

EXPRESSO TURÍSTICO LUZ – PARANAPIACABA: DA PRIMEIRA ESTRADA DE FERRO PAULISTA AOS USOS TURÍSTICOS DOS REMANESCENTES FERROVIÁRIOS (SÃO PAULO/BRASIL)

Moraes, Ewerton Henrique¹, Oliveira, Eduardo Romero²

1: Programa de Pós Graduação em Arquitetura e Urbanismo
Universidade Estadual Paulista - UNESP
e-mail: ewertonhenrique_adm@yahoo.com.br

2: Campus de Rosana
Universidade Estadual Paulista - UNESP
e-mail: eduardo@rosana.unesp.br

PALAVRAS CHAVE: Patrimônio Industrial, Ferrovias, Turismo, São Paulo, Expresso Turístico, CPTM

1. RESUMO

A construção da ferrovia entre Santos e Jundiaí em 1867 foi fundamental para o desenvolvimento do planalto paulista. Parte deste traçado permanece incorporado ao Sistema de Transporte Metropolitanos e desde 2009 atende também ao Expresso Turístico, serviço operado pela Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM. Tendo como fonte principal as publicações oficiais da Companhia, este artigo visa compreender as aproximações entre os remanescentes ferroviários históricos e a oferta do serviço turístico no trajeto Luz – Paranapiacaba. Além da pesquisa bibliográfica e documental, destacamos a entrevista com o porta-voz da CPTM neste serviço e visitas de campo. Como resultado, encontramos um serviço diferenciado dos trens turísticos operados por associações de preservação no estado. O patrimônio é parte do cenário e discurso do Expresso Turístico, não estando seus objetivos voltados à recuperação de determinados remanescentes, mas sim um serviço integrado as políticas de transporte e turismo do Governo do Estado de São Paulo.

2. INTRODUÇÃO

Conforme [1], quando a produção do café superou o açúcar somado ao advento do transporte ferroviário São Paulo assumiu gradativamente seu papel de pólo econômico e político. A construção da ferrovia entre Santos e Jundiaí rompeu o isolamento do planalto em relação ao litoral, sendo este fator de extrema relevância quando considerado o grande desenvolvimento que se verificaria na produção agrícola no interior e do próprio porto de Santos, a partir do café passando a um local de destaque na América Latina. Segundo a autora as estradas de ferro participavam da vida econômica, social e cultural das cidades, havendo ainda através das vias um papel simbólico de comunicação com o “mundo exterior”.

Já na segunda metade do século XX, a retração do sistema ferroviário e a falta de investimentos, motivados principalmente pela opção política do sistema rodoviário, culminaram na redução dos serviços de passageiros, fechamento de companhias e supressão de parcela considerável da malha ferroviária [2]. Em 1952 o Brasil contava com 37.019 quilômetros de estradas de ferro [3], atualmente fracionadas em concessões as vias somam 28.692 quilômetros, sendo quase a totalidade destes dedicados ao transporte de cargas. Atualmente apenas duas concessionárias contam com serviços regulares de longo percurso para transporte de passageiros [4].

A Rede Ferroviária Federal S.A. foi incluída no Programa Nacional de Desestatização em 1992, sendo este o início da transferência de suas malhas para a iniciativa privada e posterior liquidação da empresa. Consequência deste processo, a Lei nº 11.483 publicada [5] pela Presidência da República em 31 de Maio de 2007 atribui ao IPHAN a responsabilidade de receber e administrar os bens de valor artístico, histórico e cultural oriundos da extinta RFFSA. O mesmo documento atribui ao órgão de proteção a preservação e difusão da Memória Ferroviária. Desta forma, o processo de extinção da Rede Ferroviária retoma as discussões relacionadas aos valores e usos dos remanescentes ferroviários, pautas presentes nos conselhos de defesa do patrimônio nas décadas anteriores, sobretudo nos anos 1980.

A preservação da memória ferroviária é citada em documento do Governo Federal denominado Cartilha para Proposição de Trens Turísticos e Culturais de Cunho Ferroviário [6]. Publicado em 2010 é resultado do Grupo de Trabalho Turismo Ferroviário, equipe formada pelo Ministério do Turismo, Ministério dos Transportes, Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, Agência Nacional de Transportes Terrestres, Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, Inventariança da Extinta Rede Ferroviária Federal S.A – RFFSA, Secretaria do Patrimônio da União, entre outros. Em comum a estes órgãos federais, a presença no processo de liquidação da empresa, o que nos permite identificar o turismo como possibilidade de uso e destinação dos bens da antiga RFFSA.

Partindo de uma definição simples para estas relações, os sistemas ferroviários legaram marcas culturais, sendo parte de suas estruturas dotadas de simbolismo cultural e significância histórica. Por este motivo, são paulatinamente significantes para o desenvolvimento de atividades turísticas em regiões onde a ferrovia foi, ou ainda é, parte da produção espacial [7].

Passando ao objeto de estudos, o Expresso Turístico é anterior ao documento supracitado, sua escolha se justifica pela identificação nas publicações oficiais de relações entre o turismo e os remanescentes ferroviários. Tendo como recorte o Estado de São Paulo e fontes principais as publicações oficiais da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos, a partir do objeto Expresso Turístico este artigo visa compreender as aproximações entre os remanescentes ferroviários históricos e a oferta do serviço turístico no trajeto Luz – Paranapiacaba. Desta forma contribuindo para as reflexões relacionadas aos usos do patrimônio ferroviário paulista. Quanto à metodologia, além das pesquisas documentais e bibliográficas, devem ser citadas a entrevista com o gestor do produto e visitas de campo.

3. DA PRIMEIRA FERROVIA AO PROJETO EXPRESSO TURÍSTICO

3.1 A Introdução das Estradas de Ferro no Estado de São Paulo e o Trecho Luz - Paranapiacaba

A introdução das ferrovias no Brasil enfrentou diversos obstáculos, sobretudo, a falta de confiança no invento – situação semelhante à Europa – e resistência por parte das lideranças que não acreditavam no sucesso desse tipo de empreendimento. Fatores como os altos investimentos necessários e até mesmo o desconhecimento sobre tal tecnologia tornavam questionáveis qualquer proposta relativa [8].

Ainda conforme [8], a primeira lei ferroviária foi sancionada pelo Regente do Império em 1835. A Lei Feijó garantia privilégios como isenção de direitos de importação e doação de terrenos, tendo como objetivo ligar o Rio de Janeiro às capitais de Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Bahia. Contudo, em função do ambiente ainda pouco favorável, a grandiosidade do plano frente às possibilidades nacionais e agitações políticas esta lei não produziu efeitos. Também sem sucesso por motivos similares, no mesmo período (1838) a Assembléia Provincial de São Paulo outorgava à empresa Aguiar, Viúvam Filhos e Cia. e a Platt & Reid a concessão para ligar o Porto de Santos às vilas de São Carlos (Campinas), Constituição (Piracicaba), Itu ou Porto Feliz, e Mogi da Cruzes, devendo iniciar em três anos a construção da estrada entre Santos e São Paulo.

A década de 1850 se demonstrou mais favorável, por um lado pela maior estabilidade da situação política e fortalecimento da ordem pública interna, por outro lado, pelo fim do tráfico de escravos, desta forma deixando livres capitais antes empregados nesta atividade. Com fatores como o privilégio de zona e garantia de juros a Lei nº641 de 1852 é entendida como o ponto de partida da viação férrea brasileira [8]. Dois anos após a inauguração da primeira ferrovia do Brasil, Companhia de Navegação a Vapor e Estrada de Ferro Petrópolis, o Governo Paulista concede ao Marques de Monte Alegre, a Pimenta Bueno e Irineu Evangelista de Souza a concessão de noventa anos para uma ferrovia entre Santos e o planalto paulista. Em 1867 foi inaugurado o tráfego da São Paulo Railway Co., companhia de capital inglês com aproximadamente cento e quarenta quilômetros de extensão entre Santos e Jundiaí [3].

O desenvolvimento do Estado de São Paulo possui estreita relação com a cultura cafeeira e a expansão do transporte ferroviário em seu território no final do século XIX e primeira metade do século XX [9]. A construção da E.F. Santos a Jundiaí representa um marco para a ocupação do interior do Estado, permitindo o embarque e a exportação cafeeira, além da viabilização de outras companhias abertas com capitais de fazendeiros paulistas [10]. A mesma importância já era atribuída pelo engenheiro Flávio Vieira em edição comemorativa do Centenário das Ferrovias no Brasil, publicada pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística na década de 1950: “substituindo ao antigo e primitivo ‘Caminho do Mar’, ela passou a aumentar quase em proporção geométrica esse desenvolvimento, carregando a riqueza do planalto de Piratininga para o porto de Santos, por onde é feita sua exportação [3, p.140]”

No passado as ferrovias foram as principais vias de comunicação entre as cidades, possibilitando o deslocamento de mercadorias e o comércio entre regiões. Em São Paulo, a expansão das linhas possibilitou e potencializou o surgimento de novos núcleos habitacionais a beira dos trilhos. O desenvolvimento ferroviário modificou espaços, economias e relações sociais, tendo, por muitas vezes, este modal acompanhado o cotidiano dos moradores destas cidades.

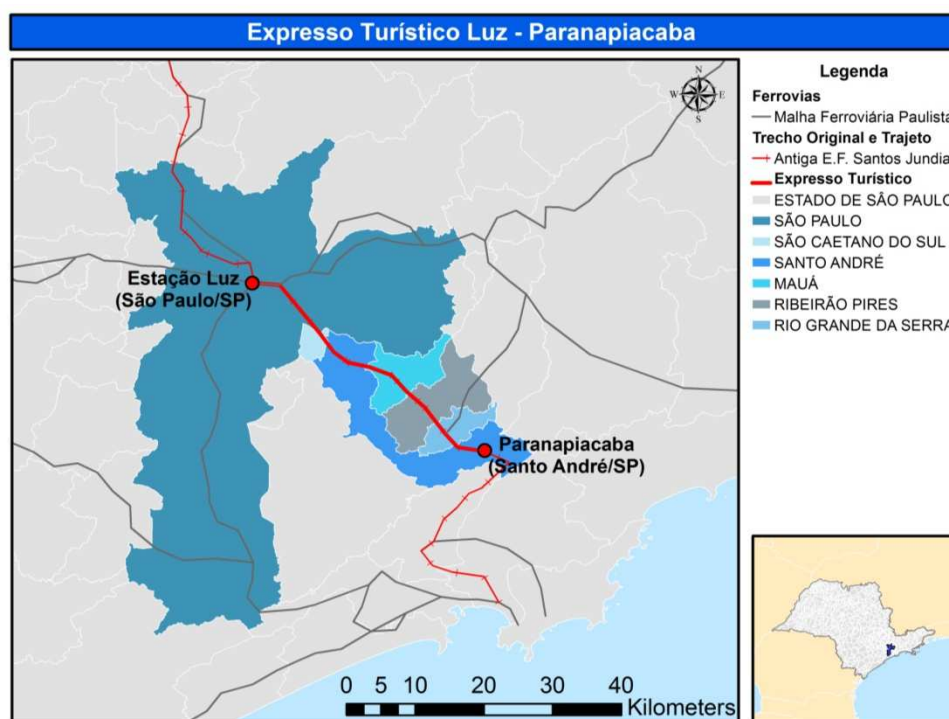


Figura 1: Mapa. Elaborado com base na Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT

O trajeto entre Luz e Paranapiacaba é parte da ferrovia entre Santos e Jundiaí (Figura 1). Após o prazo de concessão de 90 anos cedido para a São Paulo Railway, a linha e todo patrimônio foram incorporados pelo Governo Federal, passando a ser denominada Estrada de Ferro Santos à Jundiaí. Em 1957 foi criada a Rede Ferroviária Federal S.A, extinta empresa federal responsável pela administração das ferrovias nacionais até a década de 1990. Atualmente o trecho é utilizado pela estatal CPTM e concessionária privada, MRS Logística, sendo a estação de Rio Grande da Serra o limite do sistema de transportes metropolitanos neste trecho.

3.2 Expresso Turístico

O Expresso Turístico (Figura 2) é um projeto do Governo do Estado de São Paulo através da Secretaria dos Transportes Metropolitanos e sua subordinada Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM. O serviço conta com o apoio da Secretaria de Turismo e parcerias institucionais com o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN e prefeituras municipais, além das não governamentais, como a Associação Brasileira de Preservação Ferroviária – ABPF [11].



Figura 2: Composição do Expresso Turístico (Jundiaí/SP)

As operações foram iniciadas em abril de 2009 com o destino Jundiaí. Em junho do mesmo ano passou a atender também a cidade de Mogi das Cruzes e, posteriormente, Paranapiacaba (Santo André) em setembro de 2010. A implantação dos três destinos conclui a primeira fase do projeto [12]. Ao abordar o patrimônio cultural existente no eixo da antiga E.F. Santos – Jundiaí a mesma publicação evidencia que o projeto poderia em outro momento agregar uso as estações tombadas e conjunto relacionado. Após processos de restauração as estações poderiam receber exposições sobre o patrimônio material e imaterial

da ferrovia, desta forma: “[...] o trem turístico possibilitará a visita de trem a um museu a céu aberto, cujas salas são estações e o percurso é a própria ferrovia. Uma visita de trem pelo patrimônio ferroviário paulista” [12, p.146].

No formato atual as estações e remanescentes (Figura 3) surgem nas publicações como cenário para uma viagem diferenciada, estando em destaque a história de São Paulo. “Os mesmos trilhos que impulsionaram o desenvolvimento do Estado de São Paulo a partir da segunda metade do século XIX, estão de volta para levá-lo a uma viagem inesquecível pela história, cultura, arquitetura e meio ambiente da metrópole paulista, por meio dos trilhos da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM” [13]. Conforme o porta-voz da Companhia neste serviço, “o trem propicia uma vivência diferencia de transporte, integrando-se ao conjunto de atividades que constituem a atividade turística” [14].



Figura 3: Antiga Estação Campo Grande. Trajeto Luz – Paranapiacaba

Apesar do apelo relacionado ao patrimônio, a análise conjunta das publicações oficiais [11] [12], relatórios de gestão [15] e entrevista com os gestores [14], nos levam a identificação de objetivos maiores para este serviço.

O Expresso Turístico integra as políticas de desenvolvimento socioeconômico regional do Governo do Estado de São Paulo. Por um lado integra as estratégias de turismo regional nas cidades destino, sendo por vezes o serviço apresentado no conteúdo publicitário apenas como transporte diferenciado. Este trem também integra as políticas da Secretaria de Transportes Metropolitanos, aparecendo nos relatórios de gestão da CPTM [15] como etapa que antecede a implementação dos futuros trens regionais. Tais relações

são confirmadas em publicação assinada pelos gestores na Revista Engenharia: “A experiência do Expresso Turístico contribui para avaliar a realização de investimentos em infra e superestrutura, instalações e material rodante, tendo no horizonte a permanência do turismo como parcela da demanda dos trens regionais, integrados com roteiros turísticos complementares em diversos pontos da RMSP [Região Metropolitana de São Paulo]” [16, p. 129].

3.3 Trens Turísticos? Espaço para a Antítese

Em sua obra Saudades do Futuro: por uma teoria do planejamento territorial do turismo, o geógrafo Eduardo Yázigi apresenta posicionamento extremamente crítico quanto à rede ferroviária turística: “nos outros países existem trens para quaisquer passageiros, enquanto que, aqui, persiste a aberração de o próprio trem ser a atração turística” [17, p.372]. Após classificá-los como linhas de contos de fada, alerta para o risco de desvirtuar funções clássicas, não devendo o trem ser mais admirado que o próprio lugar. Para o autor não se pode pretender que dotar o país de uma rede ferroviária seja feito unicamente em razão do turismo, mas sim pelas necessidades de fluxo do país, por outro lado, sendo isso benéfico também ao próprio turismo.

Neste último ponto acreditamos que alguns esclarecimentos devam ser feitos. Considerando nossas observações relacionadas aos trens turísticos no Estado de São Paulo, estes não pretendem ser as melhorias na malha nacional, se não atribuir usos a uma parcela das vias e estruturas pertencentes as antigas companhias. Operados em sua maioria por associações de preservação poderiam, quando muito, fomentar as discussões sobre a necessidade das ferrovias, não além. Desta forma, estes produtos turísticos são formas de apropriação dos espaços ociosos deixados pela retração do sistema ferroviário, sendo a ausência dos serviços de longo percurso parte de sua atratividade.

Por outro lado, as críticas de [17] devem ser consideradas quando aponta para o risco de inversão de valores e denomina como linhas de contos de fada. Seguindo o recorte proposto, parte dos passeios oferecidos está embasada na teatralização do passado e apresentação saudosista da ferrovia.

3.4 Retração, Patrimônio e Usos Turísticos

Nos anos 80 as práticas de tombamento no Brasil começam a incorporar as concepções mais recentes da nova historiografia, dentro desta perspectiva passaram a ser lidos e valorados alguns testemunhos da ocupação do território, evolução das cidades, dos grupos étnicos, da história da ciência e da tecnologia [18]. Em meio a um cenário de retração do sistema ferroviário no país e declarada necessidade de aprofundamento dos estudos sobre o tema para valoração, os remanescentes passam a figurar na lista de tombamentos do então Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional -SPHAN.

Dora Alcântara, então responsável pela Seção Técnica de Tombamento da DTC/SPHN, relata em parecer de março de 1990 [19] que quando de sua passagem pela Coordenadoria de Proteção, vários processos abertos a partir de pedidos de tombamento de trechos ferroviários demandaram um estudo mais global deste universo. Em fragmento destacado por [18], a mesma técnica aponta que para o estudo de bens tradicionais nas práticas institucionais de tombamento, tais como igrejas e teatros, não há dificuldades maiores, uma vez que já possuem quadro de exemplos para referenciá-los, contudo, “se, ao contrário, a proposta refere-se a um objeto não tradicional – caixa d’água, vila operária, etc – temos necessidade de organizar um mínimo quadro de referência para opinar com menos margem de erro” [18, p.202].

As dificuldades na valoração e necessidade de aprofundamento dos estudos podem ser identificadas também nos em alguns pareceres do Conselho de Defesa do Patrimônio, Arqueológico, Artístico e Turístico - CONDEPHAAT no Estado de São Paulo. Durante estudos para reconhecimento da Estação de Santa Rita do Passa Quatro [20] o arquiteto Carlos Lemos destaca a necessidade de um plano de

tombamentos, uma listagem baseada em levantamentos de dados pertinentes. Anterior aos estudos federais, em 1969 por solicitação do órgão de defesa do estado foi aberto o processo da Estação Ferroviária de Bananal [21], parada anteriormente extinta por conta do fechamento de um dos ramais da Estrada de Ferro Central do Brasil. Entre 1970 e 1990 foram reconhecidos pelo CONDEPHAAT um total de quinze remanescentes ferroviários de diferentes companhias, sendo em maioria estações de passageiros.

A descrição destes fatos nos interessa para compreender o cenário de surgimento e início da atuação da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária, entidade não governamental voltada à preservação do patrimônio ferroviário e parceira da CPTM no Expresso Turístico. Fundada por iniciativa do francês Patrick Dollinger em 1977 [22], a ABPF já figurava em processos de tombamento e discussões de uso para Paranapiacaba já na década de 1980.

Em revista da Associação de Engenheiros da EFSJ de 1986 identificamos ações da Rede Ferroviária Federal e parceiros que auxiliam na compreensão da atual organização turística da vila ferroviária. No aniversário de vinte e nove anos da RFFSA ocorreram as solenidades de entrega do restauro do Sistema Funicular entre a 5ª e 4ª máquinas para passeios ferroviários com finalidades turísticas, após dez anos de paralisação. O evento contou com composição especial, partindo da Estação Luz e tracionada por locomotiva a vapor, e a presença de autoridades políticas como o presidente da Rede e também o presidente da ABPF e movimento Pró-Paranapiacaba [23]. No mesmo documento é possível verificar as intenções deste grupo em articular turismo e preservação.

A apresentação do turismo como possibilidade de uso para o bem tombado é identificada em outros processos solicitados pela ABPF. Como exemplo o caso da Estrada de Ferro Perus Pirapora também em São Paulo [19]. Conforme Hélio Gazzeta Filho [24], presidente da associação, atualmente são detentores do maior acervo de material histórico do país dedicando-se a “preservação do patrimônio ferroviário em movimento” ou museus dinâmicos.

Para implantação do Expresso Turístico foi firmado em 2008 o acordo de cooperação técnica entre CPTM e ABPF, além do IPHAN na figura de anuente. Através deste contrato foram cedidos os dois carros de passageiros atualmente em operação neste serviço [25]. As considerações iniciais do documento destacam os esforços da associação e do Governo do Estado de São Paulo para consolidação de projetos turísticos que valorizem a cultura e a história do Estado, além do interesse das partes e do Governo Federal na manutenção da operação do transporte ferroviário com finalidade turística e cultural.

Para [26] a expansão da cultura de massas na década de 1960 tornou o passado uma mercadoria passível de consumo por esta atividade. Ainda conforme a autora a ampliação do público voltado para o patrimônio possui relações com o estabelecimento da categoria de patrimônio cultural da humanidade pela UNESCO em 1972, “não enquanto possibilidade de apropriação de um passado específico, mas como fonte de fruição de beleza e informação, muitas vezes mescladas com doses de nostalgia” [26, p.198].

Nas décadas de 1970 e 1980 o uso turístico das ferrovias no Brasil já era tema de vídeos e publicações, como no caso da Revista Ferrovia [27], estando no primeiro momento apenas por sua função primária como meio de transporte. Supera nossas possibilidades apontar qual a primeira operação ferroviária comercial baseada na preservação da história ferroviária, contudo o período discutido reúne informações necessárias para compreensão do contexto inicial destas atividades. A Viação Férrea Campinas Jaguariúna, criada pela ABPF 1984 a partir da cessão de locomotivas a vapor e trecho da antiga Companhia Mogiana cedidos pela extinta Ferrovia Paulista S.A, deve ser citada por estar presente neste momento inicial.

Retomando as ações da associação em Paranapiacaba, o discurso baseado na perda, presente também nos processos de tombamento e trens históricos supra citados, pode ser identificado na publicação sobre as solenidades do restauro do sistema funicular e parte da vila ferroviária: “aos que conheciam e com ela conviveram, como nós, a revitalização do sistema toca profundamente [...] sinceramente, é extasiante, soa como um lamento, transportando-nos para um passado saudoso demais, ligado ao tempo das ‘Marias-Fumaças’, que puxavam o progresso nos primeiros tempos [...]” [23, p.1]. E dos que vão pela primeira esperam o espanto, quando estes depararem com as obras de complexa engenharia funcionando como nos velhos tempos, utilizando os mesmos carros de passageiros.

O mesmo conteúdo não foi verificado no Expresso Turístico. A análise das publicações oficiais nos levam a compreender o serviço como um serviço diferenciado do transporte metropolitano, tendo como atrativo principal a história de São Paulo contada a partir do patrimônio edificado. O discurso neste caso estabelece relações entre o passado apresentado pelo serviço e os avanços tecnológicos objetivados pela CPTM: “Assim como a ferrovia exerceu seu papel de vanguarda no desenvolvimento das cidades, a CPTM avança para o futuro investindo na modernização e ampliação de seus serviços, mas faz presente o passado, ao oferecer a oportunidade para se vivenciar a dinâmica da história paulista, em especial com respeito ao patrimônio cultural e ao meio ambiente” [13].

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A inauguração da estrada de ferro entre Santos e Jundiaí é fundamental para compreensão do desenvolvimento do Estado de São Paulo, conforme [8] marcando o início de um sistema que em poucos anos se estenderia, proporcionando o surgimento de novas empresas e retalhando com seus trilhos o território paulista. Diferente de grande parte da malha ferroviária nacional, as linhas da primeira estrada de ferro de São Paulo seguem ativas, atendendo simultaneamente ao transporte de cargas e transporte metropolitano de passageiros: linhas 7 Rubi (Luz – Jundiaí) e 10 Turquesa (Brás – Rio Grande da Serra).

Retomando as palavras de [1] “nossas companhias ferroviárias são depositárias de um enorme legado, patrimônio da história da arquitetura, da engenharia e da técnica” (p. 239). Em 2010, o pioneirismo e a arquitetura inglesa justificaram o tombamento de oito estações no sistema metropolitano, tais como Ribeirão Pires e Rio Grande da Serra no trecho entre Luz e Paranapiacaba. O valor histórico dos remanescentes é parte relevante do discurso publicitário e, sobretudo, das falas dos monitores durante a viagem. No trem, a história das regiões por onde passa é narrada a partir das edificações presentes no entorno, principalmente a partir das estações.

Como visto os objetivos do Expresso Turístico vão muito além da interpretação patrimonial, estando atrelados às políticas públicas de turismo e transportes no Estado. Apresentado como opção de transporte diferenciada, aparece como precursor dos futuros trens regionais atuando na aproximação entre população e ferrovia através do turismo e do próprio patrimônio. Sobre suas particularidades, o fato de se tratar de um serviço gerido por uma empresa público-privada explica em parte a opção por um discurso que relacione história e desenvolvimento, afinal, falas excessivamente saudosistas poderiam fomentar críticas a situação dos transportes no país.

Por outro lado, a retração do sistema e o risco de desaparecimento estão presentes nas motivações para solicitação dos primeiros processos de tombamento dos bens ferroviários e surgimento de associações de preservação da memória ferroviária. O cenário auxilia a compreensão dos discursos em trens turísticos baseados na perda. O problema, como apresentado por [17], é quando a importância do trem supera o próprio lugar, situação verificada em alguns dos serviços atualmente operados pela ABPF. Ainda com base nos pensamentos do autor, compreendemos que emoções como o saudosismo devam ser minimizadas nas camadas de gestão. Um trem turístico isolado do contexto e da construção do espaço onde está inserido corre o risco de não estar além de um parque de diversões.

Por fim, na presença da ABPF na solicitação de processos de tombamento e discussões para definição de usos dos bens tombados nas décadas de 1980 pode estar à explicação para a aproximação entre patrimônio ferroviário e turismo nos moldes encontrados no Estado de São Paulo. Neste artigo nos limitamos ao Expresso Turístico Luz – Paranapiacaba, sendo esta abordagem mais ampla uma sugestão para investigações futuras.

5. BIBLIOGRAFIA

- [1] KÜHL, B. M. *Arquitetura de ferro e arquitetura ferroviária em São Paulo: reflexões sobre a sua preservação*. São Paulo: Ateliê editorial/FAPESP, 1998.
- [2] STEFANI, C. R. B. O Sistema Ferroviário Paulista: um estudo sobre a evolução do transporte de passageiros sobre trilhos. 2007. 302f. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007.
- [3] INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (org). *I Centenário das Ferrovias Brasileiras*. Rio de Janeiro: Serviço Gráfico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1954.
- [4] AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES. *Evolução do Transporte Ferroviário*. Brasília, 2012. Disponível em: www.antt.gov.br/html/objects/_downloadblob.php?cod_blob=5638. Consultado em: 20 set. 2013.
- [5] INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL (IPHAN). *O IPHAN e o patrimônio ferroviário*. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/portal>. Consultado em: 20 set. 2013.
- [6] INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL (IPHAN). *Cartilha de Orientação para Proposição de Projetos de Trens Turísticos e Culturais*. Brasília, 2010. Disponível em: <http://www.iphan.gov.br/portal/baixaFcdAnexo.do?id=1475> Consultado em: 20 set. 2013.
- [8] MATOS, O. N. de. *Café e ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira*. 4. Ed. Campinas – SP: Pontes, 1990.
- [9] MONBEIG, P. *Pioneiros e Fazendeiros em São Paulo*. São Paulo: Hucitec, 1984.
- [10] GHIRARDELLO, N. A formação dos patrimônios religiosos no processo de expansão urbana paulista (1850 – 1900). São Paulo, Ed. UNESP, 2010.
- [11] COMPANHIA PAULISTA DE TRENS METROPOLITANOS (CPTM). O que é o Expresso Turístico? Disponível em: http://www.cptm.sp.gov.br/E_OPERACAO/ExprTur/ Consultado em: 20 set. 2013
- [12] COMPANHIA PAULISTA DE TRENS METROPOLITANOS (CPTM). Expresso Turístico (Livro Digital) Disponível em: http://www.cptm.sp.gov.br/E_OPERACAO/ExprTur/Arquivos/Livro_ExpressoTuristico_jan2011.pdf Consultado em: 20 set. 2013
- [13] COMPANHIA PAULISTA DE TRENS METROPOLITANOS (CPTM). Folder Digital. Disponível em: http://www.cptm.sp.gov.br/E_OPERACAO/ExprTur/Arquivos/PanfletoExpresso_Out2010.pdf Consultado em: 20 set. 2013
- [14] ALMEIDA, J. I. S. Entrevista. Depoimento oral feito a Ewerton Henrique de Moraes em 04 set. 2013
- [15] COMPANHIA PAULISTA DE TRENS METROPOLITANOS (CPTM). *Relatório de Gestão 2012*. Disponível em: http://www.cptm.sp.gov.br/e_contabeis/balancos.asp Consultado em: 20 set. 2013

- [16] REVISTA ENGENHARIA. *Nos Trilhos do Futuro*: Especial CPTM 20 anos. Número 610/2012 (Ano 89). Disponível em: http://issuu.com/www.viapapel.com.br/docs/610_baixa Consultado em: 20 set. 2013
- [17] YAZIGI, E. A. *Saudades do Futuro*: Por uma Teoria do Planejamento Territorial do Turismo. São Paulo: CNPq / Plêiade, 2009.
- [18] FONSECA, M. C. L. *O patrimônio em Processo*: Trajetória da Política Federal de Preservação no Brasil. 2 ed. Rio de Janeiro: Editora UFRJ / Minc – Iphan, 2005.
- [19] INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL (IPHAN). *Processo de tombamento 1104-T-83*. Acervo Ferroviário da Estrada de Ferro Perús / Pirapora. Rio de Janeiro, 1983.
- [20] CONSELHO DE DEFESA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO, ARQUEOLÓGICO, ARTÍSTICO E TURISTÍSTICO (CONDEPHAAT). *Processo de tombamento 00467/1974*. Edifício da Estação de Ferro Santa Rita do Passa Quatro. CONDEPHAAT, 1974.
- [21] CONSELHO DE DEFESA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO, ARQUEOLÓGICO, ARTÍSTICO E TURISTÍSTICO (CONDEPHAAT). *Processo de Tombamento 15.465/69*. Estação Ferroviária de Bananal. CONDEPHAAT. 1969
- [22] ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA. *História*. Disponível em: <http://www.abpf.org.br/>. Consultado em: 20 set. 2013
- [23] REVISTA FERROVIA. Associação dos Engenheiros da E.F. Santos Jundiá. *Paranapiacaba Vive!* Ano 51. Setembro / Outubro, 1986.
- [24] GAZZETA FILHO, H. Entrevista [mensagem pessoal]. Mensagem recebida por ewertonhenrique_adm@yahoo.com.br em 24 jan. 2011.
- [25] COMPANHIA PAULISTA DE TRENS METROPOLITANOS (CPTM). *Convenio de Cooperação Técnica que Celebram entre si a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos e a Associação Brasileira de Preservação Ferroviária, tendo como anuente o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional*. Processo 8549845091
- [26] RODRIGUES, M. De quem é o patrimônio? Um olhar sobre a prática preservacionista em São Paulo. Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Nº 24. p. 196 – 203. 1996.

AGRADECIMENTOS

O presente trabalho foi realizado com apoio Fundação de Amparo a Pesquisa do Estado de São Paulo - FAPESP.