

V Seminário de Pesquisa em Turismo do MERCOSUL (SeminTUR)

Turismo: Inovações da Pesquisa na América Latina

Universidade de Caxias do Sul, RS, Brasil, 27 e 28 de Junho de 2008

Vila Ferroviária de Paranapiacaba: o uso turístico do patrimônio¹

Beatriz Veroneze Stigliano. Universidade Federal de São Carlos².

Pedro de Alcântara Bittencourt César. Centro Internacional para a Conservação do Patrimônio – Vice Presidente³.

Resumo

Pesquisa com o propósito de identificar estatutos conceituais do patrimônio. Análise sobre ferrovia como patrimônio e sua relação com o turismo. Reflexão sobre a Vila de Paranapiacaba, localizada no município de Santo André, SP, enfocando a atividade turística, que vem ganhando destaque, principalmente, através da apropriação de seu patrimônio como atrativo para a visitação.

Palavras-chave

Patrimônio; Ferrovia; Paranapiacaba.

Reflexões acerca do patrimônio

No Brasil, a partir de meados do século XX, realiza-se todo um processo de conservação/preservação do patrimônio apoiado na busca de construção de uma identidade do Estado nacional (FONSECA, 2005), relação esta contestada, hoje, por muitos dos setores nacionais. Esta situação re-elabora um modelo de nação moderna, e seus elementos necessários, através de forças hegemônicas, que se estabelecem pelos valores luso-americanos (CÉSAR e STIGLIANO, 2006).

A questão do patrimônio se situa numa encruzilhada que envolve tanto o papel da memória e da tradição na construção de identidade coletivas, quanto os recursos a que têm recorrido os Estados modernos na objetivação e legitimação da idéia de nação. O início da elaboração das noções modernas de monumento histórico, de patrimônio e de preservação só se dá a partir do momento em que surge a idéia de estudar e conservar um edifício pela única razão de ser um testemunho da história ou uma obra de arte (FONSECA, 2005).

¹ Trabalho apresentado ao GT – 13 “Turismo e Patrimônio Cultural” do V Seminário de Pesquisa em Turismo do MERCOSUL – Caxias do Sul, 27 e 28 de junho de 2008.

² Bacharel e mestre em Turismo (ECA-USP), Mestre em Leisure and Environments - WAU / WICE doutoranda PROCAM-USP, professora e coordenadora do curso de turismo – UFSCAR, biatur@usp.br

³ Arquiteto (UNITAU), Especialista em Planejamento e Marketing Turístico (SENAC-SP), mestre em turismo e doutor – DG-FFLCH-USP, pedrotur@usp.br

Turismo: Inovações da Pesquisa na América Latina

Universidade de Caxias do Sul, RS, Brasil, 27 e 28 de Junho de 2008

A fim de sensibilizar e persuadir os interlocutores quanto à importância da manutenção do patrimônio, além de se conciliar interesses, procura-se demonstrar a relação entre valor cultural e valor econômico, e não apenas procurar convencer autoridade e sociedade do interesse público de preservar valores culturais, como ocorrera anteriormente. Essa articulação foi feita em duas direções: “seja considerando os bens culturais enquanto mercadorias de potencial turístico, seja buscando nesses bens os indicadores culturais para o desenvolvimento apropriado” (FONSECA, 2005, p.142).

Atualmente, outra questão emerge e influencia a construção do significado de patrimônio: a elaboração do conceito de pós-modernidade, valorizando a nostalgia estilística (SOJA, 1993, FEATHERSTONE, 1997). Assim, com a pós-modernidade, ressurgem o vernacular, formas de representação que utilizam o pastiche e a colagem lúdica de estilos e tradições. Ou seja, “há um retorno às culturas locais, e deve-se enfatizar: culturas locais no plural, bem como o fato de que elas podem ser colocadas ao lado uma da outra sem distinção hierárquica” (FEATHERSTONE, 1997, p.135).

Outra questão atual que se coloca é o mercado, que, com suas forças econômicas, reproduz novas funções em antigas formas, ao agregar valores do lazer, do turismo e da cultura, na reprodução do capital (URRY, 1996).

Porém, este inventário patrimonial não deve ficar à mercê, tão somente, destes discursos, em detrimento de valores de identidade histórica, da memória social, da valorização da paisagem, entre outros compromissos com o lugar (MAGNANI, 1994).

Desta forma, parte-se do pressuposto de que um dado lugar define-se por forças que se revelam em suas condições de produção (REIS FILHO, 1992, p.12), reproduzindo e sendo parte do processo sócio-cultural que engendra suas transformações espacialmente distribuídas.

Para as ações inseridas no mercado, principalmente imobiliário, tendo a “indústria cultural”, o lazer e o turismo como suporte, realizam-se processos de re-apropriação do patrimônio cultural (HARVEY, 1992, FEATHERSTONE, 1997, SMITH, 1996, ZUKIN, 1995) em que se reabilitam as regiões históricas, construindo novas centralidades.

No entanto, muitas vezes, pode acontecer que o patrimônio, “ao ser valorizado pelo olhar externo, no caso, do turista, produz territorialidade excludente ao próprio lugar” (LUCHIARI, 2005, p.99).

Turismo: Inovações da Pesquisa na América Latina

Universidade de Caxias do Sul, RS, Brasil, 27 e 28 de Junho de 2008

O patrimônio tem na base de sua atratividade o fato de ser um componente essencial do ambiente humano, cultural por excelência, que se materializa em espaços, em percepções, em sensações, objetos. Pode-se entender o patrimônio como memória construída.

Algumas pesquisas realizadas (VENTURINI, 2006) mostram que existe uma correlação entre a memória cultural, o conhecimento, a auto-valorização, a oferta de diversas experiências culturais e a atividade econômica que se pode derivar do desfrute dos bens patrimoniais que compõem o conceito de paisagem cultural difundido pela UNESCO. Desta maneira, o patrimônio, como expressão da identidade não pode ser visto como algo cristalizado, congelado, intocável, mas como uma referência dinâmica, como um valor de uso agregado, que, constantemente, deve ser apropriado e reformulado em função das experiências de um passado ainda vital no presente, fundamento, por sua vez, de um futuro que se pretende construir.

Algo é considerado patrimônio pelo fato de alguém lhe atribuir valor. Este valor pode ser conferido tanto para apreciação quanto para uso direto. A apreciação remete ao fato de algo ter um valor intrínseco que justifica sua existência e perpetuação. O valor através do uso direto remete à obtenção de um benefício, ou satisfação, atingido através de “vivenciar”, na visita a um patrimônio, a observação, escuta, toque, dependendo do patrimônio em questão.

É cada vez mais comum que as pessoas busquem experiências com patrimônios em seu tempo livre, em viagens de férias, por exemplo, fato que pode ser comprovado ao se verificar que diversos patrimônios naturais e histórico-culturais vêm se tornando atrativos turísticos de grande representatividade.

Muitos municípios brasileiros apresentam exemplos que corroboram essa afirmação, como Ouro Preto, com seu casario barroco, Caruaru, com sua feira-livre, Parques Nacionais, como o das Sete Cidades, que, além das belezas naturais, contém inúmeros sítios arqueológicos.

A patrimonialização consiste em um processo que se funde ao processo de territorialização das relações de visitação, tendo como base a relação território e cultura. Nela, elabora-se uma “consciência dos valores patrimoniais” atribuindo valor de representação e comunicação (CARAS, 2004, p.11)

Turismo: Inovações da Pesquisa na América Latina

Universidade de Caxias do Sul, RS, Brasil, 27 e 28 de Junho de 2008

Desta forma, identidade, cultura, patrimônio, território são elementos formadores do significados que sustentam os objetos e as ações, através de uma relação mediadora por processos entre cultura e território, como ator e sujeito da relação de visitação (CARAS, 2004, p.13), em uma dialética entre concreto e abstrato, material e imaginário, profano e sagrado. O patrimônio tem, assim, em seu estatuto, uma articulação entre o passado, presente e futuro.

A ferrovia como patrimônio e sua apropriação pelo turismo

O conceito de patrimônio tem uma forte relação com o que é herdado. Por sua vez, pode-se dividi-lo em tangível, como os bens imóveis (de produção, casario, etc.) e os bens móveis (arquivos, mobiliário, maquinaria, ferramentas, etc.) e intangível, relacionado à cultura do trabalhador (formas de vida, costumes e tradições, etc.).

Com relação ao patrimônio ferroviário, há uma diferenciação entre os aspectos tangíveis e intangíveis que o constituem, refletindo sobre os diversos setores sociais que se relacionam com cada um deles.

No que se refere ao patrimônio material, remete-se às edificações, estruturas ferroviárias, maquinário. Já com relação ao patrimônio imaterial, abordam-se as pessoas que trabalharam na ferrovia, suas famílias, hábitos, enfim, todo um imaginário social que remete a uma “cultura ferroviária” (SAEZ, 2006), constituída pela memória de todos que trabalharam, viajaram, tiveram uma relação com os trens.

No caso do turismo que tem como base esse tipo de patrimônio, os recursos culturais desempenham um papel essencial, pois são a base da atratividade do lugar. O uso que tais recursos permite está diretamente vinculado com suas potencialidades e limitações, derivadas de suas características tecnológico-contrutivas, de sua funcionalidade potencial e de sua capacidade de carga (VENTURINI, 2006). Neste sentido, o turismo se converte em um meio efetivo de promoção social do patrimônio, tanto no que se refere a sua conservação quanto aos aspectos de geração de recursos econômicos passíveis de serem reinvestidos na localidade.

Turismo: Inovações da Pesquisa na América Latina

Universidade de Caxias do Sul, RS, Brasil, 27 e 28 de Junho de 2008

A evolução da Vila de Paranapiacaba e o desenvolvimento da atividade turística

No século XIX, o processo industrial se ampliava a passos rápidos em alguns países, exercendo papel fundamental no desenvolvimento da Vila de Paranapiacaba, objeto de estudo deste trabalho.

A Revolução Industrial, na Inglaterra, caracterizada por grandes transformações, com a descoberta e a introdução de novas fontes de energia e máquinas, que permitiram um aumento na produção, além da criação de novas técnicas e bens, possibilitou uma melhor exploração das colônias do além-mar. A era ferroviária, por sua vez, significou a consolidação do predomínio econômico e industrial inglês em um contexto de liberalismo econômico e de configuração de um mercado mundial, aprofundando a especialização e a divisão do mundo em regiões industrializadas e regiões produtoras de matérias-primas e alimentos (KUNIYOSHI, 1986).

O aperfeiçoamento internacional dos meios de transportes permitia ao Brasil assegurar sua economia, principalmente, em um produto de exportação: o café. (MINAMI, 1999). No Estado de São Paulo, o café alterou fortemente as estruturas sociais, culturais, econômicas e físicas, ao fazer nascer cidades, criar fazendas, favorecer o aparecimento de ferrovias.

A Província de São Paulo, em 1870, já se afirmava como ponto de intermediação capitalista, especialmente com a implantação da linha férrea entre Jundiaí e o porto exportador de Santos e de sua conseqüente monopolização pelos capitalistas ingleses, que a denominaram “São Paulo Railway”. Este corredor facilitou o transporte das safras do café, que seguiram para as mãos dos exportadores britânicos, assim como possibilitou um ótimo canal de acesso para os produtos industrializados da Inglaterra e sua conseqüente comercialização no país (MINAMI, 1994).

A tecnologia, vinda da Europa, enfrentou, em São Paulo, o desafio de vencer o grande desnível da Serra do Mar, que separava o planalto paulistano da Baixada Santista, ou seja, a ligação das principais regiões produtoras do café ao seu porto exportador (MINAMI, 1999, p.114). A implantação da ferrovia baseou-se em duas fases distintas: a primeira correspondeu à instalação, em 1867, da ligação conhecida como o Primeiro Sistema Funicular, ou Serra Velha.

Constituído de quatro planos inclinados, interligados por patamares, onde estavam instalados sistemas de máquinas fixas acionando cabos de aço (“tail end”), que

Turismo: Inovações da Pesquisa na América Latina

Universidade de Caxias do Sul, RS, Brasil, 27 e 28 de Junho de 2008

sustentavam locomotiva e composições na subida e descida da serra, numa extensão total de cerca de oito quilômetros. A segunda fase deveu-se à rápida expansão econômica da região Planaltina, uma vez que o escoamento da produção de café foi se tornando insuficiente. Foi, então, construído o Segundo Sistema Funicular, ou Serra Nova. Esta executava suas operações em cinco planos inclinados por meio de cabos de aço contínuos, que tracionavam as composições movidas por cinco máquinas fixas, assentadas nos patamares. Este sistema foi definitivamente entregue em 1901 (MINAMI, 1999, p.115).

Figura 1: Torre da estação



Em 1946, expirando-se prazo de concessão de 90 anos, a estrada de ferro foi encampada pela União (decreto de 13 de outubro de 1946) e passou a se denominar Estrada de Ferro Santos-Jundiaí.

Na década de 1960, começaram os estudos para o aumento da capacidade de tráfego na Santos a Jundiaí, o que resultou na implantação do sistema cremalheira-aderência construído exatamente em cima do traçado da Serra Velha. Em 1974, foi inaugurada a cremalheira-aderência, com tecnologia japonesa. É um sistema de tração, parecido com a operação de escadas rolantes, com engrenagens que se juntam e se ajustam e com locomotivas, que, além das rodas convencionais, possuem uma terceira roda dentada, no meio da composição, que se ajusta às cremalheiras.

Turismo: Inovações da Pesquisa na América Latina

Universidade de Caxias do Sul, RS, Brasil, 27 e 28 de Junho de 2008

Com o sistema cremalheira-aderência, desapareceu o primeiro plano inclinado na década de 1860. O Segundo Plano Inclinado continuou em atividade até 1982, sendo, então, desativado comercialmente.

O mesmo foi operado, precariamente, por volta de 1990, no trajeto que corresponde à ligação do quinto patamar em Paranapiacaba com o quarto patamar, na Grota Funda, por funcionários de uma entidade civil denominada ABPF (Associação Brasileira de Preservação Ferroviária), funcionando aos fins-de-semana, apenas para atender fins turísticos (MINAMI, 1994).

A Vila de Paranapiacaba foi tombada pelas três instâncias de governo, pela estadual (CONDEPHAAT), em 1987, pela federal (IPHAN), em 2002, e pela municipal (COMDEPHAAPASA), em 2003. O tombamento da Vila inclui as instalações ferroviárias, as máquinas e os equipamentos ferroviários correspondentes ao sistema funicular e o respectivo leito ferroviário da Serra do Mar. A instância municipal abrangeu também o entorno natural da Vila.

Apesar dos instrumentos legais de proteção, no entanto, este vasto patrimônio cultural, constituído pelos equipamentos ferroviários, funiculares, vila operária e seu entorno próximo, vem sofrendo sérias e contínuas ameaças de abandono.

Paranapiacaba é composta por dois núcleos urbanos, morfológica e funcionalmente diferentes, formados pela: Parte Baixa, composta de: Vila Velha ou Varanda Velha e a Vila Martin Smith ou Vila Nova e Parte Alta, ou Morro.

FERREIRA (1990) define a Parte Baixa, como o lugar onde vivia a maior parte dos ferroviários que movimentavam a estrada de ferro. Mas do outro lado do pátio ferroviário existia uma outra vila, denominada Morro. Nessa vila, moravam os “particulares”, só uma pequena porcentagem desses moradores trabalhavam na estrada de ferro.

A Vila Martin Smith foi projetada pelos ingleses, que forneceram não só o projeto da vila em si e das habitações nela construídas, como, também, trouxeram da Europa a maior parte do material necessário à construção das casas em madeira, de forma que todos os elementos da edificação vinham embalados, restando aos artesãos, muitas vezes, apenas a montagem de cada unidade habitacional. A base das casas era feita em alvenaria, as paredes de vedação e as estruturas eram construídas em madeira. Esta solução técnica visava dar conforto térmico aos moradores, adotando um recurso natural

Turismo: Inovações da Pesquisa na América Latina

Universidade de Caxias do Sul, RS, Brasil, 27 e 28 de Junho de 2008

para combater a elevada umidade na região. A influência da revolução industrial figurava em todos os conjuntos de casas. Suas chaminés, colunas de ferro, mãos francesas, inclinações de telhados denotavam as linhas clássicas do “victorian style” inglês (MINAMI, 1994).

Figura2: Vista de Paranapiacaba



A Parte Alta é o local “que foi escalando um dos morros de fechamento do vale” e onde se registra uma ocupação com forte herança dos imigrantes portugueses, percebida facilmente na rua principal, onde em lotes estreitos e alinhados se formaram residências geminadas compondo uma única fachada contínua multicolorida, com usos em geral misto, residencial e comercial. O alinhamento dos sobrados geminados da Rua William Speers, conjuntamente com a igreja e cemitério, são as principais referências da Parte Alta (MINAMI, 1994).

Considerações Finais

Análises de dados fornecidos pela Sub-prefeitura da Vila de Paranapiacaba mostram perspectivas de geração de renda e criação de novas oportunidades de trabalho, com o aumento do fluxo de turistas.

Turismo: Inovações da Pesquisa na América Latina**Universidade de Caxias do Sul, RS, Brasil, 27 e 28 de Junho de 2008**

Os dados oficiais (PMSA, 2007) revelam que, no ano de 2003, Paranapiacaba registrou a visita de 95.958 turistas, ao passo que, em 2006, a Vila foi visitada por 221.360 pessoas. Este incremento visível tem repercussões para a localidade, por exemplo, quando se observam os números de empreendimentos turísticos, que, em 2003, eram 58 estabelecimentos e, em 2005, já eram 75, entre meios de hospedagem, serviços de alimentos e bebidas, empresas de receptivo etc. Em empreendimentos de alimentação, os rendimentos, no ano de 2005, ficaram na casa dos R\$ 407.209,30, em artesanato, R\$ 10.411,00, em hospedagem, R\$ 52.199,00, em empresas de turismo receptivo, R\$ 34.804,50.

Uma rápida análise mostra que o principal gasto dos visitantes na Vila é com alimentação. Outra questão importante do turismo em Paranapiacaba é que mais da metade dos visitantes da Vila (dados anuais), atualmente, vão a Paranapiacaba no mês de julho, durante o Festival de Inverno. Em 2006, o número de visitantes deste mês foi de 129.791 pessoas.

Verifica-se que, se, por um lado, no momento atual, a Vila se vê fadada a ser, para muitos, apenas uma cidade-dormitório, atendendo à lógica periférica de expansão metropolitana (SANTOS, 2003), por outro, através da atividade turística, vislumbra a possibilidade de preservar seu patrimônio e de estimular a manutenção de suas principais características, incluindo a permanência dos ferroviários e seus familiares, através do envolvimento efetivo com a nova perspectiva que se coloca.

Referências Bibliográficas

- CARAS, R.B. Patrimonialización de valores territoriales, turísticos, sistemas productivos y desarrollo local. In: *Aportes y transferencias*, v.8, n.2 Mar del Plata: Universidade Nacional de Mar del Plata, 2004, pp. 11-24.
- CÉSAR, P.de A. B., STIGLIANO, B.V. Inventário do patrimônio arquitetônico: estudo do centro de São Paulo. In: DONINI, A., LOSAS, M.I.H., HALL, A. *La dimensión social del Patrimonio: Memória/Identidad; Itinerarios/Rutas; Paisaje Cultural; Participación/Turismo; Educación*. 1ª ed. Buenos Aires: Centro Internacional para la Conservación del Patrimonio, 2006. p. 306-311.
- FEATHERSTONE, M. *O desmanche da cultura: globalização, pós-modernismo e identidade*. Studio Nobel e SESC, São Paulo: 1997.
- FERREIRA, J. *Memórias de Paranapiacaba*. 1990.
- FONSECA, M.C.L. *O patrimônio em processo*. 2ed. Rio de Janeiro: EdUFRJ, Minc, Iphan, 2005.

Turismo: Inovações da Pesquisa na América Latina

Universidade de Caxias do Sul, RS, Brasil, 27 e 28 de Junho de 2008

- HARVEY, D. *Condição pós-moderna*. Uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural. São Paulo: Loyola, 1992.
- KUNIYOSHI, C. *Levantamento sistemático destinado a inventariar bens culturais do Estado de São Paulo – Paranapiacaba*, 1986.
- LUCHIARI, M.T.D.P. A reinvenção do patrimônio arquitetônico no consumo da cidade. In. *Geosp: Espaço e Tempo*. N.17, São Paulo, DG-FFLCH-USP, pp.99-105.
- MINAMI, I. *Vila de Paranapiacaba: patrimônio ambiental, tecnológico e arquitetônico*. In: YÁZIGI, E., CARLOS, A. F. A., CRUZ, R. de C. A. da, Turismo: espaço, paisagem e cultura. 2ª ed. São Paulo: HUCITEC, 1999.
- MINAMI, I. *Vila Martin Smith, no Alto da Serra, em São Paulo, um exemplo típico de “Model Company Town”*. Tese apresentada à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, São Paulo, 1994.
- PMSA. Sub-prefeitura da Vila de Paranapiacaba. *Comparação anual de fluxo turístico*. Santo André, 2007.
- REIS FILHO, N.G. Espaço e memória e critérios de intervenção. In. DPH da Prefeitura de São Paulo. In. *O direito à memória: patrimônio, história e cidadania*. São Paulo: 1992, p.29-44.
- SAEZ, G. Patrimonio Ferroviario: creación de un circuito temático en el área ferroviária de Haedo. Município de Morón, Provincia de Buenos Aires. In: DONINI, A., LOSAS, M.I.H., HALL, A. *La dimensión social del Patrimonio: Memória/Identidad; Itinerarios/Rutas; Paisaje Cultural; Participación/Turismo; Educación*. 1ª ed. Buenos Aires: Centro Internacional para la Conservación del Patrimonio, 2006. p. 288- 294.
- SANTOS, Milton. *Economia espacial: criticas e alternativa*. 2. ed. São Paulo: Edusp, 2003.
- SMITH, N. *The New Urban Frontier-Gentrification and the revanchist city*. London and New York: Routledge, 1996.
- SOJA, E.W. *Geografia pós-moderna: a reafirmação do espaço na teoria social crítica*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1993.
- URRY, J. *O olhar do turista: lazer e viagens na sociedade contemporâneas*. São Paulo: Nobel, 1996.
- VENTURINI, E. Los itinerários culturales y el turismo: um enfoque dedesarrollo sustentable. In: DONINI, A., LOSAS, M.I.H., HALL, A. *La dimensión social del Patrimonio: Memória/Identidad; Itinerarios/Rutas; Paisaje Cultural; Participación/Turismo; Educación*. 1ª ed. Buenos Aires: Centro Internacional para la Conservación del Patrimonio, 2006. p. 304-313.
- ZUKIN, S. *The Cultures of Cities*. Oxford: Blackwell, 1995.