



O Patrimônio Ferroviário nas Estâncias Turísticas do Estado de São Paulo

Ewerton Henrique Moraes
Alessandra Scavassa Oioli
Ana Paula Marques Gonçalves
Victoria de Azevedo Braga Tatini

Resumo: A relação entre turismo e patrimônio cultural passa por questões como a preservação dos bens e desenvolvimento. Em geral, a bibliografia e as cartas patrimoniais apresentam o uso turístico do patrimônio como uma prática a ser incentivada. Considerando tal relação propomos um estudo sobre patrimônio ferroviário nas cidades paulistas classificadas como estâncias turísticas. Com base no critério de seleção – possuir bem ferroviário tombado – selecionamos as seguintes cidades: Avaré, Bananal, Guaratinguetá, Piraju, Ribeirão Pires e Santa Rita do Passa Quatro. O objetivo é compreender o papel dos bens ferroviários tombados no planejamento turístico municipal. Para isso, recorreremos ao Plano Diretor de Turismo (PDT) e outras fontes relacionadas à administração municipal. Como resultado, identificamos que os bens ferroviários tiveram pouca relevância no planejamento do turismo municipal.

Palavras-chave: Patrimônio Ferroviário; Tombamento; Planejamento; Turismo; Estância Turística.

Resumen: La relación entre turismo y patrimonio cultural nos lleva a cuestiones como la preservación de los bienes y desarrollo. En general, la bibliografía y las cartas patrimoniales presentan el uso turístico del patrimonio como buenas prácticas. Con base en esto, proponemos una investigación sobre el patrimonio ferroviario en las ciudades de São Paulo (Brasil) que poseen el título de “estância turística”. Elegimos las ciudades de: Avaré, Bananal, Guaratinguetá, Piraju, Ribeirão Pires e Santa Rita do Passa Quatro. Tenemos como objetivo comprender la importancia de los bienes protegidos en los proyectos turísticos de la administración municipal. En la metodología destacamos la utilización de fuentes documentales. A partir de este estudio concluimos que los bienes ferroviarios tuvieron poca importancia en la planificación del turismo municipal.

Palabras-clave: Patrimonio Ferroviario; Protección del Patrimonio; Planificación; Turismo; Estância Turística.

Introdução

Atualmente, o turismo é um assunto de destaque nas políticas públicas dos municípios paulistas. A possibilidade de alteração na legislação tem movimentado o cenário estadual desde 2013. A promulgação da Lei Complementar 1.261/2015 estabeleceu critérios mais rígidos para avaliação das estâncias, confirmou a criação da nova categoria de Município de Interesse Turístico (em diante MIT) e, conseqüentemente, ampliará o número de cidades consideradas turísticas (SÃO PAULO, 2015a). Não por menos, o atual Governador Geraldo Alckmin (PSDB) em suas considerações sobre a nova lei apontou que este é o momento do turismo em São Paulo (SÃO PAULO, 2017).

Neste contexto, cidades candidatas e estâncias consolidadas tem trabalhado o planejamento da atividade, sendo a elaboração do Plano Diretor de Turismo (PDT) um exemplo concreto destes esforços. Entendemos que, para além da ampliação da quantidade de municípios assistidos pelas políticas estaduais, as alterações legais criaram um momento propício para avaliação e discussão sobre o planejamento e organização do turismo na esfera pública.

Motivados por este cenário atual, propomos reflexões sobre uma questão específica inserida no planejamento municipal, a relação entre o turismo e o patrimônio cultural. Este é um tema já amplamente debatido e conta com importantes contribuições (COSTA, 2009; BARRETO, 2003; PRATS, 2003; RODRIGUES, 2003), assim, a novidade é problematizar esta relação dentro do contexto específico do Estado de São Paulo e seu momento político atual, conforme descrito nos parágrafos anteriores. Enquanto recorte, trabalharemos especificamente com o patrimônio ferroviário e as estâncias turísticas, o que nos leva a seis casos, informações descritas no tópico materiais e métodos.

Por ora, é importante saber que São Paulo possui 40 bens ferroviários reconhecidos em nível estadual, tombamentos definidos pelo Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico (CONDEPHAAT).¹ Em função dos atuais critérios de proteção, a relação deste patrimônio com as Estâncias paulistas é ainda mais próxima. Na década atual, a localização em cidades com este título fez parte do conjunto de fatores considerados para a decisão de tombamento (Autores, 2017 - omitido). Com base nos mesmos autores, ser parte de uma estância turística não é um critério de exclusão para o bem ferroviário, mas sim uma consideração relacionada com a gestão do bem tombado.

Desta forma, considerando o exposto, em especial a relevância do turismo para o patrimônio cultural, propomos discutir: como o patrimônio ferroviário é apontado no planejamento turístico e divulgação oficial das Estâncias Turísticas do Estado de São Paulo?

¹ Dados atualizados até 31/12/2016 com base em São Paulo (2015b) e publicações no Diário Oficial do Estado de São Paulo.



Materiais e Métodos

O conteúdo apresentado é proveniente de uma pesquisa de caráter exploratório e remete aos resultados de investigações anteriores relacionadas ao patrimônio ferroviário (Autores, 2017; Autores, 2016 - omitido).² O novo estudo representa uma aproximação ao tema planejamento do turismo e reuniu pesquisadores e alunos vinculados ao Projeto de Pesquisa (nome omitido)³. Foram utilizadas as estruturas físicas e equipamentos do Laboratório (nome e universidade – omitidos). Além de editores de texto e planilha de cálculos, utilizamos também o software ArcGIS para elaboração de mapas. Por ser um produto licenciado, utilizamos uma autorização temporária. O mapa apresentado (figura 1) contou com camadas de informação elaboradas pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) e pelos próprios autores.

Podemos afirmar que a questão abordada, em síntese, está na presença de menções aos bens ferroviários nos documentos das estâncias turísticas e o entendimento da administração municipal sobre este patrimônio enquanto um recurso para o turismo, ou seja, um atrativo turístico. Atualmente, o Estado de São Paulo conta com 70 estâncias (SÃO PAULO, 2017). Entre estas, seis possuem bens ferroviários protegidos e, com base nisso, foram selecionadas para esta análise: Avaré, Bananal, Guaratinguetá, Ribeirão Pires, Piraju e Santa Rita do Passa Quatro.

Após a definição do recorte, realizamos a busca por fontes documentais, especificamente, o Plano Diretor de Turismo (em diante PDT). O documento é composto minimamente pelo inventário, diagnóstico, prognóstico e diretrizes de ação (SÃO PAULO, 2015a; BRAGA, 2007). O PDT apresenta os compromissos e estratégias da administração municipal para o desenvolvimento do turismo em seu território.

Apenas as estâncias de Avaré, Piraju e Santa Rita do Passa Quatro possuem PDT ou similares. Entre estas, apenas Santa Rita do Passa Quatro

² Processo FAPESP (Número Omitido).

³ Processo FAPESP (Número Omitido).



(2017) disponibiliza em sua página o documento completo. Em Avaré e Piraju os planos de turismo estão disponíveis apenas na legislação municipal, ou seja, são documentos claros em suas propostas de ação, contudo, sem o inventário da oferta turística. As demais, em atenção a recente obrigatoriedade prevista pela Lei Complementar 1261/2015, estão trabalhando na elaboração, conforme informado por cada uma delas.⁴

Em função das limitações apresentadas, optamos por ampliar as fontes consultadas, passando a considerar também o Plano Diretor e site oficial da administração municipal. Os vídeos institucionais, material desenvolvido pela Secretaria de Turismo do Estado de São Paulo, entram em segundo plano e nos auxiliam na aproximação ao entendimento das estâncias nas políticas estaduais para o turismo. Este tema, porém, não está em discussão, ele aparece apenas de maneira breve e complementar.

Tabela 1 - Fontes disponíveis e consultadas

Estância Turística	Prefeitura Municipal			Secretaria de Turismo (Estado de São Paulo)	
	Plano Diretor de Turismo	Plano Diretor	Site Oficial	Vídeo Institucional	
Avaré	SIM	SIM	SIM	SIM	
Bananal	Em Elaboração	Não encontrado	SIM	SIM	
Guaratinguetá	Em Elaboração	SIM	SIM	Não encontrado	
Piraju	SIM	SIM	SIM	SIM	
Ribeirão Pires	Em Elaboração	SIM	SIM	SIM	
Santa Rita do Passa Quatro	SIM	SIM	SIM	SIM	

Fonte: Elaborado pelos autores. 2017.

Quanto à análise, consideramos a (1) existência de menção aos bens ferroviários e a (2) efetiva indicação deste como um atrativo turístico. Ou seja, a presença da ferrovia em falas sobre a história do município, apesar de registrada pelos autores, não era suficiente para o segundo critério, afinal, não estava relacionada com o uso turístico do espaço.

Referencial Teórico

Na segunda metade do século XX o turismo apresentou grande crescimento, resultados potencializados por fatores como o avanço dos

⁴ Contato com as secretarias municipais de turismo via e-mail e telefone. Atividade realizada entre os dias 14 e 28 de Abril através de e-mail e telefone.



transportes e comunicação (PANOSSO; TRIGO, 2009; PIRES, 2002). Conforme Pires (2002) o contexto de atuação do Estado provedor de bem-estar social dos países mais desenvolvidos, percebido nas décadas de 1950 e 1960, contribuiu para massificação do turismo, o que, de certa forma, também se reproduziu nos países periféricos.

O período mencionado é importante para compreensão da relação turismo e patrimônio nos moldes atuais. Conforme Rodrigues (1996), a expansão da cultura de massas a partir da década de 1960 tornou o passado uma mercadoria passível de consumo para o turismo. Ainda segundo a autora, a valorização turística ampliaria o público, contudo, não enquanto apropriação de um passado específico, mas como fonte de apreciação da beleza, informação e não isenta de doses nostálgicas.

Inseridas mesmo período, as ações no campo patrimonial merecem atenção. A criação da categoria de Patrimônio Mundial da Humanidade, criada pela UNESCO em 1972 (RODRIGUES, 1996). Anterior a esta, no continente americano, as Normas de Quito trouxeram orientações sobre questões como o uso e a valorização econômica dos monumentos. O documento apresenta resultados da reunião realizada pela Organização dos Estados Americanos (OEA) em 1967 (BRASIL, 2017). As noções de patrimônio enquanto recurso econômico e seu uso como auxílio na preservação aparecem com ênfase ao longo do texto, como no exemplo:

“O acelerado processo de empobrecimento que vem sofrendo a maioria dos países americanos como consequência do estado de abandono e da falta de defesa que se encontra sua riqueza monumental e artística demanda a adoção de medidas de emergência, tanto em nível nacional quanto internacional, mas sua eficácia prática dependerá, em último caso, de sua adequada formulação dentro de um plano sistemático de revalorização dos bens patrimoniais em função do desenvolvimento econômico-social” (BRASIL, 2017, p.1).

Em São Paulo, a criação do Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico (CONDEPHAAT) em 1969 está inserida no mencionado momento de aceleração do consumo e da cultura de massas no Brasil (RODRIGUES, 1994). Ainda segundo a autora, seu projeto



estava também adequado a uma das finalidades atribuídas ao patrimônio: ser suporte para o desenvolvimento do turismo.

A presença do turismo nas análises de tombamento pode ser percebida entre os bens ferroviários tombados pelo órgão. O caso do Acervo da Estrada de Ferro Perus Pirapora (CONDEPHAAT 21273/80, 1980) é o principal exemplo, durante os estudos de tombamento as propostas de uso turístico e sua compatibilidade com os interesses industriais alimentam discussões que se mesclam com os valores patrimoniais (AUTORES, 2016). O processo foi concluído em 1987.

É válido mencionar que as proteções anteriores a 2011, onde está inserida a Perus Pirapora, não foram baseadas em uma política de proteção definida (RODRIGUES, 1994). Já os tombamentos de bens ferroviários na década atual levaram em consideração alguns critérios: conjuntos ferroviários completos; entroncamentos; integridade do bem; e, história (AUTORES, 2016; GUICHE CONDEPHAAT 00120/84, 1984).

A entrevista com Martins (2011), então responsável pelo Grupo de Estudos de Inventários e Tombamentos (GEI)⁵, indica a localização do bem em cidades estâncias entre os elementos consideradas para decisão de tombamento, não sendo um critério de exclusão. Além das melhores condições financeiras para preservação, Martins justifica a escolha de bens em estâncias por sua relevância para o turismo: “[...] é sempre um equipamento fundamental de atração turística numa cidade estância” (MARTINS, 2011).

Resultados

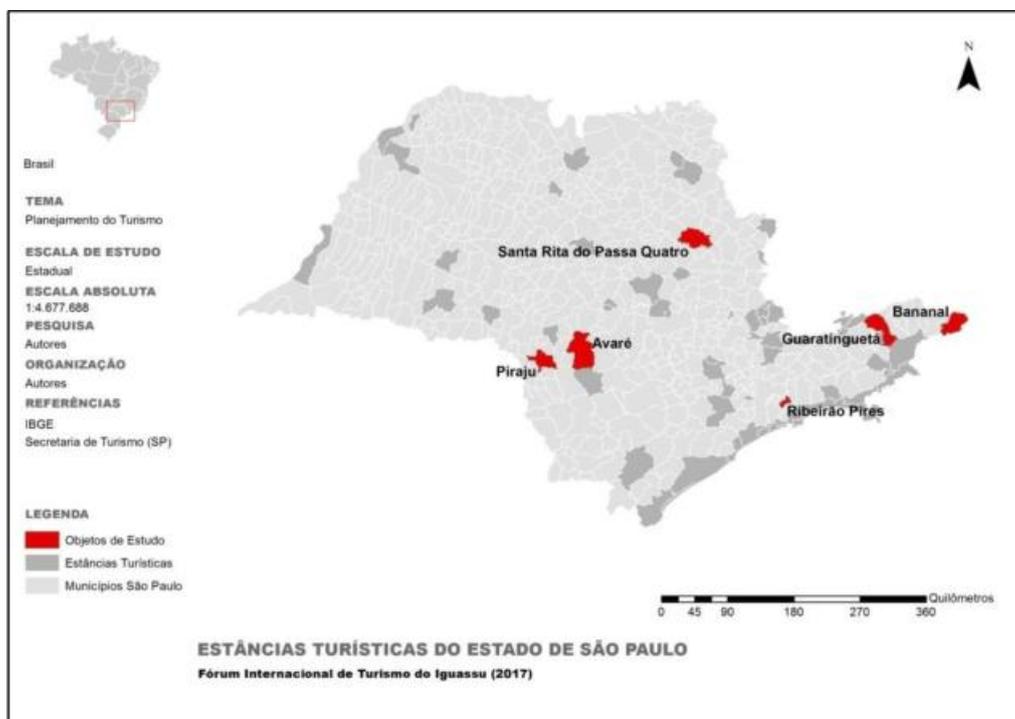
A classificação como estância turística é parte das políticas públicas de turismo do Estado de São Paulo. Dentro disso, aspectos como a decisão dos municípios participantes e o repasse de verbas são regidos por legislação específica. Recentemente, a promulgação da Lei Complementar 1261/2015 trouxe alterações para a organização deste conjunto de 70 municípios, entre elas a alteração da classificação – antes variada – para estância turística (SÃO

⁵ Organização de trabalho inserida na Unidade de Preservação do Patrimônio Histórico (UPPH) da Secretaria de Cultura do Estado de São Paulo.

PAULO, 2015a). Entre as cidades analisadas, a mudança afetou apenas Santa Rita do Passa Quatro, anteriormente uma estância climática, as demais já eram enquadradas enquanto estâncias turísticas.

Visando facilitar a compreensão e respeitar as particularidades de cada resultado, optamos por, inicialmente, apresentar as análises individuais para as estâncias abrangidas pelo recorte: Avaré, Bananal, Guaratinguetá, Piraju, Ribeirão Pires e Santa Rita do Passa Quatro.

Figura 1. Estâncias Turísticas do Estado de São Paulo



Fonte: Autores, 2017.

Estância Turística de Avaré

A cidade está localizada a aproximadamente 270 quilômetros de São Paulo. No passado, Avaré foi atendida pela Estrada de Ferro Sorocabana. Em 2016, o Conjunto da Estação Ferroviária foi tombado pelo CONDEPHAAT com justificativas diversas (SÃO PAULO, 2016) O mesmo documento menciona outras características singulares, a exemplo da variação da tipologia construtiva nas casas da vila ferroviária e sua relação a organização



hierárquica entre os funcionários. Além dos valores históricos e outros comuns ao patrimônio, a resolução de tombamento aponta o conjunto ferroviário como um bem de interesse turístico (SÃO PAULO, 2016).

Por outro lado, o entendimento manifestado pelo CONDEPHAAT parece não estar presente na administração municipal. A estação ferroviária não é mencionada em nenhum dos documentos e materiais audiovisuais sobre o turismo consultados: Plano Setorial de Turismo; Plano Diretor; site oficial da Prefeitura; e, vídeo institucional da Secretaria de Turismo do Estado de São Paulo.

Estância Turística de Bananal

Bananal é Estância Turística do Estado de São Paulo desde 1987. Curiosamente, em 2014, o município encaminhou candidatura a Município de Interesse Turístico (MIT), nova categoria prevista pela Lei Complementar 1261/2015 e hierarquicamente inferior a seu título atual. O Projeto de Lei encaminhado para a Assembleia Legislativa, ainda que inicialmente não fosse previsto na metodologia, auxiliou na análise do entendimento da administração municipal. A necessidade de considerar o documento foi reforçada pela ausência de um PDT, ainda em fase de elaboração.

Localizada a aproximadamente 330 quilômetros de São Paulo, a cidade de Bananal é parte da região do Vale do Paraíba. Remanescente da antiga Estrada de Ferro Central do Brasil (EFCB), a estação ferroviária do município foi o primeiro bem deste tipo a ser tombado pelo CONDEPHAAT, processo concluído em 1974 (Autores, 2016). Ainda conforme o autor, a decisão de proteção foi baseada principalmente em suas características arquitetônicas.

A importação dos materiais e a relação histórica com o ciclo econômico do café, argumentos presentes no tombamento, reaparecem brevemente no texto da justificativa de relevância do município para o turismo:

Passear pelo centro da cidade é reviver o passado com casarões da época do ciclo cafeeiro, em estilo neoclássico em forma de U, tendo nas soleiras das casas abacaxis, que mostram o poder aquisitivo dos grandes barões do café, temos no centro da cidade a farmácia mais



antiga em funcionamento do Brasil, estação de trem importada da Bélgica pelos barões do café para mostrar seu poder financeiro, a igreja da matriz que é toda bordada em pó de ouro e várias outras coisas á se conhecer no centro, como as lojas de artesanatos em crochê, madeira, pet work e outras (SÃO PAULO, 2014, p.1).

O bem ferroviário é mencionado juntamente com outros espaços relevantes, assim, em conjunto, inseridos em um contexto de valorização do centro e sua importância histórica. As presenças na página oficial da Prefeitura e vídeo da Secretaria de Turismo estadual reforçam a interpretação de que a administração local considera a estação como atrativo turístico. Além da tomada de imagem do espaço, a narração menciona os usos atuais e a presença de uma antiga locomotiva a vapor: “a Maria-Fumaça que ligava Bananal a Barra Mansa fica em exposição na antiga estação para o turista apreciar” (SÃO PAULO, 2013)

Estância Turística de Guaratinguetá

Diferente das estâncias anteriormente analisadas, não identificamos documentos oficiais sobre o turismo no município. Em contato com a Secretaria de Turismo fomos informados que o documento não está disponível para consulta e encontra-se em fase de revisão.⁶ Assim, ampliamos as fontes e consultamos o Plano Diretor municipal. Não existem menções relacionadas ao turismo para a área da antiga estação.

No site oficial do município a estação aparece listada entre os atrativos culturais. Não há fotos ou qualquer informação sobre os locais destacados. Ainda assim, nos indica a relevância do bem para o turismo no município. Na mesma página podemos encontrar informações sobre “As 7 Maravilhas de Guaratinguetá”, ação da Câmara Municipal e que elegeu a estação ferroviária entre seus destaques. Na ocasião foram indicados 70 locais pela Assessoria de Comunicação Social da Câmara Municipal. Posteriormente, avaliados por uma comissão especial e 21 deles levados à votação pública. Conforme artigo 1 da

⁶Contato realizado em X.



Resolução 607/2008 o concurso teve por objetivo divulgar e valorizar as belezas do município (A).

A Estação Ferroviária de Guaratinguetá foi tombada pelo CONDEPHAAT em 1982. A resolução de proteção aponta o bem como exemplar da arquitetura ferroviária inglesa e fator de desenvolvimento da econômica cafeeira naquela região (Autores, 2016).

Estância Turística de Piraju

O tombamento do Conjunto da Estação Ferroviária de Piraju é recente e data de 2013. São da mesma década as proteções de Ribeirão Pires e Avaré, 2011 e 2016, respectivamente (Autores, 2017). Os bens mencionados tem em comum o fato de serem registrados como conjunto, ou seja, abrangem outras edificações além da estação. No caso de Piraju, estão protegidos também os armazéns de cargas e duas casas da vila ferroviária (SÃO PAULO, 2016).

Entre os argumentos destacados na proteção estão a importância da Estrada de Ferro Sorocabana (EFS) para ocupação de São Paulo, relação com o café e o fato de ser um dos poucos projetos arquitetônicos de autoria de Ramos de Azevedo conhecidos (SÃO PAULO, 2016).

Com relação ao turismo, a estação ainda aparece com pouca ênfase. No Plano Diretor de Turismo, elaborado em 2016, a administração municipal afirma sua intenção de concluir as reformas na antiga estação ferroviária e explorar o local turisticamente. Assim sendo, o espaço é tratado como um atrativo potencial e em processo de adequação. O bem não aparece na página oficial ou mesmo no vídeo institucional, importante meio de divulgação das estâncias de São Paulo. Piraju recebeu a classificação de estância em 2002 e está localizada a aproximadamente 330 quilômetros de São Paulo.

Estância Turística de Ribeirão Pires

Localizada na Região Metropolitana de São Paulo (RMSP), Ribeirão Pires foi elevada a categoria de estância em 1998. Entre os objetos analisados,



é a única onde a estação ferroviária segue ativa com uso ferroviário. Ela é parte da linha 10 Turquesa da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM), trajeto que liga o centro de São Paulo à região do ABC Paulista.

A decisão de tombamento do Conjunto Ferroviário de Ribeirão Pires estava relacionada ao fato de ser um remanescente da São Paulo Railway (SPR), motivo que justificou a proteção de outras sete estações similares e inseridas no mesmo contexto (Autores, 2016). No mesmo padrão das resoluções dos conjuntos de Avaré e Piraju, o bem é apontado como “bem cultural de interesse histórico, arquitetônico, artístico, turístico e paisagístico” (SÃO PAULO, 2016).

Por outro lado, a estação parece não ser considerada como um atrativo pelas administrações municipal e estadual, no caso, Secretaria de Turismo de São Paulo. Não existe menção relacionada ao turismo no Plano Diretor do Município, site da Prefeitura ou mesmo no vídeo institucional. O Plano Diretor de Turismo, documento que por suas características – presença do inventário - poderia esclarecer a questão, está em fase de elaboração.

Estância Turística de Santa Rita do Passa Quatro

Localizada a 260 quilômetros de São Paulo, a Estancia Turística de Santa Rita do Passa Quatro é a mais antiga entre as investigadas. A cidade foi elevada a essa categoria em 1950 (SÃO PAULO, 2017). A proteção da estação ferroviária também é uma das primeiras deste tipo realizada pelo CONDEPHAAT, o tombamento data de 1981. Similar às proteções de Bananal e Guaratinguetá, a Estação Ferroviária de Santa Rita do Passa Quatro é um tombamento isolado, ou seja, não inclui elementos além do prédio da estação.

Neste caso específico, o uso atual se sobressai ao passado ferroviário. Já durante a etapa de estudos para o tombamento, a estação abrigava o então Museu Histórico e Pedagógico Zequinha de Abreu. O atrativo cultural aparece com grande ênfase e em diversos momentos ao longo do Plano Diretor de Turismo (PDT) elaborado em 2015. O documento aponta ainda que “o museu é um dos pontos turísticos mais visitados do município, conta com visita guiada



gratuita e com boa localização [...]” (ESTANCIA TURÍSTICA DE BANANAL, 2016, p.85).

É válido destacar que as menções ao museu no texto frequentemente vem acompanhadas da informação de que este está localizado na antiga estação ferroviária. O mesmo cuidado pode ser visto no site da Prefeitura e vídeo institucional da Secretaria de Turismo de São Paulo. Sua relevância arquitetônica enquanto estação ferroviária aparece discretamente no Plano Diretor de Turismo (PDT).

Discussão

Partimos do entendimento de que o CONDEPHAAT considera o turismo como um entre outros usos possíveis para o bem tombado. Os processos de Bananal, Guaratinguetá e Santa Rita do Passa Quatro, os mais antigos entre os mencionados neste artigo, não apresentam declarações diretas sobre o turismo (Autores, 2016). Conforme já mencionado, o projeto de criação da instituição também estava adequado a uma das finalidades do patrimônio naquele momento: ser suporte para o desenvolvimento do turismo.

Nas proteções mais recentes, casos de Avaré, Piraju e Ribeirão Pires, a relação com o turismo aparece nas resoluções de tombamento entre os outros valores atribuídos ao bem tombado, como no exemplo:

Artigo 1º. Fica tombado como bem cultural de interesse histórico, arquitetônico, artístico, turístico, paisagístico e ambiental o Conjunto da Estação Ferroviária de Avaré, formado por edificações e remanescentes da Estrada de Ferro Sorocabana (SÃO PAULO, 2016, p. 01).

Por outro lado, a mesma importância não foi identificada nas administrações municipais. A estação ferroviária aparece com ênfase apenas no caso da Estância Turística de Bananal. O bem ferroviário aparece na candidatura a MIT juntamente com outros espaços relevantes do centro. No vídeo institucional da Secretaria de Turismo de São Paulo o edifício aparece acompanhado da locomotiva a vapor exposta em sua área. No mesmo



material, a Maria-Fumaça, como é mencionada, é apontada como objeto para apreciação dos turistas.

Na Estância Turística de Santa Rita do Passa Quatro a estação aparece em diferentes e também é apontada como um dos principais espaços de visitação da cidade. Contudo, sua relevância está atrelada a seu uso atual, o espaço abriga o Museu Zequinha de Abreu e expõe objetos relacionados a vida do artista, fato que merece considerações.

Entendemos Santa Rita do Passa Quatro como um caso positivo do auxílio do lazer e turismo para preservação, afinal, a estação apresenta um bom estado de conservação e, simultaneamente, recebe um importante fluxo de visitantes. Ainda assim, olhamos com cuidado para o caso, já que o passado ferroviário e sua importância para história do município parecem ser deslocados para segundo plano. Apenas a arquitetura, fator destacado no processo de tombamento, aparece nas fontes consultas e de maneira discreta.

Em Guaratinguetá, a estação ferroviária está listada na página da Prefeitura entre os atrativos culturais, porém, não existe no site qualquer informação sobre o edifício. Por curiosidade, o bem ferroviário também está entre as “7 Maravilhas da Estância Turística de Guaratinguetá”, espaços escolhidos através de concurso e consolidados por legislação municipal. Apesar destes indicativos, a pouca quantidade de informações disponíveis não nos permite compreender o entendimento da administração municipal e a relevância do bem dentro do planejamento do turismo.

Nos documentos de Avaré e Ribeirão Pires não identificamos menções que relacionassem a estação ao turismo. Na Estância Turística de Piraju, o Plano Diretor de Turismo aponta o interesse da administração municipal em concluir as reformas no edifício e explorar o espaço turisticamente.

Sobre o Conjunto Ferroviário da Estação de Avaré (figura 2), a ausência de interesse da Prefeitura para o uso turístico pode ser percebida também pelo Plano Diretor do município. O conjunto não está inserido em uma das áreas de interesse turístico previstas pelo zoneamento e a estação sequer aparece destacada no mapa por rótulo e cor diferente, a exemplo do que ocorre com outros bens públicos. Os bens protegidos são imperceptíveis entre o vermelho



Guaratinguetá apontam alguma relevância turística para o bem ferroviário; Piraju tem interesse em explorar futuramente, ou seja, um atrativo potencial; Avaré e Ribeirão Pires não incluem a estação entre seus atrativos. Assim sendo, os resultados desta pesquisa indicam que os bens ferroviários tiveram pouca relevância no planejamento turístico das estâncias paulistas.

Por curiosidade, as cidades de Piraju, Avaré e Ribeirão Pires são as que tiveram suas estações tombadas a menos tempo, são da década atual. Tais proteções são diferentes das anteriores - Bananal, Guaratinguetá e Santa Rita do Passa Quatro - principalmente em sua abrangência, já que são tratadas enquanto conjuntos ferroviários. Desta forma, os resultados do artigo instigam também para uma nova questão, esta relacionada ao uso dos conjuntos ferroviários versus as estações isoladas.

Considerações Finais

De maneira geral, apesar da relevância para história paulista e constantes indicações de potencial turístico - sobretudo nos processos de tombamento – os bens ferroviários protegidos foram pouco considerados no planejamento turístico municipal. A única exceção é Santa Rita do Passa Quatro e o Museu Zequinha de Abreu, localizado na antiga estação da FEPASA. O espaço é apontado como um dos principais pontos de visitação do município e abriga também o Centro de Atendimento ao Turista (CAT).

Neste caso, fica claro o destaque para o uso atual, contudo, não é possível afirmar que o uso cultural é responsável pela presença no PDT e página oficial. Outros municípios como Piraju e Guaratinguetá possuem usos similares, porém, sem o mesmo protagonismo quando mencionadas.

Os resultados permitem ainda questionar o bem ferroviário enquanto atrativos. O Plano Diretor de Turismo de Piraju, por exemplo, menciona o interesse em concluir as obras de reforma para futuramente explorar o turismo no local. Ou seja, o bem é apontado como um potencial atrativo turístico. A ausência completa em outros exemplos reforça a afirmação inicial, casos dos conjuntos ferroviários de Avaré e Ribeirão Pires.



Fórum Internacional de Turismo do Iguassu

Quando são considerados atrativos, como ocorre com as estações de Santa Rita do Passa Quatro e Bananal, a arquitetura aparece como elemento de destaque. Em ambos a presença e ênfase dada em nível municipal se repete nos vídeos institucionais produzidos pela Secretaria de Turismo do Estado de São Paulo. Estes dois são também os únicos exemplos onde os bens ferroviários foram mencionados no material produzido pelo Estado.

Referências Bibliográficas

Autores. [Inserir após avaliação]

BARRETO, M. Turismo e Legado Cultural: as possibilidades do planejamento. 4.ed. São Paulo: Papyrus, 2003.

CONSELHO DE DEFESA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO, ARQUEOLÓGICO, ARTÍSTICO E TURISTÍSTICO (CONDEPHAAT). Processo de tombamento 21273/80. Acervo da Estrada de Ferro Perus-Pirapora-Cajamar. CONDEPHAAT, 1980

COSTA, F. R. Turismo e patrimônio cultural: interpretação e qualificação. São Paulo: Editora Senac São Paulo: Edições SESC SP, 2009.

ESTÂNCIA TURÍSTICA DE AVARÉ. **Início.** Disponível em: www.prefeituraavare.sp.gov.br/. Acesso em: 30 abr. 2017.

ESTÂNCIA TURÍSTICA DE BANANAL. **Início.** Disponível em: www.bananal.sp.gov.br. Acesso em: 30 abr. 2017.

ESTÂNCIA TURÍSTICA DE GUARATINGUETÁ. **Início.** Disponível em: <http://guaratingueta.sp.gov.br/turismo-2/> Acesso em: 30 abr. 2017.

ESTÂNCIA TURÍSTICA DE PIRAJU. **Início.** Disponível em: <http://www.estanciadepiraju.sp.gov.br/>. Acesso em: 30 abr. 2017.

ESTÂNCIA TURÍSTICA DE RIBEIRÃO PIRES. **Início.** Disponível em: www.ribeiraopires.sp.gov.br Acesso em: 30 abr. 2017.

ESTÂNCIA TURÍSTICA DE SANTA RITA DO PASSA QUATRO. **Início.** Disponível em: www.santaritadopassaquatro.sp.gov.br. Acesso em: 30 abr. 2017.

RODRIGUES, M. Preservar e consumir: o patrimônio histórico e o turismo. In: FUNARI, P. P.; PINSKY, J. Turismo e patrimônio cultural. 3 ed. São Paulo: Contexto, 2003. pp. 15 – 24.

SÃO PAULO (Estado). Lei Complementar nº 1261, de 29 de abril de 2015. Estabelece condições e requisitos para a classificação de Estâncias e de Municípios de Interesse Turístico e dá providências correlatas. **Lei Complementar Nº 1.261, de 29 de Abril de 2015.** São Paulo, SP, Disponível em: <http://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/lei.complementar/2015/lei.complementar-1261-29.04.2015.html>. Acesso em: 20 abr. 2017.

SÃO PAULO. Secretaria de Turismo. Governo do Estado de São Paulo. **Município de Interesse Turístico:** Cartilha de Orientação de Acordo com a Lei 1261/2015. São Paulo:



Fórum Internacional de Turismo do Iguassu

Secretaria de Turismo, 2017. Disponível em: <<http://www.turismo.sp.gov.br/publico/include/download.php?file=100>>. Acesso em: 20 abr. 2017.

SECRETARIA DE TURISMO DO GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO. **Estância Turística de Avaré**. Disponível em: www.youtube.com/watch?v=Pr8xRTnNfy0 Acesso em 30 abr. 2017a.

SECRETARIA DE TURISMO DO GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO. **Estância Turística de Bananal**. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=mef7PmbywtM> Acesso em 30 abr. 2017b.

SECRETARIA DE TURISMO DO GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO. **Estância Turística de Piraju**. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=FA19O7--QNg> Acesso em 30 abr. 2017c.

SECRETARIA DE TURISMO DO GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO. **Estância Turística de Santa Rita do Passa Quatro**. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=FA19O7--QNg>. Acesso em 30 abr. 2017d.

SECRETARIA DE TURISMO DO GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO. **Estância Turística de Ribeirão Pires**. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=wLdpHR6njK8>. Acesso em 30 abr. 2017e.