

# Complexo da Estação Ferroviária de Jundiaí e Complexo FEPASA<sup>1</sup>: análise comparativa dos bens como recurso cultural ao turismo

Milena Meira Silva\*

Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho” (Brasil)

**Resumo:** Este estudo propõe uma análise comparativa sobre práticas de preservação e usos entre o Complexo da Estação Ferroviária de Jundiaí e o Complexo FEPASA, no município de Jundiaí-SP. De maneira específica, buscou-se detalhar a proteção existente sobre esses bens ferroviários (CONDEPHAAT<sup>2</sup> a nível estadual e IPHAN<sup>3</sup> em âmbito nacional), assim como as ações de preservação adotadas pelo município. Identificaram-se também os usos, estado atual de conservação e serviços de recepção ao turista, baseado em ficha elaborada com base em Murta e Albano (1995), além de utilização de ferramenta de Sistema de Informação Geográfica (SIG). Consideramos que a análise por meio de tecnologia SIG contribui no inventário desses bens e se mostra como alternativa viável às diferentes etapas de planejamento. O resultado desse estudo demonstrou que o Complexo FEPASA oferece maior potencial de uso turístico que o Complexo da Estação Ferroviária de Jundiaí, tendo em vista seus diferentes usos e gestão na atualidade.

**Palavras-chave:** Patrimônio industrial; Complexo ferroviário; Preservação do patrimônio; Turismo industrial; SIG; Jundiaí-SP.

## Complexo da Estação Ferroviária de Jundiaí e Complexo FEPASA: comparative analysis of heritage as a cultural resource for tourism

**Abstract:** This study proposes a comparative analysis of conservation practices and uses between the Complexo da Estação Ferroviária de Jundiaí and Complexo FEPASA, in the municipality of Jundiaí-SP, Brazil. Specifically, we seek to detail existing protection of these railway assets (CONDEPHAAT at state level and IPHAN at national level), as well as preservation actions adopted by the municipality. Uses, state conservation and tourist services have also been identified, based on Murta and Albano (1995), as well as the Geographic Information System (GIS) tool. The analysis by means of GIS technology contributes to the inventory of those assets and presents itself as a viable alternative to the different planning stages. The result of the study shows that the Complexo FEPASA offers greater tourist potential than the Complexo da Estação Ferroviária de Jundiaí, considering its different uses and management at the present time.

**Keywords:** Industrial heritage; Railway complex; Preservation of the heritage; Industrial tourism; GIS.

## 1. Introdução

As estradas de ferro foram implantadas em São Paulo a partir da expansão cafeeira vivenciada no Brasil durante o século XIX. Essas ferrovias possibilitaram o desenvolvimento do Estado durante a era industrial, mudando o cenário do território paulista. O primeiro trecho ferroviário de São Paulo foi inaugurado em 1867 pela *São Paulo Railway Company* (SPR). Percorrendo o caminho entre Santos e Jundiaí, a SPR possibilitou a São Paulo assumir gradativamente seu papel de polo econômico e político. O município de Jundiaí recebeu destaque devido sua localização privilegiada, que favorecia o transporte de cargas para o comércio do interior paulista e a cidade passou a ter, a partir de então, um enorme

\* Mestranda no Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo, Técnica em Administração; E-mail: milena\_meirasilva@hotmail.com

crescimento que não cessaria mais. Todas as mercadorias que partiam da Capitania de São Paulo para outros locais, eram em Jundiaí organizadas (KUHL, 2008).

**Figura 1: Mapa de localização município de Jundiaí-SP (Brasil)**



**Fonte:** Rafael Lorenzeto de Abreu, via Wikimedia Commons, 2016.

Tamanha era sua importância que, posteriormente a implantação da SPR, fazendeiros e capitalistas da época financiaram o prolongamento da linha de Jundiaí até Campinas (Matos, 1990). Com oficinas originalmente instaladas em Campinas, posteriormente, em 1891, a Câmara da Intendência aprovou a construção, com suas instalações, das oficinas da Companhia Paulista de Estradas de Ferro para Jundiaí-SP, cuja área a ser construída abrangeria 8.567m<sup>2</sup> (IPHAN, 2004). Coube a Jundiaí abrigar esse complexo industrial, situado ao longo e junto ao trecho inicial da linha férrea, cuja área de terreno abrange 145.091m<sup>2</sup>, composto por edifícios administrativos com escritórios e inspetoria geral, armazéns, depósitos, oficinas (fundição, ferraria, caldeiraria) e maquinários destinados a facilitar as reparações de locomotivas (IPHAN, 2004). Apesar da atuação promissora das ferrovias mencionadas, ao longo dos anos 40, muitos ramais no estado foram desativados em razão do surgimento de diversas dificuldades relacionadas a importação de carvão e material rodante, refletindo no abandono das estruturas que compunham os complexos ferroviários, mesmo destacadas suas particularidades e relevância histórica.

Tendo em vista a representatividade e tamanha importância desses bens industriais no desenvolvimento econômico e social no Estado de São Paulo, mais em específico no município de Jundiaí, ambos os complexos foram tombados por diferentes instâncias de proteção do patrimônio histórico. Logo, visando à preservação e proteção dos remanescentes da *São Paulo Railway Company*, em 21 de junho de 2010, através do processo 60142/2009, foi tombado pelo CONDEPHAAT o Complexo Ferroviário da Estação de Jundiaí, formado por edificações da SPR considerado como bem cultural de interesse histórico, arquitetônico, turístico e paisagístico (CONDEPHAAT, 2010). Os edifícios remanescentes da antiga Companhia Paulista de Estradas de Ferro – composto por armazéns, depósitos, escritórios administrativos, e demais elementos que auxiliavam no funcionamento da linha férrea-, foram tombados a nível federal pelo Instituto do Patrimônio Histórico Nacional (IPHAN) através do processo 1.485-T-2001 no ano de 2001. Os prédios presentes no conjunto estão situados na Avenida União dos Ferroviários

em Jundiaí-SP, conhecido na atualidade como Complexo FEPASA, em virtude ao período em que foi administrado pela Ferrovia Paulista S. A.

**Figura 2: Complexo da Estação Ferroviária de Jundiaí.**



**Fonte:** Mapa elaborado pela autora com base em ferramenta ArcGIS Online, 2016.

**Figura 3: Conjunto de Edificações e Bens Móveis da Companhia Paulista de Estradas de Ferro.**



**Fonte:** Mapa elaborado pela autora com base em ferramenta ArcGIS Online, 2016.

Apesar de decretado o tombamento desses conjuntos industriais, percebe-se na atualidade, em ambos os complexos, problemas relacionados à sua preservação. De acordo com Soukef (2012), os novos usos atribuídos dentro do Complexo da Estação Ferroviária de Jundiaí desconsideraram totalmente a integridade de sua construção original. Algo que poderia ser evitado caso fosse levada em consideração as noções de preservação desses patrimônios. Da mesma maneira percebe-se nos edifícios do Complexo FEPASA usos com pouco embasamento na temática patrimonial ou nenhum uso atribuído na atualidade. Isso se torna um problema, visto que, conforme se expressa na Carta de Atenas (1931), a ocupação do monumento assegura sua continuidade vital.

Sendo assim, esta pesquisa visa analisar comparativamente as práticas de preservação e potencial de uso turístico entre o Complexo da Estação Ferroviária de Jundiaí e o Conjunto de edificações e bens móveis da Companhia Paulista de Estradas de Ferro – atualmente denominado Complexo FEPASA, no município de Jundiaí-SP. Para isso, em um primeiro momento, buscou-se identificar o estado atual e usos dos diferentes edifícios remanescentes do Complexo da Estação Ferroviária de Jundiaí e do Complexo FEPASA (propriedade, uso, proteção legal, estado de conservação e intervenção); verificar a existência de projetos de reutilização e preservação que contemplem os edifícios dos conjuntos tombados seja no âmbito municipal, estadual ou nacional; avaliar a preservação e potencial de uso turístico em relação a diretrizes internacionais sobre patrimônio industrial; analisar a infraestrutura turística de ambos os conjuntos protegidos com o auxílio de ferramenta de geoprocessamento para fins de identificação geográfica; e, por fim, realizar uma análise comparativa sobre os diferentes usos, projetos de intervenções e as distintas gestões responsáveis pelos bens.

Esta investigação foi desenvolvida mediante de abordagem qualitativa e exploratória. Sua divisão neste artigo está ordenada, em primeiro momento com os materiais e métodos adotados para a realização dos objetivos propostos no estudo; discussão relacionada ao uso do patrimônio industrial através do turismo; e apresentação dos resultados do estudo. Estes resultados estiveram pautados na pesquisa documental, na qual se expõem as principais motivações que levaram a proteção atribuída aos complexos industriais; as políticas de gestão e usos inseridas nos conjuntos, por meio de consulta aos gestores dos bens protegidos e a identificação dos usos neles existentes; o mapeamento e análise da infraestrutura turística presente no entorno dos complexos; e por fim, a análise comparativa entre o Complexo da Estação Ferroviária de Jundiaí e o Complexo FEPASA. Após os resultados encontram-se expostas as principais conclusões alcançadas neste estudo.

## 2. Materiais e métodos

Em relação à coleta de informações sobre a proteção existente nos conjuntos tombados, foram consultados os processos de proteção atribuídos a cada complexo na sede do instituto responsável por sua proteção. Quanto às ações efetuadas a nível municipal, utilizou-se como base políticas de preservação adotadas para os complexos, além de entrevistas realizadas com os gestores de órgãos municipais de proteção ao patrimônio, como o Conselho Municipal do Patrimônio Cultural de Jundiá (COMPAC) e Secretaria de Cultura de Jundiá. Considerou-se também a consulta ao Departamento de Turismo de Jundiá, a fim de identificar possíveis projetos ou ações de promoção turística desses imóveis.

Identificaram-se os administrados e usos atuais dos bens, assim como propostas de demais usos, com base em ficha de uso e proteção, cujo modelo foi concebido no Laboratório de Patrimônio Cultural (LaPC)/UNESP. Dentro dessa perspectiva foi analisado o atual estado de conservação desses edifícios, tomando-se por base sua formatação original, a partir do processo de tombamento de cada conjunto, em que foram coletadas informações de caráter histórico, vistoria técnica no bem na época do tombamento e justificativas do corpo técnico e do parecerista do Conselho para o tombamento.

A avaliação de serviços de atendimento ao turista e infraestruturas afins (posto de orientação, visita monitorada, sinalização, estacionamento, etc.) foi realizada com o auxílio da ficha modelo do Laboratório de Patrimônio Cultural – com base em Murta e Albano (2002) e tecnologia de georreferenciamento, por meio da ferramenta Google Earth. A ferramenta SIG foi aplicada a fim de avaliar a atratividade do patrimônio industrial através da espacialização dos equipamentos e recursos turísticos do entorno. Nesta coleta optou-se por identificar, por meio de pontos, os equipamentos turísticos informados no site oficial da Prefeitura de Jundiá, de até três quilômetros de distância dos complexos ferroviários. Por fim, esse conjunto de análises possibilitou a comparativa entre os complexos ferroviários.

## 3. Uso do patrimônio industrial ferroviário através do turismo

Ao longo da história recente da atividade industrial, se tem gerado uma série de elementos que paulatinamente vão sendo considerados elementos do patrimônio cultural. A arquitetura industrial, as estruturas de engenharia, as máquinas, etc. constituem um material imprescindível para compreender a história dos dois últimos séculos. Esses elementos constitutivos dos processos de produção e de transporte, assim como dos equipamentos técnicos, desempenharam um importante papel na evolução de cidades, na formação das características de identidade, de seus espaços e paisagens, e em geral na definição de ambiente vital concreto em que se tem desenvolvido a industrialização (Espanha, 2011). Dessa forma, a conservação e o estudo desses testemunhos são fundamentais para compreender e documentar um período chave na história da humanidade. Trata-se do patrimônio industrial, definido por TICCIH<sup>4</sup> (2003) como:

[...] os vestígios da cultura industrial que possuem valor histórico, tecnológico, social, arquitetônico ou científico. Estes vestígios englobam edifícios e maquinaria, oficinas, fábricas, minas e locais de tratamento e de refinação, entrepostos e armazéns, centros de produção, transmissão e utilização de energia, meios de transporte e todas as suas estruturas e infraestruturas, assim como os locais onde se desenvolveram atividades sociais relacionadas com a indústria, tais como habitações, locais de culto ou de educação. (TICCIH, 2003, p. 3).

Esta definição engloba uma série de elementos que de diferentes maneiras contribuíram para o processo de industrialização no passado. Viñuales (2007) destaca que a verdadeira mudança nessa fase se estabeleceu ao fim do século XIX, quando muitos países melhoraram suas comunicações internas a partir do traçado da ferrovia e portos, a fim de extrair seus produtos a outras localidades, integrando-se a economia global. De acordo com a autora, as possibilidades abertas pela ferrovia, através do abastecimento e saída de produtos facilitou seu transporte a lugares quase desertos. No Estado de São Paulo, onde se inserem os objetos de estudo tratados nesta investigação, Kuhl (2008, p. 129) destaca que as ferrovias tiveram um papel de destaque no rompimento de isolamento do planalto e que gerou grande desenvolvimento no interior do Estado em princípios do século XX através da riqueza gerada pelo café.

Apesar de sua promissora atuação, notou-se que após a substituição das vias férreas como principal meio de transporte de cargas e passageiros pela via rodoviária, grande parcela dos remanescentes da era ferroviária foi inutilizada, o que refletiu em inúmeras dificuldades para sua salvaguarda na atualidade (Kuhl, 2008). Entretanto, apesar dessa substituição, Viñuales (2007) destaca que as insta-



lações próprias desse tipo de patrimônio não desapareceram, as vilas ferroviárias, as vias, os postes, os cabos, chaminés, sinalizações e todo tipo de edifícios e resíduos que formaram uma nova paisagem permanecem presentes nas localidades, apesar de atualmente apresentarem uma série de dificuldades relacionadas a sua salvaguarda.

Dentre as principais dificuldades envolvidas na preservação dos bens industriais se destaca a ausência de medidas efetivas de conservação, a gestão pouco embasada desses bens, a falta de atribuição de novos usos voltados a salvaguarda ao patrimônio histórico, que são questões que refletem na descaracterização e inclusive no desmantelamento desses bens na atualidade. Essas questões resultam do que Rufinoni (2013) menciona de ausência de um olhar sistêmico voltado a esses espaços que são compostos por extensas áreas que passam despercebidas diante da atual dinâmica urbana das cidades, principalmente por se localizarem em regiões estratégicas e de grande pressão especulativa.

Em meio a essa problemática relacionada a salvaguarda desses bens industriais na atualidade, e necessidade de usos melhor embasados, diversos autores propõe sua reutilização a partir do turismo, do qual o segmento de turismo industrial recebe destaque. Edwards e Llurdés (1996 apud Forga, 2012, p. 9) originalmente compreendem este segmento turístico como “*el desarrollo de actividades turísticas e industrias en lugares edificados por el hombre, edificios y paisajes que se originan en procesos industriales de tiempos pasados.*”. Logo, visa promover a visitação a paisagens formadas por processos de trabalho e relações cotidianas desenvolvidas no passado, de maneira que proporciona o entendimento da origem de determinadas técnicas e costumes que se mantinham no decorrer do período de industrialização. Abad (2008) reafirma que o turismo industrial contribui para a construção de um futuro promissor pelas novas perspectivas de emprego para a população local, auxilia na reciclagem de construções industriais abandonadas e ameaçadas pela pressão imobiliária, além de promover a busca pelo significado histórico e arqueológico dos lugares de antiga produção. Desta maneira, o turista passa a ter acesso a uma visitação que possibilita o conhecimento e a compreensão de funcionamentos técnicos em desuso, de uma época e formas de vida já perdida nas cidades.

Portanto, observa-se na atividade turística a possibilidade de atuação na reativação econômica e na preservação da memória da sociedade, mediante visitações que promovem o reconhecimento de elementos de um período distinto, mas não muito distante e que permitiu o desenvolvimento dos modos de vida que se entendem atualmente. Areces (2003) defende que a reutilização permite a aproximação didática do patrimônio industrial com bases estabelecidas: na compreensão das variáveis mais importantes que interferem nos processos de industrialização e de suas interações; na descoberta das relações existentes entre o meio ambiente e a atividade industrial; na constatação da importância desses sítios nas localizações industriais; na determinação das relações existentes entre o lugar e o conjunto do território; no estabelecimento de relações sociais nos processos de produção; e na caracterização da organização dos espaços industriais. Em suma, converte-se em um movimento que transforma os recursos privados em patrimônio coletivo.

Atualmente essa temática se encontra em desenvolvimento em diferentes linhas de abordagem que visam a reativação e manutenção de representativos edifícios da industrialização. Em um levantamento de produção científica existente em língua portuguesa e espanhola desenvolvidas nos últimos anos, identificou-se um número limitado de estudos a respeito do turismo industrial. Os autores trabalham com diferentes abordagens propostas ao patrimônio industrial a partir da atividade turística, no entanto, são poucos os estudos que abrangem especificamente o patrimônio ferroviário e sua possibilidade de uso turístico. A seguir destacam-se os principais estudos identificados por meio de diferentes abordagens e perspectivas:

A) *Sustentabilidade, turismo e patrimônio industrial* - Ferrari (2011) trata a respeito do planejamento estratégico baseado na compreensão do patrimônio ferroviário como infraestrutura sustentável. Ao fim aponta critérios de intervenção que visam promover a reutilização alternativa como forma de reabilitar o patrimônio. A análise de López e Pérez (2013) está voltada a sustentabilidade do turismo no patrimônio mineiro. A proposta metodológica se baseia em três perspectivas: a descritiva (caracterização dos componentes a fim de criar uma base de atuação diferenciada a cada um deles), a valorativa (verificar as contribuições de atuação a sustentabilidade); e prospectiva (verificar o potencial de um antigo território mineiro para implantação de um turismo cultural sustentável). Abad (2014) apresenta um estudo baseado em indicadores de sustentabilidade turística aplicada ao patrimônio industrial. A investigação do autor desenvolve essa proposta por meio de quatro componentes aplicáveis para análise, sendo o componente de gestão, o componente social e econômico, o componente cultural e o componente ambiental.

B) *Desenvolvimento do turismo no patrimônio industrial* - Arocena (2004) trata a respeito da reutilização do patrimônio industrial ferroviário por meio do turismo. Discorre sobre as possibilidades do turismo através de um possível resgate da memória da localidade e como fonte de recursos as

comunidades do entorno. Um interessante ponto abordado pelo autor é que apesar de se tratar de uma mesma tipologia de patrimônio, o patrimônio ferroviário se diferencia de localidade a localidade, se tornando um produto turístico único. Fernández e Ramos (2004) visa apresentar o patrimônio industrial como recurso para organização de rotas turísticas que permitam recuperar espaços industriais abandonados ou até mesmo utilizar de estabelecimentos industriais em funcionamento passíveis de desenvolver esse tipo de atividade. Brac (2011) discorre acerca da busca pelo desenvolvimento turístico de determinada localidade com características da industrialização, por meio de ampla participação da comunidade. Neste trabalho, a autora atenta sobre os diferentes agentes necessários para o planejamento e execução da atividade turística no espaço a fim de promover um atrativo para todos os diversos públicos possíveis. Canalejo (2010) apresenta um estudo que visa analisar o turismo industrial mineiro como motor de desenvolvimento a localidades com remanescentes representativos desta tipologia de patrimônio. A metodologia foi baseada em entrevista com turistas e comunidade a fim de averiguar o perfil de cada um deles e a percepção acerca do estado atual e potencial de desenvolvimento turístico na localidade estudada.

- C) *Demais temáticas* - Neste campo se destacam os demais trabalhos identificados que se apresentam como temáticas relevantes no desenvolvimento desta pesquisa. Em primeiro momento destaca-se Giralde e García (2016) que analisam o patrimônio industrial protegido e seu reconhecimento por parte da comunidade e turistas, a fim de compreender como esses elementos se integram na oferta cultural da cidade contribuindo para sua dinamização turística. Brito (2012) discute a relação do turismo industrial como importante agente na preservação da memória. A autora compreende que o turismo industrial é capaz de atuar sobre esses antigos espaços da industrialização reinventando a noção de ser nas localidades, fazendo com que a população reencontre suas raízes e reforce sua identidade. Cabe destacar ainda o estudo desenvolvido por Zulaica (2017), do qual a autora propõe uma redefinição do conceito de turismo industrial por meio de uma comparativa da terminologia na literatura castelhana, francesa e anglo-saxônica. Ao fim, Zulaica apresenta uma diferenciação de conceito de turismo industrial aplicado a indústrias ainda ativas (turismo industrial ativo) e a edifícios e instalações industriais em desuso (turismo de patrimônio industrial).

O desenvolvimento de estudos nesse campo colabora para a compreensão embasada de como atuar diante de medidas efetivas de preservação de antigos remanescentes da industrialização. O uso turístico voltado ao patrimônio deve considerar uma série de fatores relacionados a sua condição como bens históricos, a fim de apresentar propostas de utilização coerente a esses espaços. Cabe também mencionar, conforme destacado por Areces (2003), que o turismo não deve ser compreendido como a solução para tudo, haja vista que, por si só ele não consegue resolver todos os problemas que diz respeito à conservação e manutenção do patrimônio industrial. Trata-se de um instrumento de forte familiarização, mas não o único meio de sensibilização. Para isso, é necessária *“la acción de autoridades que han demostrado su capacidad de escucha y la audacia de sus decisiones en materia de protección y de elaboración de estudios previos de patrimonio industrial”* (Areces, 2003, p. 09).

A reutilização do patrimônio industrial requer um plano específico, as ações para este fim devem estar embasadas em pareceres técnicos baseado em estudos que envolvam a catalogação desses bens, a fim de identificar os remanescentes ainda existentes e da sinalização adequada para permitir a real interpretação e conhecimento do bem. Por meio dessas ações, o reuso do patrimônio industrial poderá ser programado por diversas formas de valorização, com a exploração coerente de outras funções sociais, que podem corresponder às necessidades da população autóctone e como objeto cultural do interesse público. Por outro lado, a reutilização deve ajudar a identificar e protagonizar estratégias de intervenção no meio de maneira que contribua para o desenvolvimento sustentável. Esta reflexão surge em uma perspectiva de compreensão do público diverso, e de uma apropriação e usufruto pelas comunidades (Areces, 2003).

## 4. Resultados

### 4.1 Pesquisa documental

A solicitação de abertura do processo de proteção do Complexo da Estação Ferroviária de Jundiá (Processo nº 60142/09) partiu de Ralph Giesbrecht. A principal justificativa esteve pautada na busca pela permanência das características originais dos prédios, a partir das previstas reformas de ampliação de capacidade de embarque e desembarque de passageiros da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos

(CPTM), administradora da Estação de Jundiaí. Em parecer técnico de Ana Luiza Martins, no dia 10 de junho de 2009, destacou-se a relevância desse patrimônio paulista, no qual foi solicitado um posicionamento urgente por parte dos órgãos públicos de preservação, de maneira que atuem em conjunto com a CPTM, a fim de garantir a melhor salvaguarda dessa parte significativa da história e memória do estado.

Desta maneira, o tombamento foi homologado em 21 de setembro de 2010, com Resolução de Tombamento SC-53, de 13 de junho de 2011. Considerou-se a relevância do complexo ferroviário da Estação de Jundiaí, considerados seus aspectos arquitetônicos, característico do padrão inglês de construções ferroviárias e da introdução de novas técnicas construtivas; os conjuntos de moradias situados à beira da linha registravam formas de morar próprias de segmentos de ferroviários; e o elevado valor simbólico para a memória da população na constituição do território que ocupa e na ligação que proporciona.

Referente ao processo de tombamento do Conjunto de Edificações e Bens Móveis da Companhia Paulista de Estradas de Ferro (Processo nº 1.485-T-2001), protegido pelo IPHAN, notou-se que o pedido de tombamento partiu de uma sociedade municipal voltada a preservação e salvaguarda de patrimônios representativos para a história e cultura de Jundiaí. Em nome de Maria Diva Vasconcelos Taddei, o pedido foi realizado sobre justificativa dos valores históricos e arquitetônicos do conjunto, mas principalmente a preocupação quanto as possíveis ameaças a integridade física desses bens, mesmo considerado seu forte potencial para o desenvolvimento de atividades de cunho artístico e cultural.

Os pareceristas Carlos Cerqueira e José Leme Galvão Júnior, técnicos responsáveis pelo estudo do processo, se mostraram favoráveis ao pedido. Dentre os principais motivadores destacou-se a relação memorial existente para com os trabalhadores que atuaram no período ativo da ferrovia, e a necessidade de inserção desse conjunto em seu contexto urbano na cidade. Desta maneira, o tombamento do Conjunto de Edificações e Bens Móveis da Companhia Paulista de Estradas de Ferro foi publicado no Diário Oficial da União no dia 2 de Maio de 2002, sobre o nº de inscrição 570 no Livro de Tombo Histórico. Seu patrimônio imóvel é representado por 34 edificações com inclusão do acervo móvel composto por bens de natureza museológica, fotográfica, arquivística e bibliográfica.

**Figura 4: Estação Ferroviária de Jundiaí.**



**Foto:** Milena Meira da Silva, 2015.



**Figura 5: Oficinas Complexo FEPASA.**

Foto: Milena Meira da Silva, 2016.

Nota-se em ambos os processos de tombamento a adoção de medidas para a proteção conjunta de edificações, considerado cada elemento presente, pois se reconhece a importância de todos os bens para a manutenção e execução de serviços no período ativo dos conjuntos analisados. Esse tipo de ação colabora para a compreensão do que se entende por patrimônio ferroviário, visto que, geralmente, esses tipos de edifícios fazem parte de um conjunto articulado, que além de oficinas de manutenção e prédios administrativos, contava também com infraestrutura construída para fins sociais, como as vilas ferroviárias (TICCIH, 2003). Ademais, destacam-se os valores históricos e arquitetônicos, por meio da relevância desses conjuntos para a construção de saberes e novas técnicas da indústria, além de métodos de construção típicos para atender as necessidades desse ramo, amplamente destacado no processo de tombamento de cada conjunto em questão.

Notou-se nos discursos dos solicitantes e técnicos pareceristas a preocupação com diversos aspectos que ameaçavam os bens, como, por exemplo: a constante especulação presente no entorno; as condições de conservação dos edifícios a partir dos usos (ou a falta deles) adotados; a necessidade de inserção desses bens no contexto urbano do entorno; a imprescindibilidade de embasamento nos novos projetos de restauração previstos para esses edifícios; dentre outros. Logo é perceptível que as valorações atribuídas aos bens na atualidade refletem o exposto em documentos que orientam para a conservação desse segmento específico do patrimônio histórico. TICCIH (2003), Espanha (2011) e ICOMOS, (2011), destaca os diferentes valores presentes nos remanescentes da industrialização, como o valor social como parte do registro de vida de homens e mulheres; os valores tecnológico e científico, atribuídos por sua contribuição na história da produção, engenharia e construção; e o valor estético, este considerado pela qualidade de sua arquitetura, desenho e planificação. Valores esses abrangidos nos tombamentos de ambos os conjuntos ferroviários.

Quanto aos projetos de modificações previstos para o Complexo da Estação Ferroviária de Jundiá e para o Complexo FEPASA, fatores que se encontram intrinsecamente relacionados com o tombamento de cada conjunto em questão, cabe pontuar algumas considerações. Na Carta de TICCIH (2003), orienta-se que as políticas de desenvolvimento econômico e a planificação regional e nacional devem integrar programas para conservação do patrimônio industrial. A adaptação e reuso na atualidade deve respeitar as diretrizes de conservação do patrimônio. O documento de ICOMOS (2011) também se atenta a esses detalhes ao destacar que, sempre que possível, as intervenções físicas devem ser reversíveis e devem



respeitar o valor antigo e a formação do bem. O registro de todas as mudanças e modificações é uma maneira de se preservar a história (ICOMOS, 2011).

Nesse aspecto, é interessante observar o objetivo inserido em cada projeto de intervenção. No Complexo da Estação de Jundiaí se prevê reformas para fins de acessibilidade na estação de desembarque da CPTM, englobando apenas a estação e edifícios administrativos em suas proximidades. No projeto de intervenção previsto para o Complexo FEPASA considera-se todo o conjunto tombado em um plano que abrange diversos usos voltados a apropriação desses edifícios, em que se destaca o interesse na integração do complexo na planificação urbana e ordenação do território. Enquanto o segundo visa destacar as características originais que compõe os edifícios, o projeto da Estação tem o objetivo de realizar um plano de modernização desses espaços, plano este previsto para diversas outras estações que a CPTM administra.

A respeito disso, destaca-se a fala de Leite (2002) ao entender que determinados projetos visam apenas realizar um “embelezamento estratégico”, uma adequação urbana para atender novas configurações da cidade. É contestável o fato do plano de modernização da CPTM não englobar o entorno da estação mediante um plano integrado com a realidade do contexto urbano. Essa inclusão poderia favorecer a própria Companhia, suprimindo suas necessidades administrativas enquanto auxilia na preservação dos bens de maneira articulada. Espanha (2011) menciona que a manutenção da funcionalidade do patrimônio industrial significa, na maioria dos casos, a durabilidade desses bens culturais. Dentre as principais dificuldades envolvidas nessas ações, destaca-se a complexidade de bens presentes em conjuntos patrimoniais que estão dispersos no território industrial com grandes partes espalhadas, onde o social, o econômico, e o ambiental se interrelacionam.

Desta maneira, se faz necessário o desenvolvimento de ações que englobem também a população local, a fim de garantir a proteção desses bens de imensurável importância para o desenvolvimento do município, não apenas direcionando essa responsabilidade aos órgãos públicos envolvidos. É importante garantir seu uso social, porque esse patrimônio não deve ser visto apenas como transporte, mas sim, como um bem histórico de evidente representatividade para a comunidade. Neste aspecto, o Plano de Uso e Ocupação do Complexo FEPASA apresenta-se mais efetivo em questões relacionadas à conservação do patrimônio ferroviário do que o previsto para o Complexo da Estação de Jundiaí.

## 5. Políticas de gestão e uso

Identificaram-se determinadas leis municipais voltadas a preservação do patrimônio histórico da cidade de Jundiaí. Dentre essas leis, a mais representativa é a Lei Complementar 443-2007 que diz respeito a uma Política de Preservação do Patrimônio Histórico do Município. A fim de apresentar medidas efetivas de preservação a esses bens, a lei instituiu como instrumentos de preservação o Conselho Municipal do Patrimônio Cultural (COMPAC) e o Inventário de Proteção do Patrimônio Artístico e Cultural de Jundiaí (IPPAC). Em relação a este último instrumento, cabe destacar a Declaração de Amsterdã (1975) quando se menciona que o inventário, estudos e divulgação são deveres do Estado, ou seja, do órgão público, mediante estudos de identificação que devem ser realizados em conjunto com a comunidade.

No IPPAC notou-se a inclusão do Complexo FEPASA, como conjunto de bens que possui reconhecida importância histórica, e/ou elevada qualidade arquitetônica, considerados seus remanescentes da Companhia Paulista de Estradas de Ferro. E a Estação Ferroviária da São Paulo Railway, também como bem representativo para a história e com elevada qualidade arquitetônica. Nota-se neste último caso que apenas a estação foi considerada como bem representativo e passível de proteção, desta maneira descartando o restante de bens existentes no conjunto tombado, em que a inserção representaria o reconhecimento de sua relevância na composição funcional do todo. Questão amplamente abordada na Recomendação de Nairóbi (1976) que diz respeito à importância do reconhecimento de todo o complexo nas medidas de preservação do patrimônio industrial.

A respeito dos usos atuais atribuídos a cada complexo, cabe destacar a Carta de Atenas (1931) em que se considera que a ocupação dos monumentos é primordial para assegurar sua continuidade vital, visto que o uso assegura sua permanência no tempo. Em ambos os complexos estudados, nota-se que representativa parcela de edifícios não possui usos atribuídos na atualidade, sendo o principal motivador de sua degradação. Dentre os outros usos atribuídos, tanto no Complexo da Estação quanto no Complexo FEPASA, nota-se as diversas funções destinadas a cada edifício que cumprem as necessidades da comunidade dado seu contexto da atualidade. Entretanto, determinadas medidas relacionadas à preservação, manutenção e promoção desses bens mostram-se mais evidentes no Complexo FEPASA do que no Complexo da Estação. Acredita-se que esse fato esteja intrinsecamente relacionado à gestão atual de cada conjunto. Enquanto o próprio município administra o Complexo FEPASA, por meio de um

departamento específico voltado a preservação do patrimônio histórico, a Estação fica sobre jurisdição da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos que a utiliza para fins de serviços de transporte, não necessariamente sendo a preservação do patrimônio seu principal objetivo de gestão.

Os gestores consultados declararam que atualmente não existe nenhum projeto de uso cultural para a Estação de Jundiaí e seu complexo. Quanto a isso, em entrevista realizada com a Diretora de Turismo da Prefeitura Municipal de Jundiaí, ficou claro que poucas são as ações de projetos turísticos e divulgação do patrimônio ferroviário no município e que incluem todo o Complexo em seu plano. Quando ocorrem, esses projetos são voltados ao Complexo FEPASA, que inclui o Museu da Companhia e festividades dentro de seus armazéns. Recentemente, como avanço em relação à medida de promoção desses bens, inseriu-se na Estação Ferroviária de Jundiaí um balcão móvel de Centro de Informações Turísticas, principalmente voltado aos visitantes do Expresso Turístico da CPTM nos finais de semana. Neste balcão, além dos outros atrativos presentes no município, se menciona o relevante patrimônio ferroviário da cidade de Jundiaí. Ação que se mostra positiva frente à difusão e manutenção desses espaços<sup>5</sup>.

Referente às casas da vila ferroviária, ocupadas por cidadãos jundiaenses com ou sem vínculo com a ferrovia, observou-se que atualmente uma parcela representativa dessas residências encontra-se descaracterizadas, principalmente quanto a sua fachada, em que muitas dessas casas tombadas perderam parte de suas características originais. Presume-se que isso seja resultado da falta de informação e orientação acerca do tombamento, refletindo na necessidade de ações que busquem orientar a comunidade local a respeito do patrimônio representativo na formação de sua cidade, a fim de que esse conhecimento seja transpassado a seu legado e atue sobre o fortalecimento da identidade desses sujeitos.

Em meio a essas informações, destaca-se a necessidade de se desenvolver um Plano de Patrimônio Cultural, em específico o Patrimônio Industrial realizado a nível local, justamente pelas características observadas em Jundiaí, que possui representativos remanescentes da atividade industrial ferroviária. Essa ação é importante principalmente tendo em vista as dificuldades em se preservar o patrimônio industrial, justamente por conta de sua complexidade, em que existem muitos conjuntos monumentais isolados e espalhados, com grande parcela de imóveis modificados, além do fato de se encontrarem em centros urbanos com evidente pressão imobiliária.

## 6. Análise de infraestrutura física e turística

Dentre todos os bens analisados do Complexo da Estação Ferroviária de Jundiaí, a Estação se demonstra em melhor estado de conservação. Isso se deve, entre outros fatores, ao fato de haver nela um uso atribuído na atualidade. Por outro lado, ficou perceptível a inexistência de projetos que abranjam sua efetiva preservação, apenas seu tombamento representa, ao menos de maneira teórica, a importância de sua salvaguarda. Referente a isso, cabe destacar o mencionado na Recomendação de Nairóbi (1976) no que diz respeito à preservação desses edifícios, visto que no período em que a universalização de técnicas construtivas e formas arquitetônicas apresentam o risco de provocar uma uniformização dos assentamentos humanos, a salvaguarda se mostra imprescindível para que se protejam as peculiaridades de cada nação. De maneira semelhante, parcela representativa de imóveis do Complexo FEPASA também se encontra em estado de decadência justamente pela falta de usos atribuídos, assim como as condições temporais em que esses bens estão expostos.

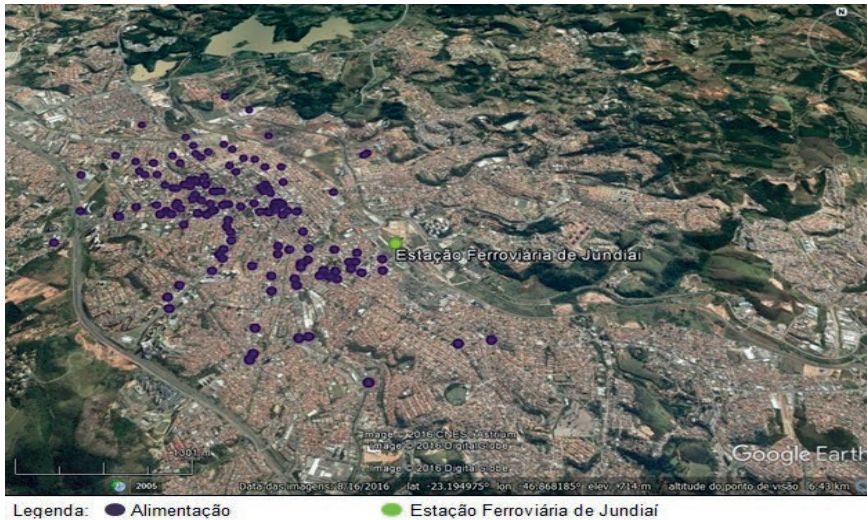
Quanto à infraestrutura de serviços de atendimento ao turista, no Complexo Tombado da Estação de Jundiaí identificou-se que atualmente a Estação é utilizada para fins de prestação de serviços de transporte. Sua promoção é realizada através do Expresso Turístico por meio da atual administradora do bem. Esta ação corrobora para o conhecimento do prédio por parte dos visitantes oriundos do Expresso, mas não fundamentado nas premissas do segmento de turismo industrial. No site da Prefeitura de Jundiaí, a estação é considerada apenas na aba de serviços de transporte, não necessariamente exposto como um bem histórico de interesse cultural.

A estrutura de sinalização turística é mais expressiva no Complexo da Estação do que no Complexo FEPASA, tendo em conta que na estação a sinalização disposta pela Companhia Paulista de Trens Metropolitanos é formatada com painéis de localização expressos em mapas, em português e inglês. Em ambos os complexos não foram identificadas placas interpretativas, se mantém apenas alguns modelos existentes desde a época de construção dos edifícios. Trata-se de placas informativas quanto à data de construção e algumas que serviam como referência aos frequentadores de cada edifício na época. Quanto a isso, cabe destacar Murta e Albano (2002) no que diz respeito a interpretação do patrimônio através do olhar do visitante. De acordo com as autoras, a interpretação pode auxiliar na difusão e preservação do patrimônio, onde se destaca a singularidade do lugar, seus símbolos e significados mais marcantes. Para

fazer da viagem do visitante uma experiência verdadeiramente cultural é preciso promover a preservação e a interpretação dos bens culturais, traduzindo seu sentido para quem os visita (Murta e Albano, 2002).

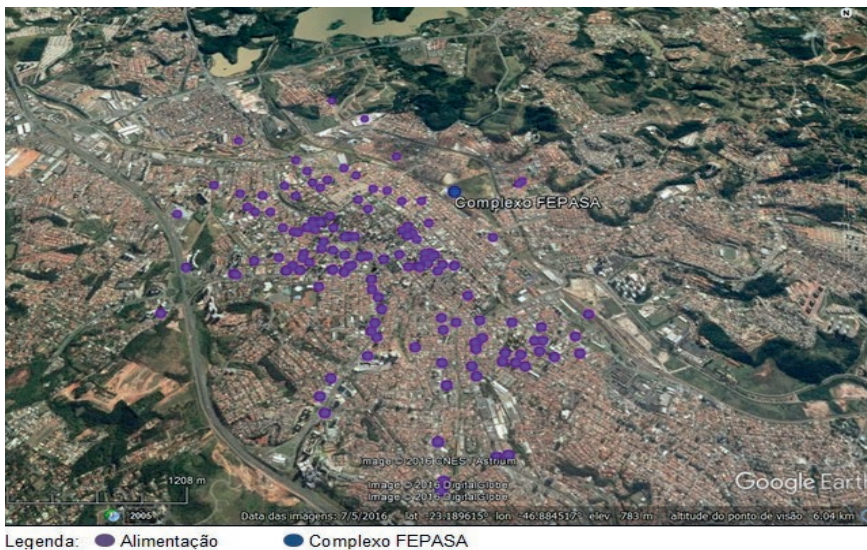
Quanto à infraestrutura turística do entorno, buscou-se mapear os serviços de alimentação expostos no entorno dos complexos. Utilizaram-se como base os pontos de alimentação destacados no próprio site de turismo da Prefeitura de Jundiaí, do qual foram considerados aqueles com até 3km de distância dos conjuntos estudados. Nestas condições foram identificados inúmeros restaurantes, bares e cantinas, conforme se destaca a seguir.

**Figura 6: Mapa dos serviços de alimentação no entorno do Complexo da Estação Ferroviária de Jundiaí.**



Fonte: Mapa elaborado pela autora com base em ferramenta Google Earth, 2016.

**Figura 7: Mapa dos serviços de alimentação no entorno do Complexo FEPASA.**

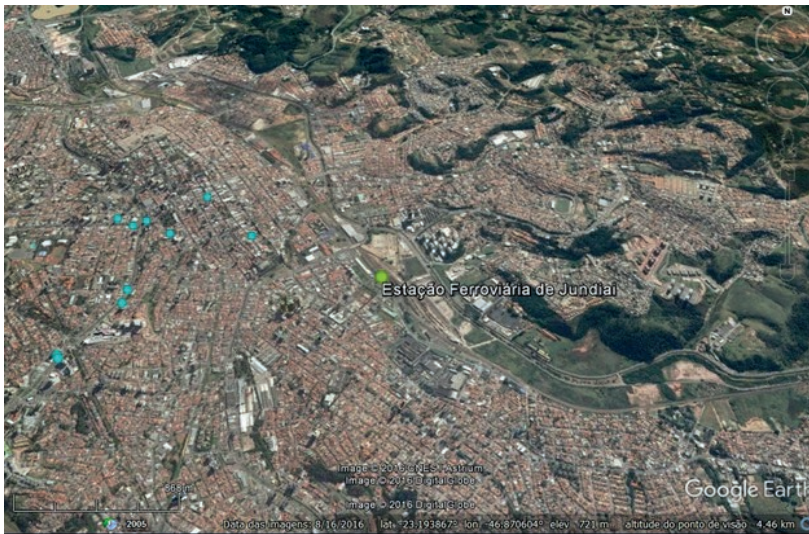


Fonte: Mapa elaborado pela autora com base em ferramenta Google Earth, 2016.



Ademais, foram mapeados também os meios de hospedagem do entorno, assim como outros potenciais atrativos de cunho histórico-cultural, a fim de apresentar a possibilidade de construção de roteiros turísticos em uma mesma temática. Logo, identificou-se, além do Complexo da Estação Ferroviária de Jundiá e do Complexo FEPASA, outro bem representativo do patrimônio industrial em Jundiá, trata-se do Complexo Argos, antiga industrial têxtil presente no Município. Além desses bens, pode-se considerar também a construção de roteiros integrados a outros segmentos, a fim de tornar a visita do turista mais enriquecedora com a abordagem de diversas temáticas e atividades:

**Figura 8: Mapa dos Meios de Hospedagem no entorno do Complexo da Estação Ferroviária de Jundiá.**



Legenda: ● Meios de Hospedagem ● Estação Ferroviária de Jundiá

Fonte: Mapa elaborado pela autora a partir de ferramenta Google Earth, 2016.

**Figura 9: Mapa dos Meios de Hospedagem no entorno do Complexo FEPASA.**



Legenda: ● Meios de Hospedagem ● Complexo FEPASA

Fonte: Mapa elaborado pela autora com base em ferramenta Google Earth, 2016.



**Figura 10: Mapa atrativos histórico-culturais no entorno da Estação Ferroviária de Jundiá e Complexo FEPASA.**



**Fonte:** Mapa elaborado pela autora com base em ferramenta Google Earth, 2016.

Por fim, cabe enfatizar que para desenvolver o turismo nesses espaços culturais é necessária a atenção a uma série de fatores que contribuam à preservação, conservação e interpretação de espaços e culturas. Segundo Meneses (2004), 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. Destaca-se Murta e Albano (2002) no que diz respeito à necessidade de um plano interpretativo, isto é, não basta haver potencial, tem de haver o interesse de ambas as partes que convivem com o elemento em questão. O plano tem de garantir a participação da comunidade, a fim de estabelecer no espaço uma rede de descobertas e de desfrute para residentes, visitantes e turistas, ampliando as possibilidades de desenvolvimento de projetos turísticos e culturais.

## 7. Análise comparativa Complexo da Estação Ferroviária de Jundiá e Complexo FEPASA

Esta análise se baseia na comparativa entre os principais motivadores que geraram o tombamento de ambos os complexos; os diferentes usos atribuídos e atual estado de conservação dos bens; as instituições responsáveis pela administração de cada conjunto e as ações e planos de preservação adotados por elas para esses patrimônios industriais; e a infraestrutura turística presente em cada conjunto de edifícios tombados.

Referente ao processo de tombamento atribuído a cada Complexo cabe destacar que foram protegidos por diferentes instâncias de proteção no Brasil, o Complexo FEPASA a nível Federal tombado pelo IPHAN no ano de 2001; e a nível Estadual, o tombamento por parte do CONDEPHAAT direcionado ao Complexo da Estação Ferroviária de Jundiá no ano de 2011. A iniciativa dos pedidos de tombamento partiu de diferentes agentes sociais, ambos embasados na temática da preservação do patrimônio histórico. Percebe-se que os dois complexos apresentam características muito semelhantes, quanto sua formação territorial, composição arquitetônica e também nas preocupações tipicamente atribuídas a essa tipologia de patrimônio na atualidade.

Atualmente, os dois conjuntos ferroviários estão localizados no centro da cidade de Jundiá, onde são administrados por diferentes agentes no município. Os distintos usos atribuídos a esses bens na atualidade refletem em suas ações de preservação e promoção. A Estação Ferroviária de Jundiá

atualmente apresenta um uso voltado principalmente para fins de serviços de transporte. Em relação aos demais edifícios inclusos no conjunto tombado, a vila ferroviária permanece com o uso de moradia para a comunidade com ou sem vínculo com a ferrovia, e os armazéns, em sua maioria, encontram-se em estado de decadência, devido à falta de medidas de preservação e usos atribuídos na atualidade. De maneira geral, pode-se considerar que esse complexo apresenta uma série de usos que apesar de permanecer relacionados a sua função original, não se integram entre si, haja vista o estado de decadência em que se encontram os armazéns. Isso é reflexo da inadequação de políticas de preservação adotadas ao conjunto mesmo depois de decretado seu tombamento.

Já o Complexo FEPASA, de maneira específica, abrange usos voltados para fins de serviços públicos e de educação. Dentro de sua vasta área de extensão, existem também armazéns que não apresentam nenhum tipo de utilização ou usos pouco embasados na temática de preservação do patrimônio industrial. Apesar disso, a promoção neste segundo Complexo é realizada de maneira mais efetiva, por meio de divulgação como importante atrativo histórico-cultural na página oficial do Turismo em Jundiá, assim como através da promoção de diversos eventos de cunho cultural e científico que visam promover a apropriação por parte da comunidade e desenvolvimento de pesquisas dentro desse local. No Complexo FEPASA o único edifício que pode ser considerado, em sua formatação, idealizado para fins de turismo é o Museu da Companhia Paulista. Entretanto, há de se destacar que não existe dentro do Museu uma dinâmica na visitação, seja mediante visitas guiadas, ou material interativo, de maneira que desperte no visitante a curiosidade e a interpretação daquele espaço.

Em relação à infraestrutura turística presente dentro e no entorno dos conjuntos estudados, cabe destacar que sua localização se torna um grande diferencial na ampla oferta de equipamentos turísticos, tais quais, os meios de hospedagem, pontos de alimentação, vias de acesso, e demais atrativos presentes no entorno. De maneira geral, em relação à sinalização dentro de cada Complexo, destaca-se o adotado no Complexo da Estação Ferroviária de Jundiá. Essa sinalização, realizada em duas diferentes linguagens, abrange desde placas sinalizadoras que indicam onde se encontram os sanitários e as saídas, até mapa da região do entorno que indica a localização exata da Estação. Na Estação também se destaca a disponibilidade de cadeira de rodas para fins de acessibilidade a pessoas de mobilidade reduzida.

Um dos principais diferenciais percebidos entre os Complexos é sua administração atual. O Complexo FEPASA é administrado pela própria Prefeitura de Jundiá, logo, a comunicação para possíveis ações voltadas a sua preservação, seu uso cultural e turístico se torna mais acessível. Na Estação Ferroviária de Jundiá destaca-se a necessidade de um uso turístico melhor embasado nos preceitos de interpretação do patrimônio industrial, com métodos interpretativos de maneira a enriquecer a experiência do visitante que utiliza o Expresso Turístico aos fins de semana, por exemplo.

Dentro disso, cabe destacar os planos de uso previstos para cada complexo tomando-se por base sua atual administração. Na Estação Ferroviária de Jundiá, está previsto, por parte da CPTM, um Plano de Expansão e Modernização. Este consiste na adequação da estação a fim de atender a pessoas de mobilidade reduzida. O intuito é inserir uma série de itens de acessibilidade, tais quais, piso tátil, elevadores, rampas, e banheiros para uso comum e para deficientes. Esse tipo de ação foi o que gerou a principal motivação por parte do solicitante para o tombamento do Complexo, isso porque, não se sabe o que tais modificações possam gerar no bem quanto à integridade de sua infraestrutura física, tão relevante para o reconhecimento histórico e arquitetônico desses edifícios representativos. Apesar de se mostrar como uma ação necessária, perante as diferentes dificuldades enfrentadas por deficientes físicos no acesso a diversos serviços, a preocupação se relaciona ao embasamento nesse processo de revitalização do bem para adequação aos novos usos.

No Complexo FEPASA está previsto o desenvolvimento de um Plano de Uso e Ocupação mais amplo em seu contexto urbano. Na apresentação do Plano foi possível constatar uma série de fatores positivos nos usos previstos. Em uma primeira etapa, no que diz respeito aos seus idealizadores se pode constatar seu embasamento na temática de revitalização e uso do patrimônio industrial, tendo em conta o trabalho realizado anteriormente no Sesc Pompéia, adotado como referência de intervenção sobre o patrimônio industrial na atualidade. Os recursos para o desenvolvimento do Plano de Uso e Ocupação estão previstos dentro do Plano Diretor Participativo do Município.

Há de se considerar que a gestão atual atribuída ao patrimônio industrial é um dos principais agentes no processo de preservação e usos do bem. Isso se deve a responsabilidade que esses administradores possuem na inserção de medidas de conservação e manutenção desses edifícios. Quanto a isso, conforme exposto nos planos de uso previstos para cada complexo, percebe-se que os diferentes usos atribuídos na atualidade, dependendo dos seus objetivos, podem gerar maior ou menor grau de atuação sobre medidas de proteção atribuídas aos bens, que seguem de acordo com as intenções previstas pelo dirigente.

Logo, a partir dos dados expostos se confirma a hipótese adotada neste estudo, no qual o uso turístico fundamentado nos conceitos envoltos no segmento de turismo industrial, a exemplo da interpretação patrimonial nesses espaços, se mostra com maior potencial de desenvolvimento no Complexo FEPASA do que no Complexo da Estação Ferroviária de Jundiaí, e isso se deve principalmente a sua gestão, usos e projetos de intervenção previstos.

## 8. Considerações finais

A revisão bibliográfica permite reconhecer que apesar de compreendidos os diversos valores patrimoniais presentes nos antigos remanescentes da industrialização, esses bens passam por constantes ameaças na atualidade. A partir disso, diversas têm sido as ações estabelecidas por meio de significativas atuações de órgãos de proteção, através da discussão com a comunidade e membros de órgãos públicos, a fim de estabelecer medidas de preservação e manutenção desses espaços. No município de Jundiaí-SP essa atuação dos órgãos de proteção voltada ao patrimônio industrial evidenciou-se, principalmente, a partir da proteção atribuída a dois representativos complexos ferroviários no município, o Complexo da Estação Ferroviária de Jundiaí (protegido desde 2011 pelo CONDEPHAAT) e o Complexo FEPASA (protegido pelo IPHAN desde 2001).

A partir do estudo realizado sobre o processo de tombamento dos conjuntos e a condição desses bens na atualidade, notou-se que apesar de atribuída a proteção, não existe necessariamente um acompanhamento desses remanescentes industriais, o que levou a uma série de questões que desencadearam na descaracterização de parte desses bens, realizadas antes e posterior ao tombamento. Essa falta de acompanhamento pode ser reflexo da ausência de recursos humanos e financeiros observada nesses institutos de proteção. Referente a isso, dentre as poucas medidas municipais adotadas para a salvaguarda dessa tipologia de bens na atualidade, destaca-se a inserção de ambos os complexos ferroviários no IPPAC. Essa atuação inicial sobre a identificação desses edifícios se mostra importante, entretanto é necessária a construção de planos mais amplos que abarquem as fases seguintes previstas para a efetiva preservação do patrimônio industrial.

A análise dos usos e atual estado de conservação dos complexos estudados demonstrou que nem todos os bens edificados estão sendo utilizados e conseqüentemente conservados. Existe a necessidade de atuações melhor embasadas e efetivas que envolvam todos os bens em planos de uso integrados, a fim de atuar sobre a preservação e difusão desses espaços. Destaca-se o Complexo FEPASA com a elaboração do Plano de Ocupação e Uso que abarca uma série de preceitos de preservação do patrimônio abordados em documentos que embasam a temática. Situação distinta à prevista para o Complexo da Estação, em que apenas a própria estação e poucos edifícios internos e do entorno estão inclusos no plano previsto por sua atualmente administradora.

Referente ao potencial de atratividade turística dos complexos ferroviários estudados identificou-se, com auxílio de ferramenta SIG, que a localização central de ambos os conjuntos favorece o acesso a infraestruturas turísticas que possam dar suporte a atividade. Ademais, outros atrativos históricos presentes no entorno reforçam o potencial para o desenvolvimento e consolidação do segmento de turismo cultural a partir dos diversos atrativos que se mostram representativos no município. Com destaque ao segmento de turismo industrial, do qual se notou representativos edifícios inclusos nessa temática de abordagem. Neste caso, há de se considerar a interpretação patrimonial prevista para atrativos histórico-culturais, em ambos os complexos que, de maneira geral, se mostram ineficientes. Há de se destacar, que para medidas efetivas que gerem a interpretação de ambos os complexos, é primordial a atuação dos envolvidos nesses processos, sejam os atuais administradores, os órgãos de proteção e a população local, a fim de que se planeje um turismo bem embasado em toda a sua plenitude e abrangência.

Deste modo, notou-se o grande potencial para desenvolvimento do turismo industrial nos conjuntos ferroviários estudados. No Complexo da Estação Ferroviária de Jundiaí é possível aproveitar o vasto volume de visitantes diários, sejam turistas ou moradores, para promover a reflexão necessária acerca dessa tipologia patrimonial por meio de placas interpretativas dentro desse espaço. Enquanto o usuário do trem aguarda o seu embarque, por meio dessa abordagem interpretativa, é possível que ele se sensibilize acerca do importante papel daquele patrimônio para o desenvolvimento da cidade de Jundiaí, por exemplo. No Complexo FEPASA, em razão de todos os bens patrimoniais se encontrarem próximos uns aos outros, seria possível, a implantação de visitas pontuais, com estudantes, moradores em geral e turistas, a fim de compreender como era o funcionamento daquele local, a técnica empregada, inclusive utilizando-se dos materiais presentes no Museu da Cia. Paulista, por meio de visita interativa neste espaço.

Em razão de no Complexo FEPASA observar-se a integração entre os possíveis novos usos e contexto de seu entorno, apresentar melhor estado de conservação, e gestão com maior autonomia nas medidas de preservação e difusão do patrimônio, nota-se neste conjunto maior potencial de desenvolvimento turístico do que no Complexo da Estação. Deste modo, para que as ações voltadas ao uso turístico desses espaços se tornem efetivas, existe o compromisso de avaliar o local e suas necessidades, a fim de entender suas peculiaridades, de maneira que se proponham atividades embasadas em seu contexto como patrimônio industrial. A fim de que se criem alternativas para diversificação dos atrativos quando houver a alta densidade de turistas, e pensando em programas educativos que informem o turista sobre a maneira de realizar uma visita proveitosa e responsável, para que a atividade turística possa atuar positivamente na manutenção e difusão desses espaços.

Espera-se que esta investigação possa colaborar com a salvaguarda, manutenção e discernimento do Complexo da Estação Ferroviária e Complexo FEPASA no município de Jundiaí-SP, a fim de que, através da atividade turística, como proposto neste estudo, haja a compreensão do patrimônio industrial em meio a toda a sua plenitude e possibilidades. Considerados esses importantes remanescentes do patrimônio ferroviário, evidentes na cidade de Jundiaí, mas que são perceptíveis em diversas outras localidades com características semelhantes, torna-se importante sua compreensão por meio de uma visão integrada com outras políticas de desenvolvimento urbano. Desta forma, é necessária a concepção desses bens como passíveis de serem utilizados na atualidade, não somente para fins turísticos, mas para diversos outros usos que contemplem as necessidades sociais, ambientais e econômicas atribuídas ao patrimônio industrial de maneira sustentável.

## Agradecimentos

Esta pesquisa contou com o apoio financeiro da FAPESP em suas diversas etapas (proc. N.º 2014/16572-6; proc. N.º 2015/22544-8; proc. N.º 2012/11529-2; proc. N. 2016/15921-2).

## Bibliografia

- Abad, Pardo Carlos J.  
2008. *Turismo y patrimonio industrial*. Madri: Editorial Sintesis.
- Abad, Calos J. Pardo.  
Acesso em 06 de junho de 2017. Indicadores de sostenibilidad turística aplicada al patrimonio industrial y minero: evaluación de resultado en algunos casos de estudio. *Boletín de la asociación e Geógrafos Españoles n.º 65* – 2014. Pg. 11-36. Disponível em: <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/4756663.pdf>.
- Arecos, Alvarez Miguel Angel.  
2003. *Estructura y paisajes industriales: proyectos socioculturales y turismo industrial*. Asturias: Incuna.
- Arocena, Felipe.  
Acesso em 21 de junho de 2017. Patrimonio industrial turismo cultural y desarrollo. El potencial del ferrocarril en el barrio Peñarol de Montevideo. *Cuadernos del Claeh n.º 88*. Montevideo, 2ª serie, año 29, 2004-1. Pp. 65-71. Disponível em: [www.montevideo.gub.uy/sites/default/.../penarol\\_2012\\_9-10.pdf](http://www.montevideo.gub.uy/sites/default/.../penarol_2012_9-10.pdf).
- Barreto, Margarita.  
2007. *Cultura e turismo*: Discussões contemporâneas. Campinas: Papirus.
- Brac, Marcela.  
Acesso em 27 de junho de 2017. Patrimonio cultural y turismo emergente. Villa Guillermina, de pueblo obrero a nuevo destino turístico. Un estudio de caso. *Cuad. antropol. soc. no.33* Buenos Aires ene./jul. 2011. Disponível em: [www.scielo.org.ar/scielo.php?script...275X2011000100006](http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script...275X2011000100006).
- Boullón, Roberto C.  
1997. *Planificación del espacio turístico*. 3ª ed. México: Trillas.
- Carta de Atenas*.  
1931. Recomendações propostas pelo Escritório Internacional de Museus. Atenas, outubro.
- Brito, Mônica Morais.  
Acesso em 03 de junho de 2017. Turismo industrial: preservação da memória, descoberta do presente e projeção do futuro: complexo industrial e portuário de Sines e da cidade industrial de Santo André. *Revista Turismo e desenvolvimento*, 2012 p. 135-138. Disponível em: [www.ua.pt/ReadObject.aspx?obj=30840](http://www.ua.pt/ReadObject.aspx?obj=30840).



*Conselho Municipal de Patrimônio Cultural (COMPAC).*

Acesso em 2015. Disponível em: <https://www.jundiai.sp.gov.br/cultura/conselho/>. CONDEPHAAT.

2010. *Complexo da Estação Ferroviária de Jundiaí*. (Processo nº 60142/2009. Livro de Tombo Histórico, nº 380, p. 110. Data 07/11/11). São Paulo.

CPTM vai reformar 12 estações da Linha 7-Rubi. *Estadão*, São Paulo, 11 de setembro de 2012. Disponível em: <http://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,cptm-vai-reformar-12-estacoes-da-linha-7-rubi-imp-,928663>. Acesso em julho de 2015.

*Declaração de Amsterdã*.

1975. Recomendações propostas no Congresso do patrimônio arquitetônico europeu. Amsterdã.

Espanha. *Plan Nacional de Patrimonio Industrial* Marzo de 2011 - Espanha. Disponível em: [ipce.mcu.es/.../planesnacionales/patrimonio.html](http://ipce.mcu.es/.../planesnacionales/patrimonio.html).

*Expresso Turístico CPTM*.

Acesso em 2015. Disponível em: <http://www.cptm.sp.gov.br/sua-viagem/ExpressoTuristico/Pages/Expresso-Turistico.aspx>.

*Relação gastronomia, meios de hospedagem e pontos turísticos de Jundiaí*.

Acesso em 2016. Disponível em: <http://turismo.jundiai.sp.gov.br/>.

Forga, José María Prat.

Acesso em 02 de junho de 2017. El desarrollo territorial del turismo industrial en Cataluña (1980-2010).

In *Estud. perspect. tur. vol.21 no.5* Ciudad Autónoma de Buenos Aires sep./oct. 2012. Disponível em: [http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1851-17322012000500006](http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1851-17322012000500006).

Fernández, Guillermina; Ramos, Aldo Guzmán.

Acesso em 26 de junho de 2017. Rutas turísticas a partir del patrimonio industrial. Nuevos productos em viejas estructuras. *Turismo y Sociedad*. 2004, p. 40-52. Disponível em: <http://revistas.uexternado.edu.co/index.php/tursoc/article/view/2223>.

Ferrari, M.

Acesso em 24 de junho de 2017. Patrimonio ferroviario y desarrollo sostenible en el noroeste argentino.

Líneas de intervention. *Labor & Engenho*, Campinas [Brasil], v.5, n.3, p.1-XX, 2011. Disponível em: [www.conpadre.org](http://www.conpadre.org) e [www.labore.fec.unicamp.br](http://www.labore.fec.unicamp.br).

Freire, M. E. L. *Patrimônio Ferroviário: por uma compreensão da sua lógica funcional*. Dissertação (Mestrado). Universidade Federal de Pernambuco – Programa de Pós-graduação em desenvolvimento urbano. Recife, 2015, 96 f.

Giesbrecht, Ralph Mennucci.

Acesso em: 10 out. 2013. *Estação de Jundiaí*. Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/j/jundiai.htm>.

Girald, Carmen Hidalgo; García, Antonio J. Palacios.

Acesso em 24 de junho de 2017. El patrimonio industrial declarado Bien de Interés Cultural en Madrid.

Su integración en la oferta cultural y turística de la ciudad. *Pasos Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*. Vol. 14 N°. 1. Págs. 193-212. 2016. Disponível em [www.pasosonline.org/es/articulos/download/file?fid=57.894](http://www.pasosonline.org/es/articulos/download/file?fid=57.894).

*Inventário de Proteção do Patrimônio Artístico e Cultural de Jundiaí*.

Acesso em julho de 2015. Disponível em: <http://www.jundiai.sp.gov.br/planejamento-e-meio-ambiente/ippac/>.

IPHAN. *Conjunto de Edificações da Companhia Paulista de Estradas de Ferro* (Processo nº 1.485-T-01. Livro Histórico: vol. 2, folha 080, inscrição 570. Data: 14/07/2004). Rio de Janeiro: Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, 2004. 4 v.

KÜHL, Beatriz M.

1998. *Arquitetura de ferro e arquitetura ferroviária em São Paulo reflexões sobre a sua preservação*. São Paulo: Ateliê editorial/FAPESP.

Kühl, Beatriz M.

2008. *Preservação do patrimônio arquitetônico da industrialização: problemas teóricos de restauro*. Cotia, SP: Ateliê Editorial.

Leite, Rogério Proença.

2002. *Contra-usos e espaço público: notas sobre a construção social dos lugares na Manguetown*. Rev. Brasileira de Ciências Sociais, v. 17, n. 49, pp. 115-134.

López, M. Isabel; Pérez, Leonel.

Acesso em 25 de junho de 2017. Sustentabilidad del turismo en el patrimonio minero: modelo conceptual e indicadores para el exterritorio carbonífero de Lota y Coronel. *EURE (Santiago) vol. 39 no. 118* Santiago set. 2013. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612013000300009>.

Matos, O. N. de. Café e ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira. Campinas – SP: Pontes, 1990. 4ª Edição

Meneses, José Newton Coelho.

2004. *História & turismo cultural*. – Belo Horizonte: Autentica.

Murta, M.; Albano, C.

1995. *Interpretação do Patrimônio para o Turismo Sustentado*: um guia. Belo Horizonte, MG: Sebrae (MG).

Murta, Stela Maris. Albano, Celina (org.).

2002. *Interpretar o patrimônio*: um exercício do olhar. Belo Horizonte; Ed. UFMG: território Brasilis.

Nizhny Tagil

Acesso em: jan. 2016. (The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage -TICCIH). *Carta de Nizhny Tagil sobre o patrimônio industrial*. 2003. Disponível em: < <http://www.mnatec.cat/ticcih/pdf/NTagilPortuguese.pdf> >.

Nova estação ferroviária irá misturar passado e futuro. *Jornal de Jundiá*, Jundiá, fev. 2013. p. 4.

*Patrimônio Histórico de Jundiá*.

Acesso em agosto de 2015. Disponível em: <http://patrimoniohistorico.jundiai.sp.gov.br/>.

*Plano Diretor Participativo de Jundiá*.

Acesso em outubro de 2016. Disponível em: <http://planodiretor.jundiai.sp.gov.br/>.

*Prefeitura de Jundiá*.

Acesso em outubro de 2016. Atrativos Patrimônio Histórico de Jundiá. Disponível em: <http://turismo.jundiai.sp.gov.br/atrativos/patrimonio-historico/>.

*Prefeitura de Jundiá*.

Acesso em outubro de 2016. Plano de Ocupação das Oficinas da Companhia Paulista. Disponível em: <https://www.jundiai.sp.gov.br/planejamento-e-meio-ambiente/plano-de-ocupacao-das-oficinas-da-companhia-paulista/>.

*Prefeitura de Jundiá*.

Acesso em outubro de 2016. Projeto urbano e de uso do Complexo Fepasa está pronto para consulta.

Disponível em: <https://www.jundiai.sp.gov.br/noticias/2016/09/16/novo-projeto-urbano-e-de-uso-do-complexo-fepasa-esta-pronto-para-consulta/>.

*Prefeitura de Jundiá*.

Acesso em outubro de 2016. Visitantes do Expresso Turístico passam a ter mais informações sobre a cidade. Disponível em: <http://turismo.jundiai.sp.gov.br/2016/09/visitantes-do-expresso-turistico-passam-a-ter-mais-informacoes-sobre-a-cidade/>.

*Principios Conjuntos de Icomos –TICCIH Para La Conservación de Sitios, Estructuras, Áreas y Paisajes de Patrimonio Industrial*.

Acesso em março de 2016. *Aprobados por la 17ª Asamblea General de ICOMOS el 28 de noviembre de 2011*. Disponível em: [www.international.icomos.org/.../structures\\_sp.pdf](http://www.international.icomos.org/.../structures_sp.pdf).

Rabello, Sonia.

2009. *O Estado na preservação dos bens culturais*: o tombamento. Rio de Janeiro: IPHAN.

*Recomendação de Nairóbi*.

1976. Recomendações propostas a partir da Conferência Geral da Unesco – 19ª sessão. Nairóbi.

Rodrigues, Marly.

1996. De quem é o patrimônio? Um olhar sobre a prática preservacionista em São Paulo. In: *Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional*. Nº 24, p. 196-203.

Rufinoni, Manoela. R.

2012. Intervenções urbanas em sítios históricos industriais: o projeto urbano Ostiense Marconi. In: Pós V. 19 n. 32. São Paulo, dezembro.

Rufinoni, Manoela Rossinetti.

O patrimônio urbano em cena: preservação e intervenção. In: *Preservação e restauro urbano: intervenções em sítios históricos industriais*. São Paulo: Fap-Unifep: Edusp, 2013. p. 91-183.

Sanchiz, Juan Manuel Cano.

2015. El Complejo FEPASA en Jundiá (São Paulo, Brasil): de la arqueología a la rentabilización social. In: *VII Semana Nacional de Museus na UNIFAL-MG*. Alfenas-MG.

Soukef Junior, Antonio.

2013. *A preservação dos edifícios da São Paulo Railway em Santos e Jundiaí*. São Paulo: Annablume; Fapesp.

Soukef, Junior.

2012. Os remanescentes da SPR em Santos e Jundiaí. Memória e descaso com um patrimônio ferroviário do país. In: *Anais do VI Colóquio Latino Americano sobre Recuperação e Preservação do Patrimônio Industrial*. São Paulo: Centro Universitário de Belas Artes de São Paulo/IPHAN.

Viñuales, Graciela María.

Acesso em 26 de junho de 2017. Miradas al patrimonio industrial. *arquitectos*. Ano 08, dez. 2007. Disponível em: [http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitectos/08.091/182/es\\_ES](http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitectos/08.091/182/es_ES).

Zulaica, Ainara Rodriguez.

Acesso em 05 de junho de 2017. Redefiniendo el concepto de Turismo Industrial. Comparativa de la terminología en la literatura castellana, francesa y anglosajona. *Pasos Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*. Vol. 15. Nº 2. Págs. 311-318. 2017. Disponível em: <http://www.redalyc.org/pdf/881/88150355002.pdf>.

## Notas

<sup>1</sup> Ferrovia Paulista S. A.

<sup>2</sup> Conselho de Defesa ao Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico.

<sup>3</sup> Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional.

<sup>4</sup> The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage

<sup>5</sup> Informação vinculada a Prefeitura de Jundiaí através do link: <http://turismo.jundiai.sp.gov.br/2016/09/visitantes-do-expresso-turistico-passam-a-ter-mais-informacoes-sobre-a-cidade/>. Acesso em outubro de 2016.

*Recibido:* 05/04/2017

*Reenviado:* 04/07/2017

*Aceptado:* 05/07/2017

*Sometido a evaluación por pares anónimos*