

AValiação DO USO E POTENCIAL TURÍSTICO 'DE UM PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO: COMPLEXO DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE JUNDIAÍ (SPR)'

OLIVEIRA, Eduardo Romero de²; **SILVA, Milena Meira da**³;

¹ Projeto de Iniciação Científica. Processo FAPESP n. 2014/16572-6.

² Doutor em Filosofia pela USP – Professor na UNESP/Câmpus Experimental de Rosana-SP. eduardo.romero.de.oliveira@gmail.com.

³ Graduanda em Turismo pela UNESP/Câmpus Experimental de Rosana-SP. milena_meirasilva@hotmail.com.

RESUMO

Tendo como tema principal o estudo da viabilidade de uso turístico do Complexo da Estação Ferroviária no município de Jundiaí-SP, este projeto tem por objetivo geral, analisar o Complexo tombado da Estação Ferroviária de Jundiaí, com enfoque em sua preservação patrimonial, a fim de identificar o potencial como recurso turístico e demais usos do bem protegido. De maneira específica, foram identificados os usos e estado atual de conservação do bem, assim como os serviços de recepção ao turista nestes espaços ferroviários. Quanto à metodologia de trabalho, realizou-se levantamento bibliográfico referente aos temas bases tratados na pesquisa. No que se refere à identificação dos usos e atuais estados de conservação, e da avaliação do uso turístico do bem, foram utilizadas fichas cujo modelo foi previamente estabelecido.

PALAVRAS-CHAVE: Patrimônio Ferroviário; Jundiaí; Turismo Cultural.

INTRODUÇÃO

De acordo com Soukef (2012), os imóveis da São Paulo Railway (SPR), em Jundiaí, são exemplares representativos do início de uma nova fase econômica para São Paulo e para o país. Segundo o autor, isso se deve pelo fato desses imóveis, quase todos ainda existentes, marcarem a chegada da ferrovia no interior do estado, no ponto onde maior parte das mercadorias produzidas nas localidades mais distantes seria escoada para a cidade de Santos. Fazem parte do conjunto remanescente, além da estação ferroviária, um depósito de carros e locomotivas, um galpão de manutenção, um virador, uma casa de turmeiros e um grupo de moradias (SOUKEF, 2012).

Após o declínio do comércio do café e ascensão da era rodoviária, a administração da linha e da estação foi atribuída a diversas companhias. Desde o ano de 1994 pertence à Companhia Paulista de Trens Metropolitanos, que a utiliza durante toda a semana atendendo a Linha 7- Rubi de Jundiaí à Francisco Morato, e de Francisco Morato à estação da Luz em São Paulo. Aos sábados atua como ponto de retorno à capital paulista com o Expresso Turístico da companhia.

Quanto ao restante do Complexo tombado, a Vila dos Ferroviários, concentrada em frente à estação, antigamente era habitada por ferroviários, atualmente vivem pessoas locais com e sem histórico de vínculo com a ferrovia. Grande parte dessas moradias foi modificada quanto a sua estrutura original antes de decretado o tombamento. A Estação de Jundiaí localiza-se na Praça Mauá, Avenida dos Ferroviários em Jundiaí, e apesar do tombamento decretado, Soukef (2012) afirma que por conta dos novos usos atribuídos em algumas dessas áreas, é perceptível que foram totalmente desconsideradas a integridade de sua construção original. Algo que poderia ser evitado caso fosse levado em consideração noções de preservação nesses patrimônios.

Sendo assim, este projeto visa discutir o potencial de atrativo turístico do Complexo tombado da Estação Ferroviária de Jundiaí, partindo de análises quanto aos seus usos, atual estado de conservação, assim como a identificação da infraestrutura turística existente. Consideramos a importância de sua proteção e preservação por seu valor histórico, para que, por fim, a atividade busque auxiliar nessa proteção, manutenção e disseminação do bem, com o intuito de resguardar a memória que atua sobre a identidade da comunidade envolvida com este patrimônio ferroviário.

METODOLOGIA

Referente aos procedimentos metodológicos adotados nessa pesquisa, cabe enfatizar que o aprofundamento quanto as noções de patrimônio (cultural e industrial), turismo cultural e outros temas tratados na pesquisa, foram consultados a partir de livros contidos nas bibliotecas da UNESP/ campus de Rosana, UNESP/ FCL-Assis, UNICAMP/IFHC-Campinas, USP/FAU-São Paulo e USP/FFLCH-São Paulo.

Estas informações são de caráter histórico, fundamentado na história técnica do bem durante época do tombamento. Trata-se de um projeto de Iniciação Científica aplicado no município de Jundiá no período de junho de 2015 a outubro de 2015.

Em relação a avaliação de serviços de atendimento ao turista, e infraestruturas afins (posto de orientação, visita monitorada, sinalização, estacionamento, etc), foi utilizada ficha modelo do Laboratório de Patrimônio Cultural – a partir de Murta & Albano (2012).

Quanto as diferentes análises, foram considerados os pontos abordados por (KÜHL, 1998), a respeito do patrimônio industrial, no caso da estação ferroviária como um remanescente da era Industrial. Atentamos para as políticas de proteção legal do bem cultural industrial, que atua sobre a preservação da memória social da população (HALBWACHS, 1990); associada às problemáticas de aplicação dessas políticas de preservação nos usos atuais (RABELLO, 2009; RODRIGUES 1996; RODRIGUES, 1996). E por fim, nossa atenção se volta a respeito da instalação da atividade turística sobre o patrimônio industrial, consideradas suas atividades de execução e seu objetivo como difusão, preservação e manutenção do bem cultural (ARECES, 2003; BARRETO, 2003; MENESES, 2004; (ABAD, 2008).

DISCUSSÕES

TURISMO CULTURAL

No decorrer da história, turismo recebeu diversas definições. Segundo Barreto (1995), o conceito surgiu no século XVII na Inglaterra, onde passou por inúmeras colocações, até chegar ao período moderno, sucedido após a Segunda Guerra Mundial. Nesse período, a internacionalização da economia possibilitou o incremento de uma série de atividades internacionais na Europa, e entre elas o turismo, que já na segunda metade do século se expandiu pelo mundo todo. No Brasil, o turismo se tornou popular a partir de 1920, que deu origem a Sociedade Brasileira de Turismo, em 1923.

O turismo, segundo a Organização Mundial do Turismo (OMT), é compreendido como: “a soma de relações e de serviços resultantes de um câmbio de residência temporário e voluntário motivado por razões alheias a negócios ou profissionais”. (OMT, 2014). Por ser uma atividade bastante abrangente, ela pode ser subdividida em diversos segmentos de forma que não se esgotem as possibilidades de turismo. De acordo com Barreto (2000), o turismo que tem como principal atrativo o patrimônio cultural, é o turismo com base no legado cultural. “Para se exercer essa atividade os recursos podem ser bens tombados ou não, desde que apresentem características consideradas relevantes para a história e a cultura da localidade em que estão construídos” (BARRETO, 2000, p.29).

Meneses (2004) entende o atrativo artístico-histórico-cultural como um substrato essencial do setor turístico, pois ele parte de um ambiente de descobertas e possibilita a “construção de valores que buscam memorizar o passado, lembra-lo, apreendê-lo, guardá-lo, co-memorá-lo”. (MENESES, 2004, p. 39). O autor acrescenta que o turismo pode contribuir para a preservação, conservação e interpretação de espaços e culturas, e podem ser percebidos vários exemplos mundiais da atividade turística como preservadora, e que contribui para a fixação da população, oferecendo oportunidades de trabalho e recursos para a preservação patrimonial. De acordo com Rodrigues (2003), o turismo cultural é a própria base de sustentação para o patrimônio cultural, em que os objetos e bens materiais são indispensáveis para se exercer a atividade. Essa atuação do turismo auxilia também na preservação e manutenção desses bens culturais, além de sua aproximação para com a população (RODRIGUES, 2009).

Nota-se que os autores concordam que a atividade turística, com o segmento do turismo cultural, pode atuar na disseminação da cultura e na preservação da memória. Contudo, Meneses (2004), apresenta uma crítica ao consumo massificado da cultura, ao admitir que esse consumo é capaz de conservar, mas também possibilita sua transformação radical, de forma que leve a destruição das construções culturais materiais e imateriais. Quanto a essa temática, Barreto (2000) afirma que um dos graves problemas do turismo cultural tem sido a falta de planejamento. A banalização desses rituais e costumes se mostra presente, principalmente, porque os núcleos receptores criam e recriam produtos pseudoculturais para que se adaptem ao gosto dos turistas.

Referente a isso, Barreto (2002) destaca que cabe ao planejador de turismo a intervenção consciente e profissional, para que o patrimônio e todo o legado cultural possam ser transformados séria e conscientemente em um produto turístico de qualidade, e de bom usufruto também pela comunidade local. Dessa forma, ela propõe que assim como aplicado no planejamento do turismo de natureza, seja adotado também no planejamento do turismo com base no legado cultural a ideia de sustentabilidade, onde haja o respeito da capacidade de carga. Oliveira (2003) concorda com a autora ao destacar que: “reconhece-se que os recursos naturais, assim como os construídos pelo

homem, têm um limite para absorver visitantes. Esse limite, quando ultrapassado, provoca a deterioração e, portanto, a descaracterização do local”. (OLIVEIRA, 2003, p. 23-24)

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Durante primeira análise do atual estado de conservação dos bens tombados, a partir de ficha adaptada do Inventário de Conjunto de Bens Edificados, elaborada pelo Projeto Memória Ferroviária, foi possível perceber que parte desses imóveis se encontra em estado de decadência. Somente a Estação, dentre todos os bens analisados, se encontra em melhor estado. Isso se deve ao fato de haver um uso atribuído a ela na atualidade. Por outro lado, apesar de ter um uso atribuído, foi possível perceber que não existem projetos que abranjam sua efetiva proteção, apenas seu tombamento representa, ao menos de maneira teórica, a importância de sua salvaguarda.

Quanto aos outros elementos analisados no complexo tombado, dentre os armazéns, notou-se que estão em total estado de descaso, com o teto desabado, e fachada totalmente descaracterizada por meio de ações de vândalos. Atualmente não existe nenhum uso previsto a esses bens, entretanto, conforme abordado nas diretrizes do TICCIH (2003), entende-se que o uso pode evitar a obsolescência do patrimônio, é a garantia da conservação através desse uso. Dentre esse ideal de conservação, enfatizamos que nas configurações atuais com novos usos na cidade, o pressuposto de reabilitar os espaços construídos se mostra importante, visto a necessidade de atribuir novos usos com novos projetos para centros históricos e patrimônio em geral, a fim de que eles não permaneçam ou caiam em detrimento.

A respeito do conjunto de vilas ferroviárias, identificou-se que atualmente elas servem como moradia a pessoas com ou sem vínculo com a ferrovia. Devido ao fato de poucos terem conhecimento de que sua casa é tombada pelo Estado, diversas foram as reformas realizadas nesse conjunto de moradias que foi capaz de descaracterizar alguns bens. Nesse sentido, cabe enfatizar a participação da comunidade local nesses processos de proteção ao patrimônio, a fim de que situações como esta não ocorram nos bens patrimoniais considerados de importância a história da cidade.

Quanto à infraestrutura de serviços de atendimento ao turista no Complexo Tombado, em primeiro instante, foi considerada apenas a estação ferroviária, visto que os demais elementos estão impróprios para uso, seja por seu estado atual de conservação (armazéns), ou pelo fato de haver um uso privado atribuído na atualidade (moradias ferroviárias). Através de análises, constatou-se que existe alguma infraestrutura turística presente, principalmente por sua localização próxima ao centro da cidade, onde foram mapeados diversos estabelecimentos de alimentação e hospedagem. Também foi observada a facilidade de acesso via diversas modalidades de transporte possíveis. A sinalização mostrou-se eficiente, sendo a adotada pela CPTM em todas as suas estações, com duas diferentes linguagens nas placas sinalizadoras.

Entretanto, apesar de observada a presença de infraestrutura básica, há de se considerar a inexistência de placas interpretativas no bem protegido. Quanto a isso, cabe destacar Murta e Albano (2002) a respeito da interpretação do patrimônio através do olhar do visitante. Esse processo se estabelece a partir de uma comunicação efetiva com o visitante a fim de estabelecer a preservação do patrimônio e o desenvolvimento cultural das comunidades locais. Como maneira de estabelecer essa comunicação, as autoras mencionam que deve haver mecanismos que auxiliem nessa interpretação, seja através de desenhos, esculturas ou comunicação humana. Logo, nota-se que esses conceitos não são aplicados ao bem cultural em questão, isso porque, como já mencionado, o uso turístico como monumento sujeito a interpretação não é um dos objetivos propostos em seu uso atual. Portanto, partindo desse preceito de um turismo cultural embasado, constata-se sua pouca adequação para uso como atrativo turístico, apesar do valor cultural e alguma infraestrutura existente.

REFERÊNCIAS

- BARRETTO, Margarita. **Planejamento e organização em turismo**. Campinas: Papyrus, 2002.
- MENESES, José Newton Coelho. **História & turismo cultural**. – Belo Horizonte: Autentica, 2004.
- OLIVEIRA, Fernando Vicente de. **Capacidade de carga nas cidades históricas**. Campinas: Papyrus, 2003.
- RODRIGUES, Marly. Preservar e consumir: o patrimônio histórico e o turismo. In: FUNARI, Pedro Paulo; PINSKY, Jaime. **Turismo e patrimônio cultural**. São Paulo: Contexto, 2003. 3ª ed. 15 – 24.
- RODRIGUES, Marly. The management of cultural heritage. **Temas de Administração Pública**, Araraquara, v. 3, n. 4, 2009.
- SOUKEF JUNIOR, Antonio. **A preservação dos edifícios da São Paulo Railway em Santos e Jundiá**. São Paulo: Annablume; Fapesp, 2013.