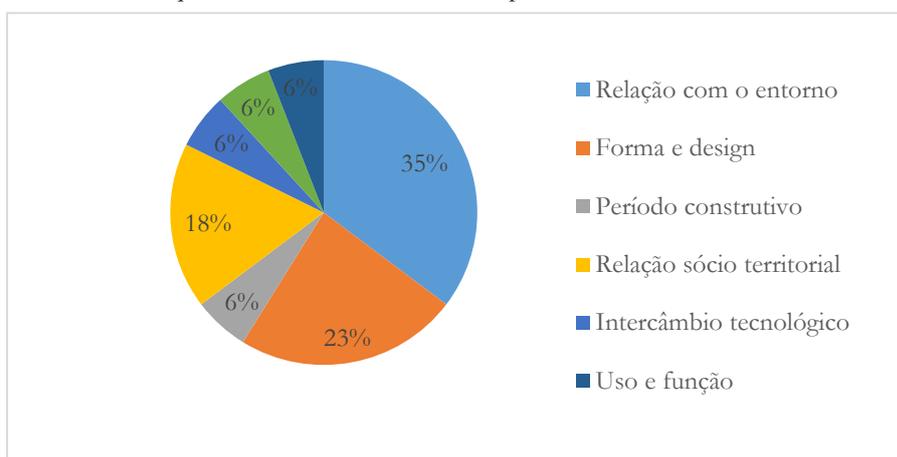
Gráfico 27: Relação - Atributos e Valores, no âmbito do Comitê – Ferrovia Rhaetian

Elaboração: Ana Paula M. de Bitencourt da C. Lins, 2015

Verifica-se, portanto, que o valor histórico é conferido a um maior número de atributos (05), seguido do valor estético (02). Em relação à frequência, constata-se que o valor estético e o valor paisagístico conferidos ao atributo *Relação com o entorno* se destaca em relação aos demais por apresentar uma maior frequência (03).

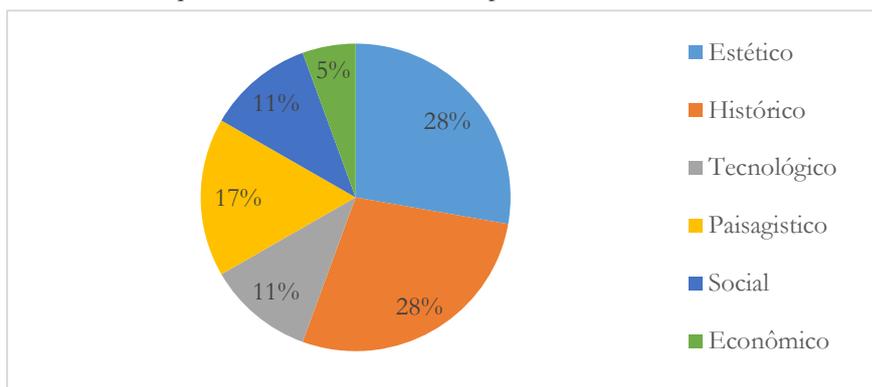
Ao analisar quantitativamente os atributos, verifica-se que Comitê reconhece como de maior excepcionalidade os atributos relacionados a *Relação com o entorno* (35%); *Forma e design* (23%); *Relação sócio territorial* (18%); *Período construtivo*, *Intercâmbio tecnológico*, *Localização e implantação*, e *Uso e função* (6%). Tal conclusão valida o entendimento da ferrovia, pelos Estados-partes e pelo ICOMOS, como um conjunto tecnológico integrado de forma interdependente com o seu entorno natural e edificado, podendo ser compreendido como uma paisagem cultural.

Gráfico 28: Frequência dos Atributos validados pelo Comitê – Ferrovia Rhaetian



Elaboração: Ana Paula M. de Bitencourt da C. Lins, 2015

No tocante à análise quantitativa dos valores, deduz-se que o Comitê julga como excepcionais: o valor estético e histórico (28%), seguido do valor paisagístico (17%), valor social e valor tecnológico (11%); do valor econômico (5%).

Gráfico 29: Frequência dos Valores validados pelo Comitê – Ferrovia Rhaetian

Elaboração: Ana Paula M. de Bitencourt da C. Lins, 2015.

Isso significa dizer que os critérios de Valor Universal Excepcional ii) e iv) são expressos pelos atributos *Relação com o entorno*, *Forma e design*, *Período construtivo*, *Relação sócio territorial*, *intercâmbio tecnológico*, e *Uso e função* que, por sua vez, podem expressar os **valores estético, histórico, tecnológico, paisagístico, social e econômico** - constituintes do OUV da Ferrovia Rhaetian.

A exemplo da Ferrovia Semmering, infere-se que também possam ser atribuídos os valores tecnológicos e paisagísticos à Ferrovia Rhaetian, de forma a agregar novos valores às tipologias elencadas no capítulo 2 desta tese. Por outro lado, depreende-se que alguns valores, tais como antiguidade, pesquisa, simbólico, espiritual e de opção, não foram conferidos aos atributos identificados.

As marcas do tempo, a falta de integridade e o caráter de vetustez não foram qualidades ressaltadas nos atributos destacados, ao ponto de indicarem a conferência dos valores de antiguidade, compreendidos por Riegl. A ferrovia Rhaetian, bem como a Ferrovia Semmering, são ferrovias históricas, porém bem conservadas, com manutenção constante, reparos e substituição de alguns elementos de forma a possibilitar o seu uso, de modo seguro e eficiente.

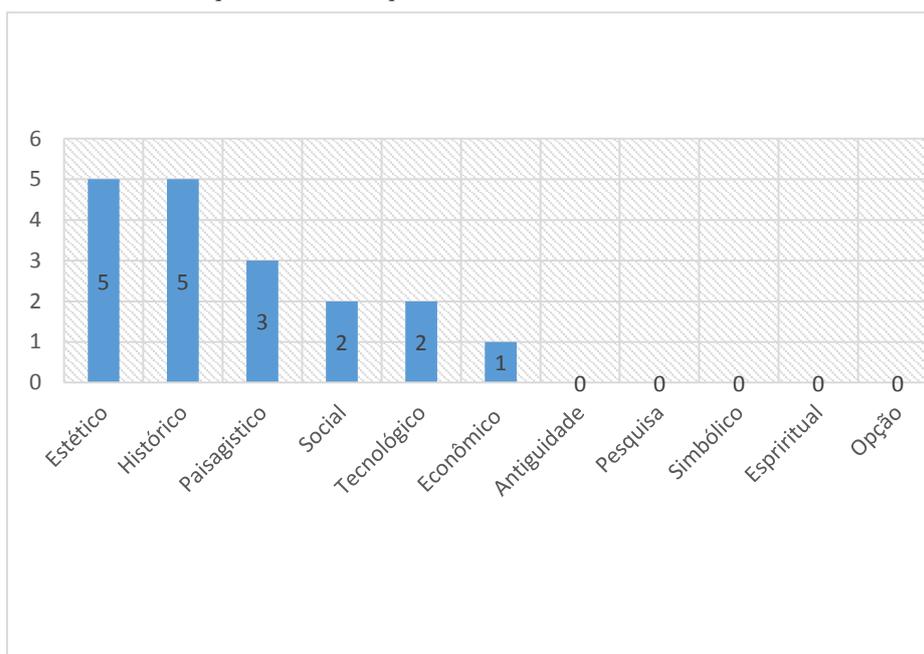
De igual forma, infere-se que o valor de opção não é conferido por nenhuma das instâncias, haja vista que a ferrovia é utilizada no presente, não havendo, portanto, uma indicação de um uso no futuro.

O valor de pesquisa também não foi atribuído a nenhum dos atributos, uma vez que não foram identificados nos documentos elementos que possam se relacionar com importância da ferrovia como fonte de pesquisa e de estudo. Nos documentos analisados, também não foram

pontuados elementos que remetem a significados religiosos ou sagrados, não indicando, portanto, a conferência desses valores à ferrovia.

Em relação aos valores de existência, infere-se que, conquanto não esteja pontuado na pluralidade de valores, é um valor já validado como constituinte do OUV da Ferrovia Rhaetian, considerando-se que a sua existência é condição para a sua inscrição na Lista do Patrimônio Mundial.

Gráfico 30: Hierarquia dos valores que constituem o OUV da Ferrovia Rhaetian.



Elaboração: Ana Paula M. de Bitencourt da C. Lins, 2015.

Compreende-se, portanto, que o Comitê do Patrimônio Mundial reconhece os valores estéticos e históricos como os valores de maior destaque, situando-os no topo de uma possível hierarquia de valores.

6. 3 Considerações Parciais

A Ferrovia Rhaetian foi inscrita, aproximadamente, 10 (dez) anos após o reconhecimento das Ferrovias Semmering e Darjeeling como patrimônio mundial. Neste período (2008), as Orientações Técnicas vigentes (OG 2005) apresentavam um cabedal de exigências e requisitos mais rígidos para a inscrição na Lista do Patrimônio Mundial.

Desta forma, os Estados-partes (Suíça e Itália) elaboraram um complexo e minucioso Estudo Comparativo que serviu de base para as justificativas e indicação dos “*critérios i), ii) e iii)*” como de OUV da referida ferrovia. O ICOMOS, por sua vez, também se fundamentou no aludido Estudo para a avaliação do bem, o que resultou no não reconhecimento do “*critério i)*” e na recomendação dos “*critérios de ii) e iv)*” (mesmos critério das Ferrovias Semmering e Darjeeling). A não recomendação do “*critério i)*” se fundamentou no não reconhecimento da singularidade da ferrovia Rhaetian, uma vez que o ICOMOS apontou que soluções tecnológicas semelhantes haviam sido aplicadas em outras ferrovias na mesma época.

Compreende-se, portanto, que o Estudo Comparativo elaborado pelos Estados-partes se constituiu num importante instrumento para a averiguação dos elementos de destaque da Ferrovia Rhaetian, a partir da sua comparação com diversas ferrovias similares, no contexto mundial.

O referido Estudo apresentou como critérios de análise: o período construtivo da ferrovia, performance tecnológica (alinhamento, densidade construtiva, elementos de apoio), importância econômica; e inserção na paisagem (uso do entorno e percepção). Depreende-se, portanto, que os atributos imateriais da ferrovia, tais como o know-how técnico, os aspectos simbólicos, tradições, relações sociais e de identidade com o bem, assim como a organização espacial e funcional das ferrovias, não se apresentam contemplados nos Estudos.

Desta forma, é possível observar que o caráter de antiguidade (período construtivo), o uso contínuo da ferrovia (importância econômica), a superação dos desafios geográficos (performance tecnológica) e a sua percepção estética (inserção da ferrovia na paisagem) são elementos possíveis de destacar a ferrovia no cenário mundial.

Deduz-se, ainda, que o descolamento dos elementos subjetivos no conteúdo do Estudo Comparativo aponta uma possível dificuldade de identificar e relacionar esta gama de aspectos imateriais entre as diversas ferrovias mundiais. Desta forma, a análise se fundamentou em dados mais objetivos, possíveis de mensuração e comparação, a exemplo da altitude, período de construção, número de pontes, viadutos, etc.

Neste particular, os elementos de destaque pontuados a partir do Estudo Comparativo se referem às altitudes superadas pela via férrea, à qualidade das estruturas de alvenaria, à utilização de espirais e curvas, à importância econômica da ferrovia por propiciar o desenvolvimento das áreas montanhosas como locais de lazer e de turismo, à notabilidade técnica do sistema de tração,

à utilização das duas linhas (Albula e Bernina) que, de forma unificada, propiciam o seu uso contínuo até os dias de hoje, além da percepção visual das montanhas e das paisagens rurais preservadas e de grande qualidade.

Ao proceder à análise dos Documentos de Avaliação e de Decisão da Ferrovia Rhaetian, considerando a metodologia elencada no capítulo 3, foi possível compreender como a ferrovia é percebida pelos Estados-partes, pelo ICOMOS e pelo Comitê do Patrimônio Mundial, bem como deduzir possíveis valores conferidos aos atributos, em cada instância, e as suas relações, ao ponto de constituírem o seu OUV.

Em relação aos atributos, constatou-se que os Estados-partes e o ICOMOS reconhecem uma maior variedade de atributos, em relação ao Comitê do Patrimônio Mundial, ao reconhecer a categoria *Linguagem* como um atributo de destaque representado pela fusão cultural e linguística entre as diversas comunidades, a partir da construção da Ferrovia Rhaetian.

No tocante à frequência dos atributos, verifica-se que, em todas as instâncias, são pontuados, com mais frequência, os atributos *Relação com o entorno*, *Forma e design*, e *Relação sócio territorial*. Isso é um indicativo de que a ferrovia é compreendida como um conjunto tecnológico integrado de forma harmônica com o seu entorno natural e edificado ao ponto de conformar uma paisagem cultural, permeada por significado sociais e pelas novas relações da sociedade com as áreas montanhosas.

No entanto, verifica-se que, a despeito da inferência do valor paisagístico atribuído em todas as instâncias à Ferrovia Rhaetian, o seu entorno não é caracterizado nos documentos analisados como parte integrante da Zona Núcleo (polígono inscrito na Lista do Patrimônio Mundial). É considerado como uma Zona de Entorno cuja finalidade se respalda apenas na proteção da Zona Núcleo, podendo contribuir para um maior reconhecimento do OUV da referida Ferrovia, mas não como parte integrante dela.

No tocante aos valores, infere-se que os Estados-partes também conferem uma gama maior de valores, a exemplo dos valores simbólicos, deduzido a partir do reconhecimento da importância da ferrovia no desenvolvimento e na fusão de diversas comunidades culturais e linguísticas, conformando uma língua e costumes influenciados pelos povos das regiões montanhosas, dos imigrantes, dos trabalhadores e dos turistas.

Infere-se ainda que novos valores passam a se incorporar na tipologia de valores elencada no capítulo 2 desta tese, a exemplo do valor tecnológico e paisagístico. Entretanto, deduz-se também que alguns dos valores elencados não são reconhecidos por nenhuma das instâncias a exemplo do valor de antiguidade, pesquisa, opção e religioso.

Como todas as ferrovias partem do pressuposto de que precisam existir para serem reconhecidas como patrimônio mundial, infere-se que o valor de existência da ferrovia é um valor já validado como de OUV.

Desta forma, depreende-se que os critérios ii) e iv) validados pelo Comitê, apresentam em seu bojo uma pluralidade de valores, sendo possível deduzir que o OUV da Ferrovia Rhaetian é composto pelos **valores estéticos, históricos, tecnológicos, paisagísticos, sociais e econômicos**.

Deduz-se, portanto que estes valores se situam no topo de uma possível hierarquia de valores (dentro da multiplicidade de valores conferidos à Ferrovia Rhaetian) porque é um indicativo de que apresentam *uma longa duração* e se *fundamentam em outros valores*, considerando que o valor econômico possibilita que a ferrovia seja utilizada de forma ininterrupta desde sua construção até os dias de hoje, que por sua vez viabiliza a contínua percepção estética da ferrovia e a permanência da coesão cultural entre as diversas comunidades.

Ademais é deduzível que tais valores correspondam *à satisfação produzida no ser humano*, considerando o sentimento de satisfação e de prazer pela fruição estética propiciada pela percepção da relação de harmonia entre a tecnologia e a natureza, e a sua inserção em áreas de grande beleza natural. Infere-se, por fim, que são valores com um alto grau de percepção, uma vez que se deduz serem reconhecidos, compartilhados, conferidos e validados pelos Estados-partes e pela UNESCO.

Considerações Finais

Esta tese pretendeu investigar o processo de atribuição do Valor Universal Excepcional – OUV às ferrovias inscritas na Lista do Patrimônio Mundial, através da análise destinada a identificar os critérios e os instrumentos utilizados para o seu reconhecimento. Para tanto, algumas questões foram pontuadas logo no início do trabalho e dirimidas ao longo dos capítulos, a partir de uma metodologia embasada em 03 (três) eixos centrais.

A **primeira parte** abordou o eixo teórico desta pesquisa, apresentando como finalidade a compreensão do Patrimônio Ferroviário Mundial e do Valor Universal Excepcional, introduzindo-se como pertinentes, neste momento, os seguintes questionamentos:

- *De que forma as ferrovias são compreendidas como bens culturais que merecem ser conservados e reconhecidos como patrimônio da humanidade para as presentes e as futuras gerações?*
- *Qual é o entendimento do patrimônio ferroviário no âmbito da UNESCO?*

Desta forma, a partir do panorama geral elaborado sobre as ferrovias e sobre o patrimônio ferroviário, no cenário mundial, foi possível depreender que as ferrovias são constituídas por atributos materiais e imateriais, únicos e universais, alguns deles tão significativos a ponto de justificar o seu reconhecimento como patrimônio cultural.

Muitas ferrovias são capazes, portanto, de ilustrar a história da tecnologia, fatos políticos, econômicos, relações simbólicas e transformações urbanas e sociais em todo o mundo. Diante disso, compreende-se a ferrovia como um sistema único e interdependente, que direciona as ações de conservação para todo o seu conjunto e suas inter-relações espaciais e sociais, constituídas pela combinação dos seus elementos tecnológicos, arquitetônicos, paisagísticos e socioculturais.

No âmbito da UNESCO, os debates sobre a preservação do patrimônio ferroviário ganharam uma maior importância no final da década de 1990, a partir do Estudo Temático “*Railway as a World Heritage Site*” desenvolvido pelo TICCIH, à pedido do ICOMOS.

A partir deste Estudo, delinearam-se, pela primeira vez no âmbito da UNESCO, os primeiros entendimentos sobre o patrimônio ferroviário, suas especificidades e particularidades, compreendendo a ferrovia como um sistema técnico-social, vinculando, de forma indissociável, os seus aspectos tecnológicos e construtivos com o seu contexto social e econômico.

Ao longo da década de 90, o alargamento e o reconhecimento de novas categorias de patrimônio cultural, destacando-se, neste particular, as paisagens e os itinerários culturais, repercutiram também para um olhar mais holístico e antropológico sobre o patrimônio ferroviário.

Sendo assim, a UNESCO passou a compreender o patrimônio ferroviário não apenas como bens tecnológicos, oriundos do processo de industrialização, ou apenas como um sistema técnico-social, mas como um **patrimônio cultural compreendido de modo sistêmico, constituído por elementos tecnológicos, arquitetônicos e paisagísticos, sociais e culturais, integrados entre si e com o seu entorno circundante, de forma dinâmica e contínua no espaço e no tempo.**

A segunda parte do eixo teórico apresentou-se relacionado com o entendimento do Valor Universal Excepcional - OUV, relacionando-se diretamente com os seguintes questionamentos apontados:

- *Como um bem pode ser reconhecido por toda a comunidade mundial, composta por uma pluralidade de sujeitos inseridos nos mais diversos contextos culturais, políticos, econômicos e sociais?*
- *Como é possível identificar as propriedades culturais de maior destaque (excepcionais) em um universo de bens com tipologias, épocas e estilos tão diversos e peculiares, no cenário mundial?*

Para tanto, travou-se, num primeiro momento, uma discussão teórica sobre o entendimento do valor à luz da Teoria dos Valores e da Teoria da Conservação. Neste cenário, foi possível estabelecer relações entre as duas teorias, de forma a constituir um entendimento baseado no princípio de que **o valor não existe por si só, pois é um fenômeno que se realiza a partir da relação do sujeito-objeto.** Sob esta ótica, o sujeito atribui valores aos objetos de conservação porque reconhece, a partir da sua consciência intelectual-emotiva, qualidades que remetem a significados e valores (HESSSEN, 1980).

Neste sentido, os contextos culturais, sociais e históricos, juntamente com os elementos do passado e com as variantes psicológicas e biológicas do sujeito, são determinantes para a percepção do valor. Sendo assim, **os valores são dinâmicos e passíveis de mudança, no tempo e no espaço** (FRONDIZI, 1971; HESSSEN, 1980; RESWEBER, 2001).

Compreende-se, ainda, que **aos bens patrimoniais é conferida uma multiplicidade de valores** (LACERDA, 2012) **que, de forma inter-relacionada, exercem o papel comunicacional do valor, ao expressar uma ordem, uma hierarquia, onde os valores mais**

altos são os que mais interessam conservar e que de fato justificam o reconhecimento do bem como patrimônio cultural (FRONDIZI, 1971; HESSEN, 1980; RESWEBER, 2001).

Afirma-se, neste contexto, que o Valor Universal Excepcional se configura como uma categoria de valor, qualificada como universal e excepcional, constituída por uma pluralidade de valores conferidos aos bens culturais mundiais, inscritos na Lista do Patrimônio Mundial, sendo indubitável que a construção do seu entendimento perpassa, necessariamente, pela compreensão das expressões “*universal*” e “*excepcional*”.

A UNESCO, ao longo das inúmeras Orientações Técnicas elaboradas e reelaboradas, tentou conciliar o entendimento do Valor Universal Excepcional com a lógica da sua operacionalização. A partir da análise dos diversos documentos técnicos, subsidiados por literaturas complementares, foi possível depreender que a **UNESCO não consegue responder à questão do Valor Universal, entendido na sua acepção literal como “bem comum” reconhecido por toda a comunidade mundial**, partindo do entendimento de valor adotado nesta tese que vincula a percepção do valor ao contexto social, cultural, político no qual o sujeito encontra-se inserido.

Neste sentido, a UNESCO buscou respaldo na noção de Diversidade Cultural para embasar a noção de Valor Universal Excepcional, que passou a ser compreendido como:

“Uma resposta excepcional a questões de natureza universal, comuns ou partilhadas, por todas as culturas humanas. Em relação ao patrimônio natural, essas questões eram vistas pela diversidade biogeográfica; em relação a cultura, pela criatividade humana e diversidade cultural resultante”. (UNESCO, 1998).

Assim, a Declaração da Diversidade Cultural (2001) reforçou a necessidade de um processo de conhecimento contínuo das propriedades mundiais, objetivando o julgamento dos valores atribuídos as diferentes culturas, de uma mesma época ou de épocas distintas, atrelando o entendimento do termo “universal” **“a assuntos e temas que são compartilhados por todas as culturas e para qual cada cultura e período responderá de forma característica e específica”**¹³⁹ (JOKILEHTO, 2008, p.46).

A expressão “excepcional”, por seu turno, foi compreendida como uma qualidade que se “*destaca*”, que se “*supera*”. Neste sentido, as propriedades de valor excepcional relacionam-se com

¹³⁹ Citação original: “Instead, the idea of being common should be referred to issues or themes that are shared by human cultures and to which each culture and/or period will respond in a way that is characteristic or specific to it” (JOKILEHTO, 2008, p.46).

àquelas que se superam em termos de importância, de pioneirismo e/ou de representatividade, quando comparadas a outras de natureza similares (JOKILEHTO, 2008).

Isso indica que os bens culturais podem ser qualificados como “excepcionais” não porque são uma exceção ou porque são únicos, mas porque apresentam atributos que se destacam quando comparados a elementos de outras propriedades culturais. A referência e a comparação sustentam-se, portanto, como uma possível base da averiguação da excepcionalidade. Sob esta ótica, a UNESCO se apropria dos Estudos Comparativos como possíveis instrumentos complementares capazes de identificar elementos de destaque (excepcionais) entre os diversos bens culturais inseridos em temáticas equivalentes.

A partir do desenvolvimento desta pesquisa, foi possível depreender que o escopo operacional para o reconhecimento do Valor Universal Excepcional de um bem cultural é bastante complexo, já que condensa, além dos critérios de OUV, aspectos relacionados ao atendimento dos requisitos de autenticidade/integridade, planos de gestão e normativo.

Neste cenário, os critérios de OUV sobressaem-se por apresentarem em seu bojo as características excepcionais (destaque) essenciais para os bens serem reconhecidos como patrimônio mundial. Desta forma, os Estados-partes, ao explicitarem as justificativas e indicação dos critérios de OUV, possibilitam a inferência dos atributos de destaque e dos possíveis valores a eles conferidos - constituintes do OUV.

Neste sentido, o **segundo eixo** desta tese abordou os procedimentos metodológicos para a investigação do OUV das ferrovias mundiais, visando à resposta do seguinte questionamento:

- *Quais os valores atribuídos pelos Estados-parte, julgados pelo ICOMOS, e validados pelo Comitê do Patrimônio Mundial que possibilitam o reconhecimento das ferrovias como bem de Valor Universal Excepcional?*

Para tanto, foram selecionadas as ferrovias Semmering (Áustria), Darjeeling (Índia) e Rhaetian (Itália e Suíça) para compor os estudos de caso; e seletado o *corpus* documental de análise, composto pelos Documentos de Avaliação do Corpo Consultivo e pelos Documentos de Decisão do Comitê do Patrimônio Mundial.

Adotou-se como premissa a tese de que os atributos podem expressar o OUV dos bens culturais. Destarte, esta etapa estabeleceu procedimentos metodológicos, pautados na análise de

conteúdo de Bardin (2008), para a identificação dos atributos e para a inferência dos possíveis valores que poderiam constituir o OUV das ferrovias mundiais selecionadas.

Desta feita, foram identificadas 11 (onze) categorias de atributos, dos quais 05 correspondem aos atributos estabelecidos pela UNESCO (em um total de sete), a saber: *Uso e função, Localização e implantação, Forma e design, Espírito e sentimento, e Linguagem*. As novas categorias de atributos identificadas apresentam-se relacionados ao: *Período construtivo; Concepção, mão de obra e gestão; Intercâmbio tecnológico; Composição do conjunto; Relação com o entorno natural e construído; e Relação sócio territorial*.

O **terceiro eixo** desta pesquisa, denominado por Eixo Empírico, foi constituído pela identificação dos atributos e a inferência dos valores a eles atribuídos, em cada ferrovia mundial, no âmbito dos Estados-parte, do ICOMOS e do Comitê do Patrimônio Mundial, a partir dos procedimentos metodológicos desenvolvidos no eixo 2. Objetivou, em última análise, caracterizar cada ferrovia mundial, a partir da identificação dos atributos identificados nos documentos analisados, por cada instância.

No tocante à Ferrovia Semmering, foi possível identificar uma confluência no entendimento dos Estado-parte e da UNESCO em relação a um maior reconhecimento dos atributos *Forma e design*, e *Relação com o entorno*, o que indicou a compreensão da **Ferrovia Semmering como um conjunto constituído pela via férrea, obras d'arte e edifícios não ferroviários (de alta qualidade arquitetônica) com a natureza circundante**.

Contudo, percebe-se uma lacuna no tocante ao reconhecimento da composição do conjunto ferroviário e dos aspectos imateriais, tais como o *know-how* técnico e o sentimento de identidade. Muito embora a República da Áustria reconheça o engenheiro mentor Ghega como ícone da ferrovia Semmering, tal simbolismo não é reconhecido tampouco validado pela UNESCO como elemento capaz de expressar o seu OUV.

Relativamente à ferrovia Darjeling, foi possível identificar a sua percepção por todas as instâncias como um sistema de transporte excepcional – resultante de um intercâmbio tecnológico, com grande repercussão no desenvolvimento social e econômico da região indiana. Sob esta ótica, infere-se que a **Ferrovia Darjeeling também possa ser compreendida como um conjunto tecnológico, desassociado, portanto, do seu entorno natural e construído**.

De forma semelhante à ferrovia Sememring, a República da Índia também expressou um maior reconhecimento dos atributos imateriais, tais como o *know – how* técnico, simbolizado não pela figura do engenheiro, mas testemunhado nos edifícios e elementos ferroviários, ainda existentes, de forma íntegra, nas suas localidades primitivas. Contudo, tais elementos não foram validados pelo Comitê como atributos que expressam o OUV da ferrovia indiana.

A Ferrovia Rhaetian, tal qual a Ferrovia Semmering, também apresentou como atributos de destaques a *Relação com o entorno*, *Forma e design*, e *Relação sócio territorial*. Isso significa dizer que a ferrovia Rhaetian é compreendida como um conjunto tecnológico integrado de forma harmônica com o seu entorno natural e edificado ao ponto de conformar uma paisagem cultural, permeada por significado sociais pelas novas relações da sociedade com as áreas montanhosas.

Bem por isto, percebe-se que o entendimento acerca da Ferrovia Semmering e da Ferrovia Rhaetian, diferentemente da Ferrovia Darjeeling, dialoga com as discussões em relação às novas categorias de patrimônio, relacionando-as, inclusive, com o entendimento de paisagem cultural. De uma maneira geral, depreende-se que em relação a todas as 03 (três) ferrovias, foram destacados o intercâmbio e a difusão da tecnologia ferroviária; bem como a importância da sua construção na ruptura do isolamento das áreas montanhosas, possibilitando uma nova relação entre o homem e a natureza.

Entretanto, foi possível verificar que os Estados-partes de todas as ferrovias atribuíram uma gama maior de atributos em relação ao ICOMOS e ao Comitê do Patrimônio Mundial, que não validou nenhum atributo relacionado à *Linguagem*; à *Composição do Conjunto*; e ao *Espírito e sentimento* – relacionados à tradição, ao intercâmbio cultural e aos aspectos simbólicos da ferrovia com a sociedade. Tal constatação, é um indicativo de que as ferrovias mundiais são apreendidas de forma superficial pelo Comitê do Patrimônio Mundial como um sistema, conformado pela interrelação dos atributos imateriais e materiais constituintes do seu significado cultural.

No tocante aos valores da Ferrovia Semmering, foi possível verificar que, no âmbito do Estado-parte, os valores mais ressaltados são os valores estético e histórico, enquanto que, no âmbito da UNESCO, prevalecem os valores estético e paisagístico. Desta forma, **os valores estéticos são os valores mais frequentes dentre os valores atribuídos pelo Estado-parte e reconhecido pela UNESCO à Ferrovia Semmering**, podendo-se situar no topo de uma possível hierarquia de valores.

Em relação à ferrovia Darjeeling, verificou-se que o Estado-parte atribui uma maior gama de valores locais culturais e simbólicos em comparação com a UNESCO. Desta forma, os valores simbólicos, juntamente com os valores estético e histórico são, na visão da Índia, os valores de maior destaque da Ferrovia Darjeeling. Nos âmbitos do ICOMOS e do Comitê, deduz-se que há uma concordância no tocante à **supremacia dos valores históricos, estéticos, sociais e econômicos, que passam a ser oficializados como os valores excepcionais da Ferrovia Darjeeling.**

A Ferrovia Rhaetian, por sua vez, apresenta o seu OUV constituído pelos valores estéticos, paisagísticos, históricos, tecnológicos, sociais e econômicos, sendo os dois primeiros os valores mais ressaltados em todas as instâncias.

Por todo exposto, tornou-se possível confirmar a hipótese inicial do trabalho, segundo a qual *“às ferrovias pode ser conferida uma multiplicidade de valores ao ponto de justificar a sua inscrição na Lista do Patrimônio Mundial”*.

Desta forma, é possível deduzir que **o OUV das ferrovias mundiais é constituído, simultaneamente, pelos valores estéticos, históricos, tecnológicos, paisagísticos, sociais e econômicos e tecnológicos.**

A referida constatação é um indicativo de que as Ferrovias consideradas como Patrimônio Mundial podem apresentar valores que extrapolem os tipos de valores pontuados por Alois Riegl, Hessen, Lipe, Mason e pela própria tipologia elencada na Carta de Burra. Por outro lado, infere-se que alguns valores pontuados nestas tipologias não foram conferidos pelos Estados-parte e/ou pelo ICOMOS e/ou pelo Comitê.

Neste contexto, tal panorama talvez sugira uma relação conflituosa entre alguns valores, onde a conferência de um pode ocasionar a exclusão de um outro, a exemplo do valor de antiguidade que, por vezes, torna-se incompatível como o valor econômico, pois a utilização da ferrovia não pode prescindir da sua perfeita integridade; ou o valor social que pode sobressair-se em relação ao valor paisagístico ou valor estético, considerando que a ocupação maciça e desordenada da áreas montanhosas pode comprometer a relação espacial e estética da ferrovia com o seu entorno.

A UNESCO, portanto, ao validar certos valores em detrimento de outros, acaba por **ressaltar o poder comunicacional do valor**, expressando os atributos que se deseja preservar

para a contínua percepção da pluralidade de valores que constituem o Valor Universal Excepcional das ferrovias mundiais.

Entretanto, foi possível deduzir que o reconhecimento dos valores culturais/simbólicos (permeados pela memória ferroviária, pelas relações simbólicas, pelo know-how técnico, e relações laborais) ainda se apresentam secundarizados pela UNESCO, que ainda resiste em validá-los, apesar de existirem critérios de valoração aptos à sua inclusão.

Exsurge, assim, a importância do desenvolvimento de mecanismos e de instrumentos que possam viabilizar o reconhecimento dos atributos imateriais que remetem aos valores simbólicos pela UNESCO, haja vista a sua natureza subjetiva e de difícil averiguação, quando comparados aos parâmetros desenvolvidos até então para a identificação dos atributos de destaque (excepcionais) das ferrovias mundiais.

Em conclusão, afirma-se que o escopo maior deste trabalho é servir de contributo para uma reflexão mais crítica e aprofundada sobre a pertinência da denominação do Valor Universal Excepcional, que ao longo da tese, passa a ser refutada pelo entendimento de valor - respaldado pela Teoria dos Valores e pela Teoria da Conservação.

Da mesma forma, objetiva contribuir, a partir da metodologia desenvolvida e dos conceitos construídos, para as ações de identificação e reconhecimento dos atributos materiais e imateriais do patrimônio cultural local, nacional e mundial, em especial do patrimônio ferroviário, de forma sistêmica, possibilitando a conferência da pluralidade de valores em razão do seu significado cultural.

REFERÊNCIAS

- ABADI, Sophia. **Questioning the Implementation of the World Heritage Convention: a value-based analysis of purposefully sampled nomination dossiers**. London: University College, 2005.
- AKENDT, Hannah. **Entre o passado e o futuro**. 6 ed. Tradução - Mauro W. Barbosa. São Paulo: Perspectiva, 2007. Tradução de: *Between past and future: eight exercises in political thought*. (Debates, 64 dirigido por J. Guinsbury).
- ALBUQUERQUE, Waldo Sette. **Ferrovia: fator de integração e desenvolvimento**. Brasília: GEIPOT, 1973.
- ALTIERI, Simonetta. Cultural heritage “value” and its social appreciation. In: International Conference of the ICOMOS International Scientific Committee for the theory and the philosophy of conservation and restoration, 2008, Vienna. **Conservation and preservation: interactions between theory and practice in memoriam Alois Riegl (1858-1905)**. Vienna: Polistampa, 2008. p. 245-248.
- ARGAN, G. C. **História da arte como história da cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 1998.
- AVRAMI, E.; R. MASON; M. DE LA TORRE. **Values and Heritage Conservation**. Los Angeles: Getty Conservation Institute. 2000.
- BARDIN, Laurence. **Análise de Conteúdo**. Lisboa: edições 70. 2008.
- BRANDÃO, Carlos Antonio Leite. **A formação do homem moderno vista através da arquitetura**. 2 ed. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2001. (Coleção Humanitas).
- BENÉVOLO, Ademar. **Introdução à História Ferroviária do Brasil**. Recife: Edições Folha da Manhã, 1953.
- BENÉVOLO, Leonardo. **As origens da urbanística moderna**. Lisboa: Editorial Presença, 1987.
- BOCCARDI, Giovanni. Perspectives on World Heritage Criteria. In: **International Conference of ICOMOS, ICCROM and Fondazione Romualdo Del Bianco, 2007, Florence, Italy**. Values and criteria in Heritage Conservation, Firenze: Polistampa, 383-388, 2008.
- BO, J. B. L. **Proteção do patrimônio na Unesco: ações e significados**. Brasília: Unesco, 2003.
- BOITO, C. **Os restauradores**. Cotia, SP: Ateliê Editorial, 2003.
- BORDIEU, Pierre. **As regras da arte: gênese e estrutura do campo literário**. Tradução - Maria Lúcia Machado. São Paulo: Companhia das Letras. 1996. Tradução de: *Les règles de l'art: genese et structure du champ littéraire*.
- BRANDÃO, Carlos Antônio Leite. **A formação do homem moderno vista através da arquitetura**. 2 ed. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2001. (Coleção Humanitas).
- BRANDI, C. **Teoria da Restauração**. Tradução - Beatriz Mugayar Kühl. Cotia, SP: Ateliê Editorial, 2004. Tradução de: *Teoria del restauro*.
- BURMAN, Peter. Philosophies for conserving the railway heritage. In: **Conserving the Railway Heritage** [S.l.]:[S.n.], 1997. p. 18-33.
- CAMERON, Cristina. Keynote Paper in Tazan (2005). Evolution of the application of “outstanding universal value” for cultural and natural heritage. In: **What is OUV? Defining the Outstanding Universal Value of Cultural World Heritage Properties**. In: ICOMOS – published by Hendrik Bäbler Verlag. Berlin, 2008.
- CAMPAGNOL, Gabriela. **Usinas de Açúcar: Habitação e Patrimônio Industrial**. Tese de doutorado. Universidade de São Carlos, São Paulo, 2008.

- CASTRIOTA, Leonardo Barci. In: **Patrimônio Cultural: conceitos, políticas, instrumentos**. São Paulo: Annablume, 2009.
- CHOAY, F. **A alegoria do patrimônio**. São Paulo: UNESP, 2001.
- COELHO NETO, J. Teixeira. **Semiótica, informação e comunicação**. São Paulo, Perspectiva, 2007. (Debates, 168, dirigida por J. Guinsburg).
- CONNOR, Steven. **Teoria e Valor Cultural**. Tradução - Adail Ubirajara Sibrãl; Maria Stela Gonçalves. São Paulo: Loyola, 1994. Tradução: Theory and Cultural Value.
- COSSONS, Neil. An agenda for the railway heritage. In: **Conserving the Railway Heritage**. [S.l.:S.n.], 1997. p. 3-17.
- COULLS, Anthony. **Railways as a World Heritage Sites** (1999). Disponível em: <www.icomos.org/studies/railways>. Acesso em : 15 dez. 2013.
- CURY, Isabelle (Org.). **Cartas Patrimoniais**. 2 ed. Rio de Janeiro: IPHAN, 2000.
- DANTAS, Fabiana Santos. **Direito fundamental à memória**. Curitiba: Juruá, 2010.
- DELPHIM, C. F. de M. 2005. **Intervenções em jardins históricos: manual**. Brasília: IPHAN, 2005.
- ENGLISH HERITAGE. **Sustaining the Historic Environment: New Perspectives on the Future**. English . London: Heritage Discussion Document, [1997?].
- _____. **Designation Listing Selection Guide**. London: Heritage Discussion Document, 2011 a.
- _____. **Transport Building**. London: Heritage Discussion Document, 2011 b.
- FEJÉRDY, Tamás. Evolution and Possible Enhancement of the concept of OUV. In: **Values and Criteria in Heritage Conservation: Proceedings of the International Conference of ICOMOS, ICCROM, Fondazione Romulato Del Bianco** : Florence, March 2nd-4th 2007. P. 327
- FILHO, José Vieira Camelo. **A implantação e consolidação das estradas de ferro no nordeste brasileiro**. Campinas: UNICAMP, 2000.
- FONSECA, M. C. **O patrimônio em processo: trajetória da política federal de preservação no Brasil**. Rio de Janeiro: UFRJ/MinC-IPHAN, 2005.
- FREY, B. The evaluation of cultural heritage: Some critical issues. In: HUNTTTER, M.; RIZZO, I. (Eds.). **Economic Perspectives on Cultural Heritage**. London, [S.n.], 1997. p. 89-99.
- FRONDIZI, Risiere. **What is value?: an introduction to axiology**. 2 ed. La Salle, Illinois: Open Court, 1971.
- GONÇALVES, J. R. **A retórica da perda: os discursos do patrimônio cultural no Brasil**. Rio de Janeiro: UFRJ/MinC-IPHAN, 1996.
- GREEN, Howard L. The social construction of historical significance. In: TOMLAN, M. (Ed.) **Preservation of what, for whom?** A critical look at significance. Ithaca: National Council for Preservation Education, 1998, p. 85-94.
- HAGATONG, Ana Teresa Martins. Patrimônio industrial ferroviário: uma arquitetura em risco. In: **Revista Architecture Lusíada**. n. 5 (1º semestre 2014): p. 101-115.
- HESSEN, Johannes. **Filosofia dos Valores**. [S.l.]: Arménio Amado, 1980.

HIDAKA, Lúcia. **Indicador de avaliação do estado de conservação sustentável de cidades: patrimônio cultural da humanidade: teoria, metodologia e aplicação** Tese de Doutorado. Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2011.

HUGHES, Stephen. **The International Canal Monuments List**. Paris: ICOMOS, 1996.

JEUDY, Henri-Pierre. **Espelho das cidades**. Rio de Janeiro: Casa da Moeda, 2005.

JOHNSTON, Chris. **‘What is Social Value?’**. A discussion paper. Australian Heritage Commission, Canberra Australian Government Publishing Service, Canberra, 1992

JOKILEHTO, J. Conceitos e idéias sobre conservação. In: ZANCHETTI, Sílvio. **Gestão do patrimônio cultural integrado**. Recife: Ed. Universitária da UFPE, 2002.

_____. **A history of architectural conservation**. [S.l: S.n.], 1999.

_____. **The World Heritage List**. What is OUV? Defining the Outstanding Universal Value of Cultural World Heritage Properties. Technical Report. Berlin: ICOMOS, 2008.

ICOMOS. **Carta de Veneza**, 1964. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Veneza%201964.pdf>. Acesso em: 16. jun. 2012.

_____. **The World Heritage List: Filling the Gaps - an Action Plan for the Future**. Paris: ICOMOS. 2004

_____. **The Nara Document on Authenticity**, 1994. Disponível em: http://www.international.icomos.org/naradoc_eng.htm. Acesso em 26 out. 2011.

_____. **Advisory Body Evaluation of Semmering Railway**, 1998. Disponível em: <http://whc.unesco.org/en/list/785/documents/>. Acesso em: 16. jun. 2012.

_____. **Advisory Body Evaluation of Darjeeling Railway**, 1999. Disponível em: <http://whc.unesco.org/en/list/944/documents/>. Acesso em 09 jun. 2013.

_____. **Declaração de XI'AN sobre a conservação do entorno edificado, sítios e áreas do patrimônio cultural**, 2005. Disponível em: <http://www.icomos.org/charters/xian-declaration-por.pdf> Acesso em: 12 jul. 2014

_____. **Advisory Body Evaluation of Rahetian Railway**, 2008. Disponível em: <http://whc.unesco.org/en/list/1276/documents/>. Acesso em: 16. jun. 2012.

_____. **Technical and Industrial Heritage in the World Heritage List**, 2011a. Disponível em: http://www.icomos.or/centre_documentation/bib/2011_industrial%20and%20Technical%20Heritage%20_26-08_complete.pdf. Acesso em: 13.maio. 2013.

_____. **The Dublin Principles**, 2011b. Disponível em: http://www.icomos.org/Paris2011/GA2011_ICOMOS_TICCIH_joint_principles_EN_FR_final_2012_0110.pdf . Acesso em: 05.jun.2013.

ICOMOS (Austrália). **The Burra Charter: The Australia ICOMOS Charter for Places of Cultural Significance**, 2013. Disponível em: <http://australia.icomos.org/publications/charters/>. Acesso em: 15, abr. 2014

KÜHL, Beatriz Mugayar. **Arquitetura do Ferro e Arquitetura Ferroviária em São Paulo**. São Paulo: Ateliê Editorial / Fapesp / Secretaria da Cultura, 1998.

KUHL, Beatriz Mugayar. **Preservação do Patrimônio Arquitetônico da Industrialização: Problemas teóricos de restauro**. Cotia, SP: Ateliê Editorial, 2008.

- LABADI, Sophia. **Unesco, Cultural Heritage and Outstanding Universal Value: Value-based analyses of the world heritage and intangible Cultural Heritage Convention.** [S.l: S.n.], 1999.
- LACERDA, Norma; ZANCHETI, Sílvio (Orgs.). **Plano de Gestão da Conservação Urbana: Conceitos e métodos.** Olinda: CECI, 2012.
- _____. Valores dos Bens Patrimoniais. In: LACERDA, Norma; ZANCHETI, Sílvio (Orgs.). **Plano de Gestão da Conservação Urbana: Conceitos e métodos.** Olinda: CECI, 2012.
- LAPA, T.; ZANCHETI, S. Conservação Integrada urbana e territorial. In: ZANCHETI, Sílvio (org.). **Gestão do patrimônio cultural integrado.** Recife: Ed. Universitária da UFPE, 2002.
- LEE, Robert. **Railways in Asia and the Pacific,** IRS Working Paper No. 5. York: Institute of Railway Studies, 1998.
- _____. Robert. **Darjeeling Himalayan Railway as a Heritage Railway.** York: Institute of Railway Studies, 1999.
- LEWIS, Michael J. T. **Early Wooden Railways.** London: Routledge & Kegan Paul, 1974.
- LE CORBUSIER. **Estética do Engenheiro e a Arquitetura.** Editora: Perspectiva. São Paulo, 1973.
- LE GOFF, Jacques. **História e Memória.** São Paulo: Editora da Unicamp, 2008.
- LINS, Ana Paula M. De Bitencourt da C. **O Patrimônio industrial ferroviário e os instrumentos voltados para a sua salvaguarda.** Revista de Arquitetura e Urbanismo, Faculdade Damas, Vol. 02, nº02, p. 17-25, 2012.
- LIPE, W. Value and meaning in cultural resources. In: CLEERE, H. **Approaches to the Archaeological Heritage.** New York: Cambridge University Press. 2013.
- MASON, R. Fixing Historic Preservation: A Constructive Critique of “Significance”. In: _____. **Places, a Forum of Environmental Design.** v.16, n.1, 2004. (p. 64-71). Disponível em: < www.places-journal.org/issues/issue>. Acesso em 15/11/2007.
- MAZZOCO, Maria Inês Dias. **De Santos a Jundiá: nos trilhos do café com a São Paulo Railway.** São Paulo: Magma Editora Cultural, 2005.
- MINAYO, M.C.S. **O Desafio do Conhecimento: Pesquisa Qualitativa em Saúde.** 10. ed. São Paulo: HUCITEC, 2007.
- NETTO, J. Teixeira Coelho. **Semiótica, Informação e Comunicação:** Editora Perspectiva S. A. 2007.
- PARENT, Michel. Report on WC Criteria (1979). In: JOKILEHTO, Jukka. **The World Heritage List.** What is OUV? Defining the Outstanding Universal Value of Cultural World Heritage Properties. In: ICOMOS – published by hendrik Bäfler verlag · Berlin, 2008, p. 62-67.
- PETZET, Michael, 2008. In: JOKILEHTO, Jukka. **The World Heritage List** What is OUV? Defining the Outstanding Universal Value of Cultural World Heritage Properties. Report. Berlin: ICOMOS, 2008.
- PEARCE, Sussan M. **Object as meaning or narrating the past.** [S.l: S.n.], 1992
- PEREZ, Regina. **Inventário das Locomotivas a Vapor no Brasil.** São Paulo: Notícia & Cia, 2006.
- PONTUAL, V. **Cidade moderna: perspectivas interpretativas.** Recife: Mimeo, 1999.
- POULOT, Dominique. **Uma história do patrimônio ocidente, séculos XVII-XXI: do monumento aos valores.** São Paulo: Estação Liberdade, 2009.
- PULS, Maurício Matos. **Arquitetura e Filosofia.** São Paulo: Annablume, 2006.

- RAISTRICK, Arthur. **Industrial Archaeology**. St Albans: Granada, 1973.
- REPUBLIC OF AUSTRIA. **Documentation for the Nomination File of Semmering Railway Cultrual Site**. Wien, 1995.
_____. Management Plano of Semmering Railway. Republico of Austria, 2011.
- REPUBLIC OF INDIA. **Documentation for the Nomination File of Darkeeling Railway**. New Delhi, 1998.
- RESWEBER, Jean Paul. **A Filosofia dos Valores**. Coimbra: Almendina, 2002.
- RIBEIRO, Rafael Winter. **Paisagem cultural e patrimônio**. Rio de Janeiro: IPHAN, COPEDOC, 2007. (Pesquisa e Documentação do IPHAN, 1).
- RIEGL, Alois. **O Culto Moderno dos Monumentos: sua essência e sua gênese**. Goiânia: Ed. UCG, 2006.
- RESWEBER, Jean-Paul. **A Filosofia dos Valores**. [S.l.]: Almendina, 2002.
- ROBBINS, Michael. **The Railway Age**. Manchester: Mandolin, 1998.
- ROSSI, Aldo. **A arquitetura da cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 1998.
- RUDOLFF, Britta. Between 'Outstanding Universal Value' and 'Cultural Diversity' - Heritage values in Transition. In: **Values and Criteria in Heritage Conservation: Proceedings of the International Conference of ICOMOS, ICCROM, Fondazione Romulato Del Bianco**. Firenze: Polistampa, 109-115, 2008.
- RUSKIN, John. **A lâmpada da memória**. Tradução Maria Lúcia Bressan Pinheiro. Cotia, SP: Editorial, 2008. Tradução de: The lamp of memory.
- SCIFONI, Simone. A Unesco e o patrimônio da humanidade: valoração no contexto das relações internacionais. In: JACOBI, Pedro; FERREIRA, Lúcia da Costa (Orgs.). **Diálogos em ambiente e sociedade no Brasil**. São Paulo: Anppas, Anablume, 2006, p. 135-153.
- SHORLAND-Ball (Ed.). **Common Roots - Separate Branches: Railway History and Preservation**. New York: National Railway Museum. 1994.
- SILVA, Fernando Fernandes. **As cidades brasileiras e o patrimônio cultural da humanidade**. São Paulo: Peirópolis, Edusp, 2003.
- SWITZERLAND/ITALY. **Nomination File of Rhaetian Railway in the Albula/Bernina Cultural Landscape**. Confederation Suisse, 2006.
- TAINER, J.; LUCAS, J. G. Epistemology of the significance concept. In: **American Antiquity**, n. 48(4), 1983. p. 707-719.
- TALBOT, Frederick A. **Railway Wonders of the World**. London: Cassell & Co., 1993.
- TICCIH. **Carta de Nizhny Tagil**, 2003. Disponível em: <<http://ticcih.org/wp-content/uploads/2013/04/NTagilPortuguese.pdf>>. Acesso em 09. jun. 2011.
- TIJANA, Rakic. **World Heritage: exploring the tension between the national and the universal** (2007). Disponível em: <<http://epubs.surrey.ac.uk/1133/1/fulltext.pdf>>. Acesso em 03 fev. 2015.
- SANTAELLA, Lucia. **O que é Semiótica**. [S.l.]: Brasiliense, 2003.
- TOMLAN, M. **Preservation of what, for whom? A critical look at significance**. Ithaca: National Council for Preservation Education, 1998.
- TRINDER, Barrie S. **The Making of the Industrial Landscape**. London: J M Dent, 1982.
- UNESCO. **Convenção do Patrimônio Mundial**. Paris: World Heritage Center, 1972. Disponível em: <<http://whc.unesco.org/archive/convention-pt.pdf>>. Acesso em: 10. mai. 2013

_____. **Committee Decision:** CONF 203 VIII.B.1. Inscription of Semmering Railway (Austria), 1998. Disponível em: <<http://whc.unesco.org/en/decisions/2746/>>. Acesso em: 22.jul.2013.

_____. **Committee Decision:** CONF 209 VIII.C.1. Inscription of Darjeeling Himalayan Railway (India), 1999. Disponível em: <<http://whc.unesco.org/en/decisions/2589/>>. Acesso em: 22.jul.2013.

_____. **Committee Decision:** 32 COM 8B.38. Examination of nomination of natural, mixed and cultural properties to the World Heritage List - Rhaetian Railway in the Albula/Bernina Landscapes (SWITZERLAND / ITALY), 2008. Disponível em: <<http://whc.unesco.org/en/decisions/1499/>>. Acesso em: 22.jul.2013.

_____. **Convenção Internacional para a salvaguarda do patrimônio cultural imaterial**, 2003. Disponível em: <<http://unesdoc.unesco.org/images/0013/001325/132540por.pdf>>. Acesso em 05. Jul. 2013.

_____. **Declaração Universal da Diversidade Cultural**. Paris: World Heritage Centre, 2001. Disponível em: <<http://unesdoc.unesco.org/images/0012/001271/127160por.pdf>>. Acesso em 05 jul. 2013.

_____. **Report of the World Heritage Global Strategy Natural and Cultural Heritage Expert Meeting. World Heritage Centre.** Theatre Institute, Amsterdam, The Netherlands, 1998. Disponível em: <http://whc.unesco.org/archive/amsterdam98.pdf> >. Acesso em 05 jul. 2013.

_____. **Operational Guidelines for the implementation of the World Heritage Convention**. Paris: World Heritage Centre, 1977. Disponível em: <<http://whc.unesco.org/archive/opguide77b.pdf>>. Acesso em: 22.jul.2013.

_____. **Operational Guidelines for the implementation of the World Heritage Convention**. Paris: World Heritage Centre, 1980. Disponível em: <<http://whc.unesco.org/archive/opguide80.pdf>>. Acesso em: 22.jul.2013.

_____. **Operational Guidelines for the implementation of the World Heritage Convention**. Paris: World Heritage Centre, 1992. Disponível em: <<http://whc.unesco.org/archive/opguide92.pdf>>. Acesso em: 22.jul.2013.

_____. **Operational Guidelines for the implementation of the World Heritage Convention**. Paris: World Heritage Centre, 1994. Disponível em: <<http://whc.unesco.org/archive/opguide94.pdf>>. Acesso em: 22.jul.2013.

_____. **Operational Guidelines for the implementation of the World Heritage Convention**. Paris: World Heritage Centre, 1996. Disponível em: <<http://whc.unesco.org/archive/opguide96.pdf>>. Acesso em: 22.jul.2013.

_____. **Operational Guidelines for the implementation of the World Heritage Convention**. Paris: World Heritage Centre, 2005. Disponível em: <<http://whc.unesco.org/archive/opguide77b.pdf>>. Acesso em: 22.jul.2013.

_____. **Operational Guidelines for the implementation of the World Heritage Convention**. Paris: World Heritage Centre, 2008. Disponível em: <<http://whc.unesco.org/archive/opguide08-en.pdf> >. Acesso em: 22.jul.2013.

_____. **Operational Guidelines for the implementation of the World Heritage Convention**. Paris: World Heritage Centre, 2013. Disponível em: <<http://whc.unesco.org/archive/opguide13-pt.pdf> >. Acesso em: 22.jul.2013.

_____. **Operational Guidelines for the implementation of the World Heritage Convention**. Paris: World Heritage Centre, 2015. Disponível em: <<http://whc.unesco.org/archive/opguide15-en.pdf> >. Acesso em: 22.jul.2013.

_____. **Orientação para a Elaboração de Declarações de Valor Universal para bens do Patrimônio Mundial.** Paris: World Heritage Centre, 2010. Disponível em: <<https://www.iucn.org/sites/dev/files/import/downloads/whouvpt.pdf>>. Acesso em: 05. mai. 2013.

_____. **Termo de Referência:** Manual de Candidatura do Patrimônio Mundial. Brasília: UNESCO Brasil, Iphan, 2014.

VIANNA, Nildo. **Os valores na sociedade moderna.** Brasília, Thesaurus, 2007.

VIEIRA, Natália Miranda. **Gestão de Sítios Históricos:** a transformação dos valores culturais e econômicos em programas de revitalização em áreas históricas. Recife: Editora UFPE, 2007.

VINÃS, S. M. **Teoria Contemporanea de la Restauración.** Madrid: Sintesis, 2003.

VIOLLET-LE-DUC, E. **Restauração.** Cotia, SP: Ateliê Editorial, 2000.

WHEATLEY, G. **World Heritage Sites.** London: English Heritage, 1997.

ZANCHETTI, S. M. Conservação integrada e planejamento urbano na atualidade. In: **Espaço e Debates:** Revista de estudos regionais e urbanos, São Paulo, v.23, n. 43-44, p.92-104, jan/dez, 2003.

_____. S.M.; HIDAKA, L. T. F.; RIBEIRO, Cecilia; Aguiar, Barbara. **A Construção da Significância Cultural nos Processos de Conservação Urbana.** Recife: [Sn.], 2009.

_____. **A teoria da Conservação e a Arquitetura Moderna.** Centro de Estudos Avançados da Conservação Integrada: Olinda, 2014.