

Arqueologia das Ciências Humanas e Sociais Aplicadas

2



Anna Paula Lombardi
(Organizadora)

 **Atena**
Editora

Ano 2019

Anna Paula Lombardi

(Organizadora)

**Arqueologia das Ciências Humanas e Sociais
Aplicadas
2**

Atena Editora
2019

2019 by Atena Editora

Copyright © da Atena Editora

Editora Chefe: Profª Drª Antonella Carvalho de Oliveira

Diagramação e Edição de Arte: Geraldo Alves e Natália Sandrini

Revisão: Os autores

Conselho Editorial

- Prof. Dr. Alan Mario Zuffo – Universidade Federal de Mato Grosso do Sul
Prof. Dr. Álvaro Augusto de Borba Barreto – Universidade Federal de Pelotas
Prof. Dr. Antonio Carlos Frasson – Universidade Tecnológica Federal do Paraná
Prof. Dr. Antonio Isidro-Filho – Universidade de Brasília
Profª Drª Cristina Gaio – Universidade de Lisboa
Prof. Dr. Constantino Ribeiro de Oliveira Junior – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Profª Drª Daiane Garabeli Trojan – Universidade Norte do Paraná
Prof. Dr. Darllan Collins da Cunha e Silva – Universidade Estadual Paulista
Profª Drª Deusilene Souza Vieira Dall’Acqua – Universidade Federal de Rondônia
Prof. Dr. Eloi Rufato Junior – Universidade Tecnológica Federal do Paraná
Prof. Dr. Fábio Steiner – Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul
Prof. Dr. Gianfábio Pimentel Franco – Universidade Federal de Santa Maria
Prof. Dr. Gilmei Fleck – Universidade Estadual do Oeste do Paraná
Profª Drª Girlene Santos de Souza – Universidade Federal do Recôncavo da Bahia
Profª Drª Ivone Goulart Lopes – Istituto Internazionele delle Figlie de Maria Ausiliatrice
Profª Drª Juliane Sant’Ana Bento – Universidade Federal do Rio Grande do Sul
Prof. Dr. Julio Candido de Meirelles Junior – Universidade Federal Fluminense
Prof. Dr. Jorge González Aguilera – Universidade Federal de Mato Grosso do Sul
Profª Drª Lina Maria Gonçalves – Universidade Federal do Tocantins
Profª Drª Natiéli Piovesan – Instituto Federal do Rio Grande do Norte
Profª Drª Paola Andressa Scortegagna – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Profª Drª Raissa Rachel Salustriano da Silva Matos – Universidade Federal do Maranhão
Prof. Dr. Ronilson Freitas de Souza – Universidade do Estado do Pará
Prof. Dr. Takeshy Tachizawa – Faculdade de Campo Limpo Paulista
Prof. Dr. Urandi João Rodrigues Junior – Universidade Federal do Oeste do Pará
Prof. Dr. Valdemar Antonio Paffaro Junior – Universidade Federal de Alfenas
Profª Drª Vanessa Bordin Viera – Universidade Federal de Campina Grande
Profª Drª Vanessa Lima Gonçalves – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Prof. Dr. Willian Douglas Guilherme – Universidade Federal do Tocantins

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP) (eDOC BRASIL, Belo Horizonte/MG)

A772 Arqueologia das ciências humanas e sociais aplicadas 2 [recurso eletrônico] / Organizadora Anna Paula Lombardi. – Ponta Grossa (PR): Atena Editora, 2019. – (Arqueologia das Ciências Humanas e Sociais Aplicadas; v. 2)

Formato: PDF

Requisitos de sistema: Adobe Acrobat Reader

Modo de acesso: World Wide Web

Inclui bibliografia

ISBN 978-85-7247-050-6

DOI 10.22533/at.ed.506191601

1. Arquitetura e urbanismo. 2. Espaço urbano. 3. Patrimônio cultural. I. Lombardi, Anna Paula. II. Série.

CDD 720

Elaborado por Maurício Amormino Júnior – CRB6/2422

O conteúdo dos artigos e seus dados em sua forma, correção e confiabilidade são de responsabilidade exclusiva dos autores.

2019

Permitido o download da obra e o compartilhamento desde que sejam atribuídos créditos aos autores, mas sem a possibilidade de alterá-la de nenhuma forma ou utilizá-la para fins comerciais.

www.atenaeditora.com.br

APRESENTAÇÃO

A obra “Arqueologia das Ciências Humanas e Sociais Aplicadas” aborda uma série de livros de publicação da editora Atena. O volume 2, apresenta 24 capítulos sobre os aspectos relevantes do espaço urbano das cidades brasileiras apresentando uma diversidade de pressuposições. Os capítulos exibem a preocupação em relatar as particularidades de caráter social, econômico, político e cultural sob as diferentes perspectivas dos autores que disponibilizaram seus estudos nesta obra.

Os capítulos se dedicam a apresentar estudos atuais como as cidades inteligentes e o potencial para desenvolvimento urbano, o direito a cidade e a crise do capital, sustentabilidade nas cidades, as comunidades tradicionais e as suas distinções culturais no campo, representações sociais nas cidades e o Patrimônio histórico com significados normativos e sociais no espaço urbano.

Neste volume, os capítulos apresentam uma riqueza de detalhes e peculiaridades do espaço urbano e suas pressuposições. A importância desses estudos, estão evidenciados na formação em nível de graduação e pós-graduação de acadêmicos registrando um salto quantitativo e qualitativo nas últimas décadas corroborando com a relevância dos temas abordados.

Aos leitores desta obra, que ela possa inspirar a criação de novos e sublimes estudos, proporcionando discussões e propostas para um conhecimento significativo.

Anna Paula Lombardi

SUMÁRIO

CAPÍTULO 1	1
SMART CITIES NO BRASIL - REALIDADE OU AINDA SONHO?	
<i>Patrícia Pacheco Alves de Oliveira</i>	
<i>Hugo Bona de Carvalho</i>	
<i>Beatriz Natália Guedes Alcoforado Aguiar</i>	
DOI 10.22533/at.ed.5061916011	
CAPÍTULO 2	13
CITY MARKETING, TURISMO E IDENTIDADE: ENTRE A PERCEPÇÃO E A POTENCIALIZAÇÃO DOS ESPAÇOS DA VILA DE PARANAÍACABA	
<i>Fernanda Figueiredo D'Agostini</i>	
<i>Tania Cristina Bordon Miotto Silva</i>	
DOI 10.22533/at.ed.5061916012	
CAPÍTULO 3	24
O DIREITO À CIDADE NO PROJETO ORLA	
<i>Pedro Paulo de Miranda Araújo Soares</i>	
<i>Sandra Helena Ribeiro Cruz</i>	
DOI 10.22533/at.ed.5061916013	
CAPÍTULO 4	37
A CRISE DO CAPITAL E A NEGAÇÃO DO DIREITO À CIDADE	
<i>Rayssa Bernardino de Lacerda</i>	
<i>Maria de Lourdes Soares</i>	
<i>Edna Tânia Ferreira da Silva</i>	
DOI 10.22533/at.ed.5061916014	
CAPÍTULO 5	47
RELAÇÕES HUMANAS E SUSTENTABILIDADE SOCIAL: A REALIDADE DAS CIDADES	
<i>Elisângela Artmann Bortolini</i>	
DOI 10.22533/at.ed.5061916015	
CAPÍTULO 6	60
IMPACTOS TERRITORIAIS NA COMUNIDADE PESQUEIRA DE MANGUINHOS (SERRA/ES): UM ESTUDO DE CASO	
<i>Pauliane Gonçalves Moraes</i>	
DOI 10.22533/at.ed.5061916016	
CAPÍTULO 7	84
PRODUZIR CONVENCIONALMENTE OU INOVAR? O MAPA DA ACEITAÇÃO: A SUBJETIVIDADE EM JOGO - ESTUDO DE CASO DO ASSENTAMENTO ANDER RODOLFO HENRIQUE DIAMANTE D'OESTE PARANÁ	
<i>Andre Luiz de Souza</i>	
<i>Miguel Ângelo Lazzaretti</i>	
DOI 10.22533/at.ed.5061916017	

CAPÍTULO 897

POVOS INDÍGENAS E COMUNIDADES TRADICIONAIS: SINGULARIDADE DA EXISTÊNCIA E CONFLITOS COM O AGRONEGÓCIO

Anatália Daiane de Oliveira Ramos
Cristiano Apolucena Cabral
Eva Emilia Freire do Nascimento Azevedo
Edson Caetano

DOI 10.22533/at.ed.5061916018

CAPÍTULO 9 109

MESSIANISMO E CANGAÇO DESVENDADOS EM VERSO E PROSA

Dora Vianna Vasconcellos

DOI 10.22533/at.ed.5061916019

CAPÍTULO 10 120

NOS RASTOS DA FEIRA INTERNA E EXTERNA

Thiago Oliveira da Silva
Anderson Przybyszewski Silva

DOI 10.22533/at.ed.50619160110

CAPÍTULO 11 129

DA ILHA A METRÓPOLE: PARTICULARIDADES E CONSEQUÊNCIAS DE UM PERCURSO CERCADO DE PERSPECTIVAS, DESILUSÕES E DISTINTAS REPRESENTAÇÕES SOCIAIS

Clícia Danielly Barbosa Alcântara
David das Neves Aires
Maria Lúcia Dias Gaspar Garcia

DOI 10.22533/at.ed.50619160111

CAPÍTULO 12 140

CONTRADIÇÕES DO ESPAÇO SOCIAL: ESTUDO DAS REPRESENTAÇÕES CONTRÁRIAS À MINERAÇÃO DE OURO EM PARACATU, MG

Luís Fernando Silva Andrade
André Luiz de Paiva
Valderí de Castro Alcântara
Flávia Luciana Naves Mafra

DOI 10.22533/at.ed.50619160112

CAPÍTULO 13 159

O CENÁRIO HABITACIONAL E SUA REPERCUSSÃO NA VIDA DO IDOSO BRASILEIRO

Eleusy Natália Miguel
Simone Caldas Tavares Mafra

DOI 10.22533/at.ed.50619160113

CAPÍTULO 14 170

A JUDICIALIZAÇÃO DA QUESTÃO AGRÁRIA: QUILOMBO BOA VIDA MATA CAVALO

Elen Carolina Martins
Marluce Aparecida Souza e Silva

DOI 10.22533/at.ed.50619160114

CAPÍTULO 15..... 185

ESTRATÉGIAS DE PESQUISA DOCUMENTAL EM RUAS COMERCIAIS DE INTERESSE HISTÓRICO: O CASO DA AVENIDA DUQUE DE CAXIAS EM LONDRINA-PR

Eloisa R. Ribeiro Rodrigues

Elisa Roberta Zanon

Letícia Cabrera

DOI 10.22533/at.ed.50619160115

CAPÍTULO 16..... 202

O MERCADO IMOBILIÁRIO COMO DOCUMENTO: O CASO DO APARTAMENTO CONTEMPORÂNEO DO SÉCULO XXI NA CIDADE DE SÃO PAULO

Gabriela Tiemi Minagawa Yokota

Sandra Regina Casagrande de Moraes

DOI 10.22533/at.ed.50619160116

CAPÍTULO 17 221

BOA ESPERANÇA ONTEM E HOJE: A EVOLUÇÃO URBANA DA CIDADE A PARTIR DA CONSTRUÇÃO DA HIDRELÉTRICA DE FURNAS.

João Paulo Chagas Maia Vilela

Mauro Santoro Campello

DOI 10.22533/at.ed.50619160117

CAPÍTULO 18..... 237

IMAGEM E ARQUITETURA: DIÁLOGOS ENTRE IDENTIDADE E MEMÓRIA SOCIAL NAS PRODUÇÕES AUDIOVISUAIS EM PALMAS – TO

Thiago Henrique Omena

Bruna Coelho Alves Meneses

Estéfani Marx

Lourranny Parente Silva

DOI 10.22533/at.ed.50619160118

CAPÍTULO 19 253

INVENTÁRIO DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO: DOCUMENTO E INSTRUMENTO DA POLÍTICA DE PRESERVAÇÃO

Claudiana Cruz dos Anjos

DOI 10.22533/at.ed.50619160119

CAPÍTULO 20 270

MOTIVOS PARA INVENTARIAR O INSTITUTO ESTADUAL DE EDUCAÇÃO ASSIS BRASIL – 1942, NA CIDADE DE PELOTAS/RS

Lisiê Kremer Cabral

Ana Lúcia Costa de Oliveiras

DOI 10.22533/at.ed.50619160120

CAPÍTULO 21..... 282

A RESSIGNIFICAÇÃO SOCIAL DO USO DO ESPAÇO PÚBLICO REVITALIZADO

Ana Estela Vaz Xavier

Marina Xavier Carpena

DOI 10.22533/at.ed.50619160121

CAPÍTULO 22	297
O PATRIMÔNIO URBANO E ARQUITETÔNICO DA PEQUENA CIDADE DO OESTE PAULISTA: DA PERCEPÇÃO DO LUGAR PRATICADO AO PROJETO DE INTERVENÇÃO	
<i>Hélio Hirao</i>	
<i>Matheus Alcântara Silva Chaparim</i>	
DOI 10.22533/at.ed.50619160122	
CAPÍTULO 23	308
AS FONTES DOCUMENTAIS PARA CONHECIMENTO E ENTENDIMENTO DA CIDADE: A LEITURA DA MORFOLOGIA URBANA DA RUA MARECHAL DEODORO ATRAVÉS DOS INSTRUMENTOS NORMATIVOS / LEGISLATIVOS - JUIZ DE FORA/MG	
<i>Daniel de Almeida Moratori</i>	
DOI 10.22533/at.ed.50619160123	
CAPÍTULO 24	321
A VERTICALIZAÇÃO E ESPRAIAMENTO HORIZONTAL COMO RESULTADO DA ATUAL CONFIGURAÇÃO URBANA DA CIDADE DE TERESINA-PI	
<i>Giesse Monteiro Alves de Andrade</i>	
<i>Gustavo Borges Vieira</i>	
DOI 10.22533/at.ed.50619160124	
SOBRE A ORGANIZADORA	335

CITY MARKETING, TURISMO E IDENTIDADE: ENTRE A PERCEPÇÃO E A POTENCIALIZAÇÃO DOS ESPAÇOS DA VILA DE PARANAPIACABA

**Fernanda Figueiredo D'Agostini
Tania Cristina Bordon Miotto Silva**

RESUMO: De acordo com evidências atuais, aproximações entre o *city marketing* (políticas públicas de empreendedorismo urbano emergida no final do século XX, que envolvem a promoção das cidades na esfera local, regional e global) e o turismo, fazem com que estrategistas busquem alterar a imagem de alguns territórios visando sua inserção em circuitos globais. No caso de algumas cidades históricas, a inserção da atividade turística junto ao tombamento do patrimônio traz a esses territórios uma série de desafios para a preservação e manutenção desses conjuntos. Esse trabalho apresenta uma investigação histórico-econômica da Vila de Paranapiacaba – patrimônio cultural e natural tombado em 1987 pelo Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo, e pelo Instituto do Patrimônio Artístico Nacional, em 2002, analisando como sua identidade urbana vem sendo desenvolvida e consubstanciada pela implementação turismo. O propósito deste estudo é a compreensão da formação da paisagem urbanadessa vila ferroviária, delineada pelos registros históricos de uma época de desenvolvimento e inovação tecnológica que se

contrapõe pelas conformações diferenciadas dos dois lados da via-férrea, permeada por sentimentos diversos de seus moradores que, em muitos casos, ultrapassam gerações nesse território. A relevância dessa reflexão demonstra e destaca os limites das práticas aplicadas a ordenação e estruturação do território: desde as que envolvem agentes públicos e privados – que trabalham pontualmente e vislumbram interesses próprios – até as que transformam o território em mercadoria – desarticuladas com a imagem objetiva e geral – para melhor percepção e definição de estratégias futuras nesses espaços.

PALAVRAS-CHAVE: Vila Ferroviária de Paranapiacaba; City Marketing; Identidade Urbana; Políticas Públicas

ABSTRACT: According to current evidence, approaches between city marketing (public policies of urban entrepreneurship emerged at the end of the twentieth century, which involve the promotion of cities in the local, regional and global sphere) and tourism, cause strategists to seek to change the image of some territories aiming at their insertion in global circuits. In the case of some historical cities, the insertion of the tourist activity together with the tipping of the heritage brings to these territories a series of challenges for the preservation and maintenance of these groups. This work presents a historical

and economic investigation of the Vila de Paranapiacaba, a cultural and natural heritage listed in 1987 by the Council for the Defense of Historical, Archaeological, Artistic and Tourist Patrimony of the State of São Paulo and by the National Artistic Patrimony Institute in 2002, analyzing how its urban identity has been developed and embodied by tourism implementation. The purpose of this study is to understand the formation of the urban landscape of this railway village, outlined by the historical records of an era of development and technological innovation that is contrasted by the differentiated conformations of the two sides of the railway, permeated by diverse feelings of its inhabitants, in many cases, exceed generations in that territory. The relevance of this reflection demonstrates and highlights the limits of the practices applied to the planning and structuring of the territory: from those involving public and private agents - who work in a timely manner and see their own interests - to those who transform the territory into merchandise - disjointed with the objective image and general - to better understand and define future strategies in these spaces.

KEYWORDS: Paranapiacaba Railway Village; City Marketing; Urban Identity; Public policy

INTRODUÇÃO

Em meados do século XIX, a cultura do café foi assumida pelo centro-sul do país, centralizando nesta região o poder político e econômico do Brasil. Com as condições favoráveis para a produção cafeeira, alcançando maiores rendimentos por hectare e contando com um mercado consumidor praticamente ilimitado, a nova cultura garantiu ao mesmo tempo a contínua expansão das áreas cultivadas e a maior densidade de riqueza e população até então atingidos no Brasil. Esses recursos concentrados possibilitaram e favoreceram as grandes transformações operadas nos outros setores de produção e da vida nacional, como a implantação das ferrovias.

A Estrada de Ferro Santos – Jundiaí, como ficou conhecida a São Paulo Railway – SPR, foi o primeiro trecho ferroviário de São Paulo a entrar em funcionamento, construído com a finalidade de ligar o porto exportador à região produtora de café no Oeste da Província, sendo o ponto de partida para a implantação da extensa malha ferroviária de São Paulo (MAZZOCO; SANTOS, 2005). Desta forma, a SPR foi responsável pela construção de uma das principais ferrovias da segunda metade do século XIX, ligando o interior de São Paulo ao porto de Santos; nesse processo foi necessária a construção de uma vila operária para atender a demanda de trabalhadores que estavam envolvidos na construção daquela infraestrutura, originando a Vila Ferroviária de Paranapiacaba, formada por três núcleos urbanos: Parte Alta ou Morro, Vila Velha ou Varanda Velha, Vila Martin Smith ou Vila Nova, cujas implantações ocorreram em momentos distintos e de formas diferentes, no período de 1860 a 1946.

A Vila Ferroviária de Paranapiacaba possui uma ocupação territorial que se destaca por sua implantação padronizada de casas de madeira em conjuntos

geminados com recuos que possibilitavam jardins, incomuns do século XX; e pela hierarquia social dos funcionários da SPR, visível por características específicas das construções: tamanho do lote e da casa, sendo que tais peculiaridades contribuíam para identificar a categoria dos funcionários.

Após noventa anos sob a concessão da empresa inglesa SPR, a Vila de Paranapiacaba atravessou por várias décadas transições e adequações administrativas que acarretaram em um processo de degradação do patrimônio e decréscimo socioeconômico continuado, resultando no decréscimo populacional. Esse processo foi desencadeado já em 1946 com a incorporação da ferrovia e todo seu acervo ao Governo Federal. Este, em 1957, transferiu a administração ferroviária para a RFFSA, promovendo a centralização administrativa das ferrovias brasileiras, em sua maioria deficitárias. Essa ação ocasionou o início do processo de degradação, que se agravou com a política governamental incentivadora do transporte rodoviário e da indústria automobilística.

Em 1987, a Vila de Paranapiacaba teve seu patrimônio cultural e natural reconhecido e tombado pelo Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo (CONDEPHAAT) e neste mesmo ano foi entregue o Plano de Preservação e Revitalização da Vila Ferroviária de Paranapiacaba, realizado pela Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano (EMPLASA). Já no ano de 2002 foi tombada pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) e em 2003 pelo órgão municipal, o Conselho Municipal de Defesa do Patrimônio Histórico, Artístico, Arquitetônico – Urbanístico e Paisagístico de Santo André (COMDEPHAAPASA).

Após sua compra pela Prefeitura Municipal de Santo André, em 2002, foi implantado o Programa de Gestão do Desenvolvimento Local Sustentável de Paranapiacaba, intensificando-se o processo de recuperação desse patrimônio, compreendido e gerido, desde então, como paisagem cultural. Desta maneira, a preocupação maior passou a ser a conjugação da política de preservação ao processo e à dinâmica de desenvolvimento das cidades, o que implicou necessariamente em não impedir mudanças, mas em direcioná-las e, portanto, trabalhar com a perspectiva do desenvolvimento e preservação sustentáveis.

PATRIMÔNIO E TURISMO

O turismo pode ser entendido como um processo sistêmico devido sua interdisciplinaridade, BENI (1998) defende este posicionamento por meio do estudo das relações do homem longe de seu local de residência, demonstrando como essa indústria satisfaz suas necessidades e mapeando os impactos do turista e do turismo ao ambiente físico, econômico e sociocultural da área receptora. Por essa definição o turismo caracteriza-se como um conjunto de atividades realizadas e à disposição

do turista, ressaltando a sistematização pelo encadeamento entre empresas do setor com ênfase no viés econômico da atividade (VARGAS, PAIVA, 2016).

A atividade turística, no final do século XX, passa a ser um componente importante no crescimento local e regional, constituindo em muitos casos, um dos eixos estruturantes da economia de muitos municípios tendo em vista os desdobramentos econômicos que daí resultam como a qualificação de mão de obra, a geração de empregos e divisas, entre outros. Tal afirmação se fundamenta em documentos internacionais, que fornecem a base teórica-crítica para que bens culturais sejam preservados:

Se os bens do patrimônio cultural desempenham papel tão importante na promoção do turismo, é lógico que os investimentos que se requerem para sua devida restauração e habilitação específica devem se fazer simultaneamente aos que reclama o equipamento turístico e, mais propriamente, integrar-se num só plano econômico de desenvolvimento regional (NORMAS DE QUITO, 1967:p.7).

A apropriação do turismo das formações espaciais dos sítios arqueológicos; cidades históricas e até mesmo áreas centrais, industriais e portuárias pode criar, transformar e valorizar os espaços por seus diferenciais, definindo essas localidades como destinos turísticos, requerendo um gerenciamento e controle sistêmico para sua permanência, seja por parte do setor privado – quando se refere a propriedades particulares; seja pelo poder público quando se tratam de cidades ou regiões.

A partir dos anos 1980, a adoção do estilo de governo empresarial pelos gestores urbanos, direcionou à criação de sítios, ambientes e imagens com base em incentivos voltados não somente à atração de indústrias de alta tecnologia e quaternárias, mas também à implantação de atividades de serviços produtivos e pessoais. Para tanto, a promoção da infraestrutura necessária para esse tipo de indústria e serviços, foi embasada em ambiciosos programas de regeneração urbana que incluíram o turismo e o lazer como forma de desenvolvimento.

[...] Turismo, patrimônio e indústrias culturais foram, cada vez mais, associados às estratégias de desenvolvimento econômico, em termos de geração de emprego e renda, enquanto estratégias de marketing do lugar valorizavam a imagem do ambiente construído. As políticas de valorização do lugar, com a intenção de atração de turistas e investidores, inclusive do setor imobiliário, terão como estratégia a realização de grandes projetos de intervenções urbanas [...] além das políticas nacionais de incentivo ao turismo (VARGAS, 2016: p.69)

Nas últimas décadas o empreendedorismo urbano ganhou relevância no âmbito nacional e internacional definindo um padrão de comportamento de governança urbana que mistura todas as escalas dos poderes públicos com um grande número de formas organizacionais da sociedade civil e interesses privados para a formação de coalizões capazes de promover ou administrar o desenvolvimento urbano ou regional de um tipo ou de outro. Para HARVEY (2014), o papel desse empreendedorismo urbano quanto

à forma neoliberal de globalização foi escrutinado, quase sempre sob a rubrica de relações de natureza local e global por meio da dialética espaço-lugar.

A implementação do turismo no município induz intervenções urbanísticas transformadoras do ambiente construído criando a paisagem atrativa necessária para o desenvolvimento e consolidação da atividade no território. A busca pela singularidade do espaço gera cenários alternativos além da integração dos elementos materiais e imateriais que delimitam formas, espaços e significados – capital simbólico, moeda de venda do território que pode ser definida como um conjunto de estratégias induzidas pelo mercado para a produção de novos valores ou conservação das dimensões simbólicas da cidade consolidada. Áreas que apresentem significativo valor histórico-cultural, por exemplo, poderão se valer destes bens, potencializando o desenvolvimento de localidades, cuja diversidade de atividades, eventualmente, não seja capaz de contribuir para uma economia local vigorosa.

Assim, os territórios turísticos são caracterizados por seus atrativos que podem ser parcelas ou combinações do meio ecológico (infraestruturas e do patrimônio material e imaterial), que são apropriadas por empresas turísticas e turistas, por determinado momento histórico, com ou sem a parceria governamental, por meio de um projeto turístico que define as regras e intenções para o local.

Esse processo induziu a competitividade urbana principalmente das cidades desindustrializadas, que reconverteram suas áreas industriais esvaziadas com vistas ao turismo como atividade capital, adotando o *city marketing* como estratégia de desenvolvimento. Na cidade contemporânea é responsabilidade da administração pública a “gestão da transformação”, delimitando a função do poder público além da guarda das regras e possibilitando à iniciativa privada a responsabilidade da concepção do projeto total (BENEVOLO, ANDRADE, 2007).

As aproximações entre o *city marketing* e o turismo são uma constante nas políticas de empreendedorismo urbano emergida no final do século XX, onde o destino turístico – cidade ou partes dela – torna-se um produto (PAGE, 1995). A proeminência do *city marketing* a partir da década de 1.990 fez com que os estrategistas urbanos buscassem alterar a imagem da cidade por meio da espetacularização de suas fachadas, apropriando-se da publicidade para o mundo visando a inserção da cidade em circuitos globais de circulação de turistas e investidores (MAGALHÃES, 2015).

Na história da Vila de Paranapiacaba o turismo permeia o seu desenvolvimento muito antes de sua compra em 2002 pela Prefeitura Municipal de Santo André, quando tornou-se alvo de planos e projetos de intensificação e estruturação do turismo como base econômica local.

No início do século XX a rápida evolução do transporte rodoviário culminou na década de 1940 com sua competição com o transporte ferroviário que tem por consequência o início do processo de decadência e desvalorização do sistema ferroviário no Brasil, mais tarde alimentada pelas consequências da deflagração da Segunda Guerra Mundial, que dificultou a importação do carvão e do material ferroviário, além

do forte nacionalismo gerado no governo de Getúlio Vargas (MAZZOCO; SANTOS, 2005).

Neste cenário, no estado de São Paulo, a Ferrovia Santos Jundiaí, operada pela São Paulo Railway – SPR; no final da década de 1920 cria a Companhia Geral de Transportes – CGT com a finalidade de oferecer um serviço rodoviário de passageiros e cargas entre as duas cidades, por meio de ônibus e caminhões, como uma opção mais rápida ao trem, especialmente em períodos de interrupções de tráfego (SOUKEF JR., 2013), demonstrando uma emergente preocupação em manter-se viva na concorrência desses serviços.

A SPR, na tentativa de proteger seu negócio, inova mais uma vez com a criação de um departamento de turismo para divulgação de seus serviços voltados para passageiros dos navios atracados no Porto de Santos, oferecendo uma série de facilidades e serviços complementares, além de transporte em seus carros, com acompanhamento de guias (SOUKEF JR., 2013); percebe-se que a apropriação da atividade turística como fortalecimento da economia ferroviária inicia-se muito antes das implantações dos roteiros turísticos ferroviários como será visto mais adiante.

Apesar de todos esses esforços, com as tentativas de inovação e diversificação nos anos de 1930, a ferrovia já apresentava claros sinais de declínio devido ao discurso nacionalista e centralizador do governo Vargas dando início a primeira fase de industrialização do país e a Segunda Guerra Mundial que novamente cria dificuldades de importação de carvão e material rodante.

A adequação do território às novas demandas são contínuas desde a implementação do Plano Patrimônio em 2003, ano em que no Brasil, as políticas públicas voltadas ao turismo ganham maior ênfase com a criação do Plano Nacional de Turismo, embasado na estruturação e diversificação da oferta turística, tendo como referência temporal o intervalo entre 2003 e 2007; neste momento acontece a inversão das prioridades quanto ao turismo, buscando o fortalecimento do turismo interno em detrimento ao internacional como forma de dinamizar a economia local pressupondo um desenvolvimento territorial.

IMAGEM E MEMÓRIA

A paisagem urbana é resultado de sentimentos de gerações, de acontecimentos públicos, de tragédias singulares e de fatos novos e antigos. A cidade é um processo de construção e de manifestação da vida urbana. Esses aspectos deram origem às relações entre o indivíduo e o espaço vivido, resultando na identidade e memória coletiva do lugar, e na memória dos indivíduos (ROSSI, 1995).

Para que nossa memória se auxilie com a dos outros, não basta que eles nos tragam seus depoimentos: é necessário ainda que ela não tenha cessado de concordar com suas memórias e que haja bastante pontos de contato entre uma e outras para

que a lembrança que nos recordam possa ser reconstruída sobre um fundamento comum (HALBWACHS, 2004, p. 2634).

A memória coletiva menciona o passado, permite entender o presente e perceber o futuro em contextos específicos. Ao trabalhar com referenciais, e embasados na perspectiva halbwachiana (HALBWACHS, 2004) verificamos que todas essas referências acionadas se originariam do grupo social ao qual pertence. Outro autor que nos auxilia nesse raciocínio é Stuart Hall (2005), quando demonstra a possibilidade de se repensar uma identidade como suporte de memória – ao reforçar circunstâncias locais, o que justificaria sua aplicação. Se a identidade é algo que se transforma e que permite ser questionada, mesmo diante de uma complexidade, é também coletiva, e permite ainda uma ampliação do seu entendimento a partir de uma integração de novos elementos. Algo aberto, que se forma e se transforma continuamente, ao representar pessoas e os elementos integrados.

A identidade é construída, transformada, pois não existem identidades que não passaram por mudanças ao longo dos anos e quando isso ocorre ela muda de acordo como é vista e interpretada pelos outros. Pois as transformações sociais são tão alarmantes quanto às tecnológicas, políticas e econômicas, então as identidades que encontram-se em conflito estão no interior dessas transformações (HALL, 2005: p.12).

Assim, tem-se necessidade de uma memória apoiada em lugares, denominados especificamente como lugares de memória, onde a história se apropria deles, transformando-os. Porém, segundo o autor acima mencionado, “*só é lugar de memória se a imaginação o investe de aura simbólica*”. (NORA, 1993: p. 21). Verifica-se, com Nora (1984), que informações de um grupo, quando rebatidas em edificações, permitem-nos analisar a produção de documentos-monumentos; com Pollak (1989) é possível reafirmar que essas referências culturais passadas podem se tornar ferramentas futuras, desafiando uma estrutura preestabelecida.

A memória não seria espontânea e precisaria ser reavivada, segundo Menezes (1993), considerando que seria uma resposta à alienação ao se tornar uma ferramenta de consciência política. Aparentando ter raiz no passado, é resposta para solicitações atuais, daí a importância do presente para que o objeto sobreviva. “A elaboração da memória se dá no presente e para responder a solicitações do presente. É do presente, sim, que a rememoração recebe incentivo, tanto quanto as condições para se efetivar” (MENEZES, 1992: p.11). Para o autor, a memória coletiva compreenderia um sistema cujo suporte seriam grupos sociais, espacial e temporalmente situados.

Desse modo, o testemunho não seria uma aparência, pois o monumento como documento continuaria sendo manipulado e reexaminado, e a memória traria o passado de um grupo para um momento contemporâneo (LE GOFF, 2013). Caracteriza-se pelo resultado de sentimentos de gerações, de acontecimentos públicos, de tragédias privadas e de fatos novos e antigos. A cidade é um processo de construção e manifestações da vida urbana.

A memória, como elemento resultante da ordenação e das vivências sociais, deve ser considerada, também, que são esses elementos que servirão para a realidade e a realização dos lugares urbanos, para que a cidade seja, de fato, o território de quem a habita. Memória e memórias implicam histórias de vida e relacionamentos que farão a existência das cidades e a sua importância, que transformarão as cidades em palcos, em ambiências para várias vidas.

Toda a história e memória da cidade é inerente a sua história e existência das estações ferroviárias, pois muitas cidades tiveram o nascimento de sua identidade urbana consubstanciado ao desenvolvimento da ferrovia. Atualmente as estações ferroviárias, em sua maioria, ocupam um espaço central nas cidades, porém são vazios urbanos resultados do desenvolvimento econômico das cidades e da indústria automobilística. São resquícios de uma cidade passada e esquecida nas ruínas da estação desativada.

A memória dos antigos moradores vai se perdendo no tempo, e a dos jovens constrói-se sem considerar a importância da estação e da ferrovia como fatores de desenvolvimento humano e econômico da cidade e da região. Sem dúvida, a nova história destas cidades será empobrecida, e notado este empobrecimento na fala dos moradores mais antigos ao dizerem “no meu tempo, o trem...”. Sem dúvida as cidades retrocederam e perderam parte de um imaginário extremamente positivo, para se constituir um imaginário negativo, que recai no esquecimento, no desconhecimento ou, pior, na negação da importância da ferrovia e da estação diante do que restou como “fato urbano”.

Na Vila de Paranapiacaba, não é diferente, sua paisagem é delineada pelos registros históricos de uma época de desenvolvimento e inovação tecnológica única que se contrapõe em si mesma pelas conformações diferenciadas dos dois lados da via-férrea e é permeada por sentimentos dos mais diversos provindos de seus moradores, que em muitos casos ultrapassam gerações dentro deste território. A inserção da atividade turística junto ao tombamento do patrimônio trouxe a esse território uma série de desafios para a preservação e manutenção desse conjunto.

A cidade de Santiago do Chile sediou, em 1 de outubro de 1999, a convenção da OMT – Organização Mundial do Turismo, da qual resultou o Código Mundial de Ética do Turismo. No referido documento destaca-se o artigo 3º que apresenta as diretrizes do turismo como fator de desenvolvimento sustentável, estreitando as relações desta atividade com o planejamento territorial: todos os agentes deverão proteger o meio ambiente e recursos naturais com vistas em um crescimento econômico estruturado, constante e sustentável; favorecimento e incentivo de todas as modalidades de desenvolvimento turístico que permitam preservar os recursos naturais escassos e valiosos; equilibrar melhor a frequência com a finalidade de reduzir a pressão que a atividade turística no meio ambiente, aumentando seus efeitos benéficos no setor turístico e na economia local; concessão de infraestrutura e proteção do patrimônio natural; e respeitar o patrimônio natural e a população local, ajustando a capacidade

de carga dos lugares turísticos.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A atividade turística tornou-se uma grande indústria como uma significativa base econômica para o desenvolvimento das economias municipais por meio do apelo à prática esportiva e à realização de atividades de lazer das mais diversas formas embasadas na busca da emoção e do prazer gastronômico, da elevação do nível cultural e da informação pela visitação e participação em eventos.

O panorama encontrado atualmente na Vila Ferroviária de Paranapiacaba exemplifica esses impactos na paisagem urbana e na qualidade de vida de seus moradores que aos poucos veem-se reféns de um cenário criado para os turistas que não atendem e respeitam as memórias e costumes locais, evidencia-se a elitização dos espaços referenciais ampliando as diferenças territoriais e desigualdades econômicas entre as áreas da Vila.

Faz-se necessário entender o discurso do termo memória na atualidade e sua identidade dentro do processo de turismo e globalização, bem como sua intenção de conservar o passado no presente, caso que se aplica à particularidade do caso aqui estudado. Assim, modelos e regras positivistas, que consideravam o conhecimento único e verdadeiro, e que limitavam o acesso às informações, são substituídos pela memória coletiva: ferramenta que pode auxiliar nos estudos sobre o patrimônio cultural, o reconhecimento de suas qualidades e suas interfaces.

Nos territórios turísticos é necessário a compreensão dos fenômenos recorrentes dos projetos turísticos, estes são caracterizados pelas forças globais que começam a se manifestar quando um projeto turístico é implementado no território onde encontram as forças locais que podem oferecer resistências às imposições dos projetos, estabelecendo-se uma disputa cujos resultados poderão ser territórios turísticos inclusivos ou não, sustentáveis ou não, dependendo de qual força predominará e de sua magnitude.

Como forma de assegurar a atratividade do território, os gestores partem da lógica de que cidades turísticas precisam funcionar bem, pelo menos nas áreas destinadas aos turistas e empresas e ao longo das rotas que ligam as áreas escolhidas aos aeroportos, portos e outros pontos de chegada e circulação dos turistas e negócios - os planos e projetos urbanos buscam intervenções de embelezamento e fruição, para a criação da imagem ideal para venda do território, que pode ter como resultado a assimilação de informações que podem ou não ser verdadeiras e são geradas e difundidas pelas mais diversas fontes, compostas de fatos históricos e da atualidade, mitos e crenças, figuras nacionais, além da produção cultural e ações de promoção turística; porém essa lógica tem como revés o abandono de outras regiões da cidade, principalmente as periféricas, gerando maior desigualdade territorial e social.

Porém, as políticas públicas aplicadas ao patrimônio e turismo na Vila de Paranapiacaba nos mostra que além de estarem desarticuladas entre si e entre as instâncias (municipal, estadual e federal), também não aproxima seus moradores que acabam sendo figurantes em um sistema onde a criação de cenários vão além e ultrapassam os limites da identidade local e da memória coletiva.

Paranapiacaba pode ser uma referência para um olhar futuro, seja no que diz respeito à manutenção das construções, seja por seu valor estratégico de desenvolvimento sustentável, aqui entendidos como ferramentas de proteção com respeito aos critérios de intervenção na área do patrimônio cultural. As atitudes em face da arquitetura do município nos mostram um sério risco na preservação, através de falhas no reconhecimento estético e funcional pelos agentes externos, realizando intervenções que em alguns momentos, na ausência de entendimento, destituiu tipologias apropriadas com a destruição de identidades culturais e belezas naturais.

De que forma verificar se as intervenções na Vila Ferroviária de Paranapiacaba estudada foram eficazes? Entendemos que, antes disso, as práticas devem se estender para uma conscientização do que foi a cidade. Isto é, práticas que permitam entender e construir uma verdadeira gestão, embasada no reconhecimento da paisagem urbana e arquitetônica, mas também da história, de suas lembranças, e dos seus referenciais, abrangendo uma realidade física em consonância com suas tradições. Fatores que nos remetem a uma preocupação com o tema memória e paisagem – que só ganhará sentido quando compartilhada socialmente e quando incorpore estratégias ou intervenções no sentido de inverter estados de degradação física.

REFERÊNCIAS

BENEVOLO, Leonardo; ANDRADE, Letícia Martins de. *A arquitetura no novo milênio*. São Paulo: Estação Liberdade, 2007.

HALBWACHS, Maurice. *A memória coletiva*. São Paulo: Centauro, 2004. Paris: PUF, 1950.

HALL, Stuart. *A identidade cultural na pós-modernidade*. Trad. Tomaz Tadeu da Silva e Guacira Lopes Louro. 10ª ed. Rio de Janeiro: DP&A, 2005.

HARVEY, David. *Cidades rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana*. Tradução Jefferson Camargo. São Paulo: Martins Fontes, 2014.

LE GOFF, Jacques. *História e Memória*. 5. ed. Campinas, SP: Ed. da Unicamp, 2013.

MAGALHÃES, F. N. C. *Produção do Espaço na Cidade do Neoliberalismo e novas aberturas de espaço digital*. In: COSTA, Geraldo Magela, COSTA, Heloisa Soares de Moura. MONTE_MÓR, Roberto Luis de Melo (Orgs). *Teorias e Práticas urbanas: condições para a sociedade urbana*. Belo Horizonte: C/Arte, 2015. Pags. 145 – 168.

MAZZOCO, Maria Inês Dias; SANTOS, Cecília Rodrigues Dos. *De Santos a Jundiá: nos trilhos do café com a São Paulo Railway*. São Paulo: Magma Editora Cultural, 2005.

MENEZES, Ulpiano Toledo Bezerra de. *A História, cativa da memória? Para um mapeamento da memória no campo das ciências sociais*. Revista do Instituto de Estudos Brasileiros/USP, São Paulo, v. 34, p. 9-24, 1992.

NORA, Pierre. *Entre memória e história: a problemática dos lugares*. Trad. Yara Aun Khoury. Projeto História, Revista do Programa de Estudos Pós-Graduados de História, São Paulo, v. 10, 1993. Disponível em: <<http://revistas.pucsp.br/index.php/revph/article/view/12101>>. Acesso em: agosto/2016.

OMT – Organização Mundial do Turismo. *Código Mundial de Ética do Turismo*. Santiago do Chile, 1999. Disponível em: http://www.turismo.gov.br/sites/default/turismo/home/programas/Imagens_programas_home/VersoFinalAERI.pdf. Acesso em: outubro/2016.

ORGANIZAÇÃO DOS ESTADOS AMERICANOS - OEA. *Normas de Quito*. Washington, D.C: OEA, 1967. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Normas%20de%20Quito%201967.pdf>>. Acesso: 04 dez. 2016.

PAGE, Stephen. *Urban Tourism*. Londres: Routledge, 1995.

PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTO ANDRÉ. *Plano Patrimônio Paranapiacaba: converter a história em futuro*. Santo André, 2002.

POLLAK, Michael. *Memória, Esquecimento, Silêncio*. Trad. Dora Rocha Flaksman. Revista Estudos Históricos, Rio de Janeiro, v. 2, n. 3, p. 3-15, 1989. Disponível em: <<http://bibliotecadigital.fgv.br/ojs/index.php/reh/article/view/2278/1417>>. Acesso em: agosto/2015.

ROSSI, Aldo. *A arquitetura da cidade*. São Paulo: Martins Fontes, 1995.

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

VARGAS, Heliana Comin; PAIVA, Ricardo Alexandre (orgs). *Turismo, arquitetura e cidade*. Barueri: Manole, 2016.

Agência Brasileira do ISBN
ISBN 978-85-7247-050-6

