



SERRA DO ITAQUERI (SÃO PAULO, BRASIL): De Circuito Turístico à Paisagem Histórica da Produção

Serra do Itaqueri (São Paulo, Brazil):
From a tourist circuit to the historical landscape of production

Camila Cristina Piccoli Campoy

PUC Campinas, Escola de Arquitetura, Artes e Design, Brasil
camila.cpc2@puccampinas.edu.br

Maria Cristina da Silva Schicchi

PUC Campinas, Escola de Arquitetura, Artes e Design, Brasil
cristina.schicchi@puccampinas.edu.br

RESUMO

A pesquisa se propõe a estudar as transformações ocorridas em um conjunto de cidades que fazem parte do “Circuito da Serra do Itaqueri”, desde a sua criação, utilizando como vetor articulador de leitura a linha ferroviária da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, implementada em 1868, até os dias atuais. Busca-se analisar a relação entre o patrimônio, em especial, o industrial ferroviário e o turismo e seus reflexos no território e nas relações humanas, bem como a efetividade das ações do planejamento turístico e das políticas locais de preservação cultural. A metodologia será qualitativa, descritiva, exploratória e empírica. Como resultado espera-se contribuir para o aprimoramento de metodologias de leitura e apreensão dos territórios estudados, a partir dos bens culturais reconhecidos pelos habitantes e do enquadramento deste conjunto como uma paisagem histórica da produção, além de propor uma reflexão da importância da componente cultural em futuras políticas de planejamento turístico-cultural.

Palavras chave: Paisagem histórica da produção, circuito turístico, ferrovia, patrimônio.

Bloco temático: 2. Cidade e Ambiente **Temas:** Patrimônio e paisagem cultural

ABSTRACT

The research proposes to study the transformations that have occurred in a group of cities that are part of the “Circuito da Serra do Itaqueri”, since its creation, using as an articulating vector of reading the railway line of the Companhia Paulista de Estradas de Ferro, implemented in 1868 to the present day. It seeks to analyze the relationship between heritage, in particular, the railway industry and tourism and its effects on the territory and human relations, as well as the effectiveness of tourist planning actions and local policies for cultural preservation. The methodology will be qualitative, descriptive, exploratory and empirical. The methodology will be qualitative, descriptive, exploratory and empirical. As a result, it is expected to contribute to the improvement of methodologies for reading and apprehending the territories studied, based on the cultural assets recognized

by the inhabitants and the framing of this set as a historical landscape of production, in addition to proposing a reflection on the importance of the cultural component in future cultural-tourism planning policies.

Keywords: Historical Landscape of production, tourist circuit, railway, heritage.

Thematic clusters: 2. City and Environment **Topic:** Heritage and Cultural Landscape

Introdução

A pesquisa se propõe a estudar as transformações ocorridas em um conjunto de cidades que fazem parte do “Circuito da Serra do Itaqueri” - desde a sua criação - utilizando como vetor articulador de leitura a linha ferroviária da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, implementada em 1868. Busca-se analisar a relação entre o patrimônio, em especial, o industrial ferroviário e o turismo e seus reflexos no território e nas relações humanas, bem como a efetividade das ações do planejamento turístico e das políticas locais de preservação cultural.

A escolha de um circuito turístico como recorte de estudo possibilitou compreender a lógica territorial e a articulação contemporânea de uma região que até meados do século XIX possuía expressiva participação econômica no Estado de São Paulo, graças à produção agrícola voltada para o açúcar, em 1840, substituída pelo café, em 1850, e a sua localização estratégica no centro do Estado, facilitando o escoamento da produção para o Porto de Santos. Este escoamento se intensificou em 1867, após a chegada da São Paulo Railway Company (SPR), companhia ferroviária que interligava o porto até a cidade de Jundiaí. Em 1891, os trilhos se estenderam até Campinas, após a instalação das primeiras oficinas da Companhia Paulista de Estradas de Ferro – CPEF (1892-1960). A ferrovia desempenhou importante papel de penetração no território até as propriedades do interior paulista, favorecendo os fazendeiros - acionistas da CPEF - e na expansão urbana, possibilitando a fixação de população trabalhadora em núcleos coloniais e vilas operárias, tanto no campo quanto na cidade (SILVA, 2018).

Observa-se, neste recorte, que as cidades de maior expansão territorial atualmente surgiram como pousos de viajantes, comerciantes e tropeiros, em especial, após a extração do ouro em Mato Grosso (1718) e Goiás (1725), além de possuírem similaridades em seus traçados urbanos originais, tais como Piracicaba (1767), Limeira (1826), Rio Claro (1830) e Brotas (1859). Outras cidades foram resultantes de desmembramentos no período em que Rio Claro destacou-se na produção cafeeira e tornou-se “ponta dos trilhos” (1876-1884), Centro Ferroviário (1886-1890) e a partir da expansão dos serviços da CPEF (1901-1953), segundo Santos (2000), são estas: Santa Maria da Serra (1867); São Pedro (1881), que compreende a cidade de Torrinha (emancipada em 1922); Analândia (1897); Charqueada (1911); Ajapi (Distrito de Rio Claro - 1920); Águas de São Pedro (1934); Itirapina (1935), Corumbataí (1948) e Ipeúna (1965).

Hoje, este conjunto de cidades formam uma paisagem histórica da produção¹, ao agregar características históricas e morfológicas comuns ao território. Segundo Simal (2010), é possível compreendê-la a partir de diferentes escalas e centralidades da região em estudo, da produção local, dos espaços produzidos para atendê-la, da identificação dos agentes e das relações sociais, territoriais e ambientais, aspectos permeados por conflitos e interesses, assim como por uma nova relação entre o rural e o urbano.

Em comum, a implementação do termo referências culturais em políticas públicas, a partir da década de 2000, permitiu identificar diferentes sujeitos e práticas sociais, contribuindo para a descentralização dos critérios até então adotados para constituição de patrimônio cultural e para a ampliação de novas perspectivas para a preservação patrimonial, reconhecendo não apenas os valores histórico e artístico dos bens culturais, como também os sentidos e valores atribuídos a estes por suas comunidades (LONDRES, 2000; POULOT, 2019).

A metodologia adotada na pesquisa é qualitativa - histórico-crítica, exploratória e empírica - tendo como recorte temporal os últimos dez anos referentes à gestão turístico-cultural. O método comparativo será utilizado também para a análise de vários aspectos, uma vez que o recorte territorial abrange 13 cidades, com o intuito de obter um conjunto de procedimentos para a preservação e o planejamento urbanístico e turístico. Para tal,

¹ A paisagem histórica de produção se constitui “por las conexiones significativas, físicas, funcionales, visuales y asociativas, de las tipologías y morfologías históricas” (Memorandum de Viena los Paisajes Históricos Urbanos, SIMAL, 2020, p.6)

inicialmente, analisou-se os roteiros turísticos propostos para o circuito, de forma a possibilitar, em uma segunda etapa, a definição das cidades objetos de aprofundamento.

A hipótese defendida é que é possível a leitura do território formado pelo circuito da Serra do Itaqueri como uma paisagem histórica de produção, tendo como vetor a ferrovia. Essa abordagem permite uma inversão do olhar sobre os patrimônios existentes e a gestão turística deste território, a partir da compreensão da importância dos remanescentes culturais como elementos de identidade e promoção de desenvolvimento, que demandam ações integradas entre preservação e turismo e cooperação entre setores públicos e privados, para a definição de políticas supra municipais. Entende-se que tais políticas possam superar a setorização e isolamento próprios das gestões municipais, que prevaleceram desde a década de 1960, a partir da criação da EMBRATUR (Empresa Brasileira de Turismo).

Como resultado, espera-se contribuir para o aprimoramento de metodologias de leitura e apreensão dos territórios estudados, a partir dos patrimônios industriais ferroviários e outras referências culturais reconhecidas pelos habitantes e para a uma reflexão sobre a importância da componente cultural na definição de futuras políticas de planejamento turístico regional.

O circuito turístico “Serra do Itaqueri”

A associação entre patrimônio cultural e turismo já estava presente na criação da Empresa Brasileira de Turismo (EMBRATUR), criada em 1966 como autarquia do Ministério do Turismo, em pleno regime de ditadura militar. Realizando um panorama histórico, coincide com o momento em que houve um incentivo à municipalização da preservação do patrimônio pela Diretoria do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (DPHAN), com apoio da Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (UNESCO) que, naquele momento, passou a promover ações para apoiar a preservação por meio do “Turismo Cultural” (BARROS, 2022). No ano seguinte, a “Reunião sobre conservação e utilização de lugares de interesse histórico e artístico” da Organização dos Estados Americanos (OEA) - que resultou nas Normas de Quito (1967) - consolidava essa perspectiva de aproveitamento do patrimônio como recurso para o turismo no continente. A valorização do patrimônio monumental para a atividade turística ganhou ainda mais projeção e incentivo a partir da Convenção para a Proteção do Patrimônio Mundial Cultural e Natural (1972), quando bens culturais e cidades foram declarados “Patrimônios da Humanidade”.

Em 2003, a EMBRATUR passou a ter como foco a promoção, marketing e apoio à comercialização dos destinos, serviços e produtos turísticos brasileiros no mercado internacional; neste período surgem também propostas de consórcios intermunicipais, denominados circuitos turísticos, com o intuito de explorar atividades econômicas e culturais através patrimônio histórico, cultural e natural, aumentando o fluxo e a permanência de turistas e gerando empregabilidade no setor. Para que estes acordos ocorressem entre os municípios, um dos critérios era a adequação da estrutura viária entre as cidades que compõem o circuito e a melhoria de infraestrutura para acolher os turistas em ao menos uma delas. Ressalta-se que nem todos os municípios de uma região turística podem receber turistas e “se beneficiar da atividade pelo fornecimento de produtos e serviços, trabalhando de forma integrada e regionalizada com os municípios turísticos” (PDUI, 2017, p.80). No Estado de São Paulo, identificam-se 354 municípios, divididos em 49 gestões turísticas (MTur, 2019-2021), entre as quais está o Circuito da Serra do Itaqueri.

Ao acessar o site oficial da Serra do Itaqueri (2022), o visitante encontra cinco roteiros turísticos, realizados em parceria com a instituição de ensino SENAC (Serviço Nacional de Aprendizagem Comercial), além das atividades oferecidas individualmente por cada município, em sua maioria ligadas às paisagens culturais e naturais (presentes no turismo de aventura, turismo de saúde - terapêuticos e estéticos - turismo hidrotermal, turismo de bem-estar e o turismo de águas). O turista também encontra opções para conhecer a produção artesanal (como as derivadas do milho, goiaba e da cana de açúcar, por exemplo), próprias do turismo rural.

Das cidades em estudo, três receberam o título de Estância Turística: Águas de São Pedro, Analândia e São Pedro; outros têm como função oferecer suporte às estâncias, além de apresentarem algumas atrações turísticas, como os municípios de Charqueada, Corumbataí, Ipeúna e Santa Maria da Serra. Este segmento de

turismo é voltado para famílias que optam por destinos curtos, que possam ser feitos de carro e que geralmente vivem em grandes centros urbanos do interior do estado, como Campinas (39,9%), São José dos Campos (20,2%), Ribeirão Preto (19,2%) e Sorocaba (15,7%) (SOLHA, 2018).

Desta forma, agrupam-se as cidades por diferentes potenciais turísticos, são estes:

1. “Paradas obrigatórias”, composto pelas cidades Águas de São Pedro, Brotas, Limeira, Piracicaba e São Pedro;
2. “Aventuras na Serra do Itaqueri” nas cidades de Analândia, Brotas, Ipeúna e São Pedro;
3. “Histórias e culturas na Serra do Itaqueri”, compreendendo as cidades de Brotas, Limeira, Piracicaba, Rio Claro e Torrinhã;
4. “Natureza da Serra do Itaqueri”, que inclui as cidades de Analândia, Brotas, Ipeúna, Itirapina, Rio Claro, Piracicaba, São Pedro e Torrinhã; e
5. “Sabores da Serra do Itaqueri”, voltado para a gastronomia e o turismo rural das cidades Analândia, Brotas, Ipeúna, Itirapina, Charqueada, Corumbataí, Limeira, Piracicaba, Santa Maria da Serra e Torrinhã.

Com o avanço da urbanização, o ambiente rural também passou por uma transformação econômica, onde inúmeras propriedades passaram a priorizar o turismo como fonte de renda, o que possibilitou a modernização da agricultura e adaptações de residências para o funcionamento de pousadas, hotéis, pesque-pague, restaurantes e atividades de lazer ao ar livre, por exemplo, além de reformulações trabalhistas que permitissem oficializar o trabalho no campo, promover treinamentos e consultoria no setor, como o “Projeto no Campo”, desenvolvido pelo SEBRAE. Este segmento já estava presente nas propostas criadas pela Carta de Santa Maria (1998)², que deu origem às Diretrizes para o Desenvolvimento Rural no Brasil (2010), e nas diretrizes da Organização Mundial do Turismo (OMT) que serviram como base para o Plano Nacional do Turismo 2003–2007, porém, passou a ter maior visibilidade após a propagação do Coronavírus (Sars-Cov-2), a partir de 2020.

No que se refere à gestão territorial e às políticas públicas voltadas ao turismo e à preservação patrimonial, foram detectados dois problemas: insuficiências do setor de turismo, apontadas no do Plano de Desenvolvimento Urbano de Piracicaba (2017), tais como a dificuldade de obtenção de verbas públicas, estaduais e federais e carências de mão de obra, infraestrutura viária, instituições de ensino e serviços de apoio (como alojamento, alimentação e comércio).

Além disto, há poucos agentes e grupos culturais envolvidos nos processos de cultura e órgãos de preservação do patrimônio, conforme é possível constata na Tabela 1. Como consequência, os tombamentos consolidados nos municípios são feitos majoritariamente pela instância estadual, pelo Conselho de Defesa de Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo (CONDEPHAAT) ou em nível nacional, pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), fazendo com que o município e os munícipes percam a autonomia em situações que exigem rápidas decisões.

² A Carta de Santa Maria (disponível em <http://www.ufsm.br>) foi criada em 1998, através das discussões de técnicos, agentes e atores durante o Congresso Internacional sobre Turismo Rural e Desenvolvimento Sustentável, considerada como documento referencial da atividade no Brasil e deu origem ao marco conceitual e às Diretrizes Operacionais do Turismo Rural. (BRASIL, MINISTÉRIO DO TURISMO, 2010)

	ÁGUAS DE SÃO PEDRO	ANALÂNDIA	BROTAS	CHARQUEADA	CORUMBATAÍ	IPEÚNA	ITIRAPINA	LIMEIRA	PIRACICABA	RIO CLARO	SANTA MARIA DA SERRA	SÃO PEDRO	TORRINHA
CONSELHO MUNICIPAL DE PRESERVAÇÃO	0	0	X	0	0	0	0	0	X	0	0	0	0
CONSELHO MUNICIPAL DE TURISMO	X	0	X	X	0	0	X	0	X	X	X	X	0
CONSELHO MUNICIPAL DE CULTURA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	X	0	X	0
BENS RECONHECIDOS PELO MUNICÍPIO	0	0	0	0	0	0	0	33	14	15	0	0	0
BENS TOMBADOS PELO CONDEPHAAT	0	0	1	0	0	0	0	1	8	8	0	1	0
BENS EM ANÁLISE PELO CONDEPHAAT	0	0	1	0	0	0	0	0	5	6	0	0	0
BENS TOMBADOS PELO IPHAN	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0

Tabela 01 Levantamento dos conselhos municipais existentes e dos bens oficialmente reconhecidos pelo Município e tombados pelo CONDEPHAAT e IPHAN. Fonte: Elaboração das autoras, a partir da consulta do PDUI (2017), CONDEPHAAT e buscas na internet, 2023.

A crítica sobre essa questão, também apontada por SOLHA (2008, p.1), é que ao buscar atender às necessidades do turista o empreendedor pode se “render exclusivamente à lógica do mercado”, desconsiderando questões culturais, de identidade e autenticidade do morador local; ou até mesmo, associando o morador rural a um imaginário simplório e ingênuo, carregando uma “imagem negativa do campo, associados a pobreza e ao atraso” (BRANDÃO, 1983 apud SOLHA, 2019, p.274) e criando falsas memórias locais, com intuito comercial. Outra questão, é que a informalidade do trabalho rural, por muito tempo, dificultou a rastreabilidade neste setor, pois os empreendimentos locais são, em sua maioria, de propriedade familiar, impactando na geração de emprego e renda nas áreas rurais.

Trata-se de uma região suscetível a rápidas transformações, com grande potencial turístico, inserida numa Região Metropolitana recém-criada e num circuito turístico ainda em fase de implementação. Por isso, a pesquisa é oportuna, podendo contribuir para a indicação de novas perspectivas de abordagem do turismo que levem em conta o seu papel no reforço da história, no resgate da memória e da identidade da população local. Neste sentido, a despeito da ferrovia se constituir em um vetor histórico de interconexão entre cidades, que possibilita reunir lugares, edifícios, festas e a produção local, significativos para os habitantes, ao circuito da Serra do Itaqueri, ela não aparece em nenhum dos roteiros. Para além das Estações Ferroviárias, o percurso dos trilhos permite uma releitura do território constituído pela produção, possibilitando apontar outras referências culturais importantes.

Análise dos pontos turísticos

Após o reconhecimento histórico da região estudada, buscou-se um aprofundamento dos espaços de interesse turístico identificados no site oficial da Serra do Itaqueri e nas secretarias municipais de Turismo e Cultura, sintetizados na TABELA 02. A análise destes atrativos possibilitou o roteiro de visitas *in loco*, onde identificaram-se diferentes potenciais e localidades turísticos dos municípios. Constatou-se que os bens tombados e as estações ferroviárias se encontram, em sua grande maioria, na região central das cidades, como igrejas, escolas e edifícios públicos, muitas vezes adaptados como museus. Além disto, a região possui importantes recursos naturais como paisagens, rios, lagos e cachoeiras, parques ecológicos e caminhos e trilhas, por exemplo, localizados em áreas rurais ou suburbanas; em consequência, também são as áreas de mais difícil acesso e que demandam mais tempo para serem visitadas. Observa-se neste sentido, que somente

as Estações Ferroviárias das cidades de Analândia, Charqueada, Piracicaba, Rio Claro e Torrinha foram consideradas como pontos de visitação, não sendo mencionadas nas demais cidades.

	ÁGUAS DE SÃO PEDRO	ANALÂNDIA	BROTAS	CHARQUEADA	CORUMBATAÍ	IPEÚNA	ITIRAPINA	LIMEIRA	PIRACICABA	RIO CLARO	SANTA MARIA DA SERRA	SÃO PEDRO	TORRINHA	TOTAL
BENS TOMBADOS	0	0	1	0	0	0	0	0	9	9	0	1	0	20
ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS	0	1	0	1	0	0	0	0	1	1	0	0	1	5
MUSEU	0	0	2	0	0	0	0	0	5	2	0	1	0	10
USINAS	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	2
ESCOLAS	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	4
GALERIA DE ARTE	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
CINEMA E TEATRO	0	0	1	0	0	0	0	0	2	1	0	1	0	5
HOTEL, POUSADAS E CAMPING	1	0	2	1	1	3	1	0	0	0	0	2	0	11
RESTAURANTES E ALIMENTAÇÃO	0	1	1	0	2	0	0	0	4	1	2	2	1	14
PAISAGEM, RIOS, LAGOS E CACHOEIRAS	1	9	7	0	4	4	6	0	1	0	1	5	2	40
PRAÇAS	2	0	0	1	1	1	0	0	2	3	0	0	0	11
IGREJA CATÓLICA	0	1	1	0	0	0	1	1	1	2	1	1	0	9
FAZENDAS E CASARÕES	0	0	0	1	2	0	0	2	2	0	0	0	0	7
CAVERNAS E GRUTAS	0	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	1	0	5
MONUMENTOS	5	1	0	0	1	0	0	1	3	0	0	0	0	11
ORQUIDÁRIO	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2
PRODUÇÃO ARTESANAL	0	1	1	0	4	0	0	0	0	0	0	3	0	9
FEIRA	0	0	1	0	0	0	0	2	0	1	0	3	0	7
FÁBRICA E INDÚSTRIAS	0	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	3
CAMINHOS, TRILHAS E PERCURSOS	4	0	1	0	0	3	1	1	4	0	0	0	0	14
INSTITUIÇÕES	0	0	0	0	0	0	1	0	2	1	0	1	1	6
PESQUEIRO	0	0	1	0	2	0	0	0	0	0	2	3	1	9
BAIRROS, DISTRITOS E COLÔNIAS	0	0	0	0	0	0	1	0	4	0	2	0	0	7
TURISMO DE AVENTURA	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	2	9
PARQUE ECOLÓGICO	2	0	5	0	0	0	0	3	1	2	0	3	0	16
ÁREA DE RECREAÇÃO	1	0	3	0	1	0	0	1	5	0	0	2	0	12
FONTANÁRIO	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
TOTAL	19	17	28	4	21	12	11	11	58	21	8	34	8	

Tabela 02 Levantamento dos principais espaços e atividades de interesse turístico do Circuito da Serra do Itaqueri. Fonte: Elaboração das autoras, a partir da consulta do site Serra do Itaqueri e sites das Secretarias de Turismo e Cultura de cada município, 2023.

Tendo como foco os remanescentes ferroviários da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, um segundo levantamento das Estações Ferroviárias permitiu constatar os diferentes usos atribuídos a elas, reconhecendo que grande parte está desocupada, subutilizada ou loteada para usos diversos, sem levar em consideração suas características espaciais como arquiteturas urbanas.

N°	MUNICÍPIO	ESTAÇÃO FERROVIÁRIA		
		NOME	USO ATUAL	COMPANHIA
1	Águas de São Pedro	-	-	-
2	Analândia	Estação Anápolis, posteriormente Analândia (1944)	Propriedade particular. Moradia (2016)	CPEF - ramal Analândia
3	Brotas	Estação Ferroviária de Brotas	Escritório da Prefeitura (2016), com trilhos	CPEF - Tronco Oeste
		Estação Ferroviária de Campo Alegre	Em ruínas (2017), com trilhos	CPEF - Tronco Oeste
4	Corumbataí	Estação Ferroviária de Corumbataí	Demolida	CPEF - ramal Analândia
5	Charqueada	Estação Boa Vista	Depósito da prefeitura (2009)	Cia. Ytuana, posteriormente E.F. Sorocabana
6	Ipeúna	-	-	-
7	Itirapina	Estação Visconde do Rio Claro/ Itirapina	Abandonada (2017), com trilhos	CPEF - Tronco
		Estação Morro Pellado/ Itirapina Velha	Virou depósito com a construção da nova Estação e em 1970 virou moradia (3 moradias com 3 famílias distintas)	CPEF - Ramal de Jaú
8	Limeira	Estação Ferroviária de Limeira	Em reforma (2023)	CPEF - Tronco
9	Piracicaba	Estação Piracicaba	Terminal de ônibus (2016)	Sorocabana – Ramal Piracicaba
		Estação Piracicaba Paulista	Projeto Guri e Parque de Lazer Estação Paulista (2023)	CPEF – Ramal Piracicaba
		Estação Tupi	Velório municipal (2018)	CPEF – Ramal Piracicaba
10	Rio Claro	Estação Ferroviária de Rio Claro	Demolida	CPEF – Ramal Piracicaba
		Estação Rio Claro Nova	Demolida	CPEF – Ramal Piracicaba
	Ajapi (Distrito de Rio Claro/SP)	Estação Morro Grande, posteriormente Ajapi (1940)	Guarda Municipal, Instituto Memória Ferroviária, Secretaria municipal e Terminal Rodoviário	CPEF – Tronco
11	São Pedro	Estação de São Pedro	Demolida em 2008, com trilhos	CPEF – Variante Santa Gertrudes - Itirapina
12	Santa Maria da Serra	-	Propriedade particular. Moradia (2016)	CPEF
13	Torrinha	Estação de São Pedro	Restaurante, cafeteria, armazém e imobiliária (2023)	Cia. Ytuana, posteriormente E.F. Sorocabana
		-	-	-
		Antiga Santa Maria/ posteriormente Estação Ferroviária de Torrinha	SEBRAE (2018)	CPEF – Tronco Oeste

Tabela 3: Levantamento das estações ferroviárias e bens tombados das cidades pertencentes ao circuito-turístico da Serra do Itaqueri. Elaborado pelas autoras a partir de dados coletados através do Levantamento preliminar do patrimônio cultural do Aglomerado Urbano de Piracicaba, anexo aos Diagnósticos Regionais (PDUI, 2017). Disponível em <<http://www.estacoesferroviarias.com.br/>> acesso em: 11 set. 2022.



Fig. 1: Mosaico com imagens de algumas das estações ferroviárias obtidas no levantamento de campo. Fonte: Acervo da pesquisa, 2023.

Após o levantamento, foram feitos roteiros de visita a campo identificando locais de interesse turístico, as estações ferroviárias, remanescentes ferroviários e seus entornos, bens culturais localizados na região central e pontos de referência para a localização na cidade, como mostra a FIGURA 1, com o exemplo da cidade de Limeira/SP:

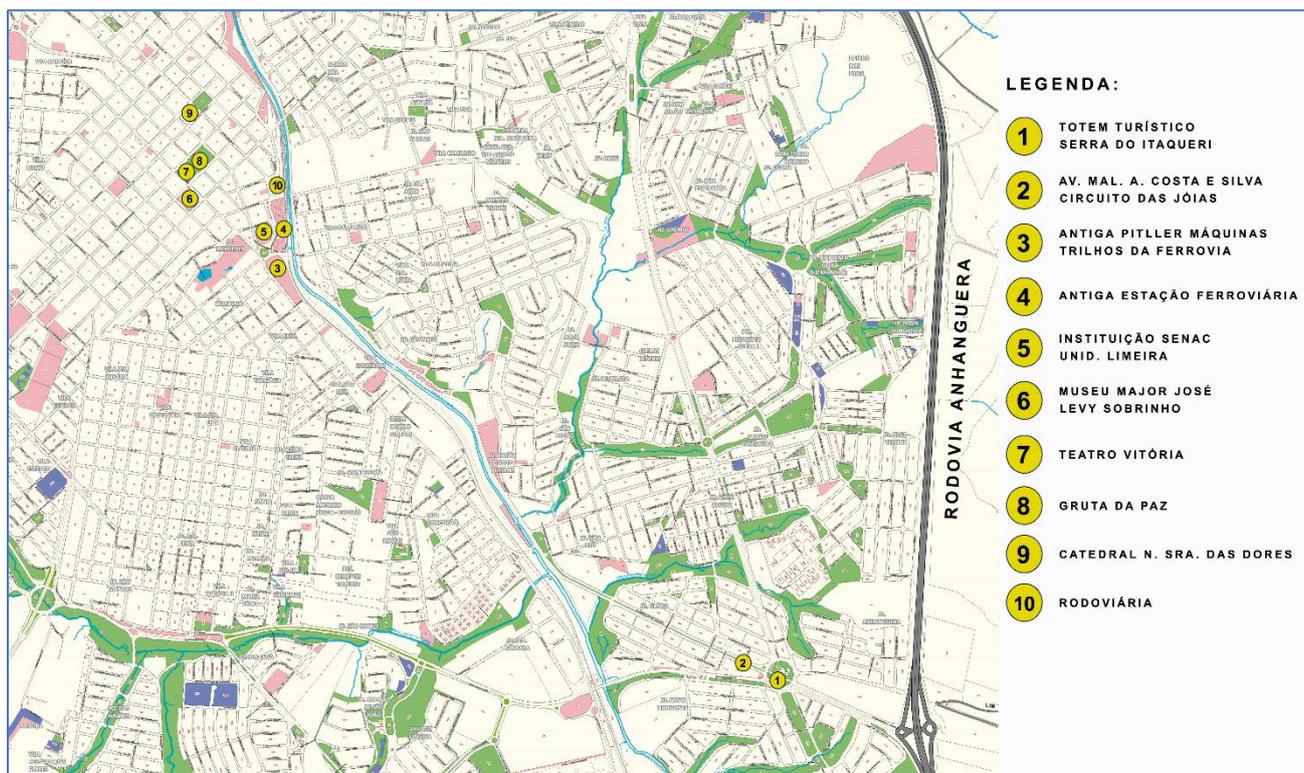


Fig. 2: Exemplo de roteiro de visita a campo na cidade de Limeira/SP. Fonte: Elaboração das autoras, 2023.



Fig.3: Mosaico com imagens de alguns pontos levantados em campo na cidade de Limeira/SP. Fonte: Acervo da pesquisa, 2023.

Conclusão

O patrimônio tombado é muitas vezes associado há algo estagnado no tempo; porém, quando é compreendido como uma construção social, estabelecida por uma sociedade heterogênea, é possível atribuir novos significados a estes espaços: histórico, cultural e/ou econômico. A possibilidade de estabelecer uma relação entre os bens culturais ao longo dos trilhos - que tiveram papel importante na formação da região – através de uma leitura dinâmica e contemporânea do tecido urbano hoje, indicam um potencial para que se estabeleçam itinerários culturais intermunicipais, que certamente demandarão uma gestão conjunta. Na medida em que se reconhecem os processos históricos no âmbito regional, os vestígios materiais e práticas sociais que muitas vezes se apagam no cotidiano, podem ser reativados e ressignificados sob outra perspectiva: a da memória coletiva que vai além da história local, reforçando identidades de novos grupos, que não estão entre os hegemônicos ou nativos de cada município.

Esse potencial tornou-se evidente após os levantamentos em campo em cada município, que suscitaram algumas indagações a serem respondidas no delinear da pesquisa: 1) origem dos financiamentos de usos e

reformas, públicos e privados, do patrimônio histórico e cultural; 2) Identificação dos agentes envolvidos na elaboração dos diferentes itinerários, 3) como estabelecer uma rede de centralidades e de pontos turísticos no âmbito urbano e em ambiente rural, apontando-se para uma valorização da paisagem natural?; 4) Como recuperar e/ou valorizar a produção local, artesanal e industrial e seu vínculo com a história local?; 5) de que forma inserir a ferrovia como eixo narrativo da história local, como um recurso/patrimônio comum regional?.

Neste sentido, nas próximas etapas da pesquisa, pretende-se identificar diferenças e similaridades entre as cidades, seja em relação à predominância de patrimônios rurais ou urbanos, seja quanto aos públicos para os quais são destinadas as atividades de serviços e do turismo, assim como os agentes e as relações sociais existentes nestes espaços. Conceitos derivados de outras áreas como a Geografia, Sociologia e a História servirão de apoio para a análise das paisagens da produção formadas, ao longo do tempo, de forma a permitir a definição de novas unidades territoriais que contemplem a diversidade e heterogeneidade das referências culturais significativas para o conjunto de municípios e populações da região.

Referências

BARROS, M. C. (2022) Tropeços preservacionistas: federação, estado e municípios e a preservação do patrimônio cultural da Região Metropolitana de Sorocaba. Dissertação (Mestrado em História), Universidade Federal de São Paulo. UNIFESP, Guarulhos.

BRASIL, Mapa do turismo (2019-2021). Disponível em: <<http://mapa.turismo.gov.br/mapa/init.html#/home>> (Consulta: 11/10/2021)

BRASIL. Ministério do Turismo (2010). Turismo rural: orientações básicas. / Ministério do Turismo, Secretaria Nacional de Políticas de Turismo, Departamento de Estruturação, Articulação e Ordenamento Turístico, Coordenação Geral de Segmentação. – 2.ed – Brasília: Ministério do Turismo.

Hogan, D. N., Oliveira, M.C.F.A., Neto, J.M.S. (1986). Café, Ferrovia e População: O processo de urbanização de Rio Claro. Campinas, SP: Unicamp, NEPO, Texto 5.

LONDRES, C. at. al (2000). Referências Culturais: Base Para Novas Políticas de Patrimônio. Brasil: IPHAN, Inventário Nacional de Referências Culturais, INRC 2000.

PIRACICABA, Diagnóstico regional, setembro de 2017. Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado. Disponível em: <http://multimedia.pdui.sp.gov.br/aup/docs_pdui/aup_docs_pdui_0005.pdf> (Consulta: 20/10/2021)

PIRACICABA, Levantamento preliminar do patrimônio cultural da Aglomeração Urbana de Piracicaba, anexo ao diagnóstico regional (setembro de 2017). Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado. Disponível em: <http://multimedia.pdui.sp.gov.br/aup/docs_pdui/aup_docs_pdui_0006.pdf> (Consulta: 20/10/2021)

PIRACICABA, Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado. Aglomeração Urbana de Piracicaba (2017). Disponível em: < https://www.pdui.sp.gov.br/piracicaba/?page_id=755> (Consulta: 20/10/2021)

POULOT, D. 2009. Uma história do patrimônio no Ocidente. Séculos XVIII – XXI. Do monumento aos valores. Tradução João de Freitas Teixeira. São Paulo: Estação Liberdade.

Santos, F.A. (2000). Rio Claro: Uma cidade em transformação (1850 – 1906). Campinas, SP: Unicamp.

Serra do Itaqueri (2021), roteiros. Disponível em: < <https://serradoitaqueri.com.br/roteiros>> (Consulta em:09/03/2023)

SILVA, M. M. Complexo da Estação Ferroviária de Jundiá e Complexo FEPASA: análise comparativa dos bens como recurso cultural ao turismo. Pasos Revista de Turismo y Patrimonio Cultural. Vol. 16 Nº 2., 2018. P. 367-385.

Simal, J. S. (2010) Consejería de Educación, Cultura y Deporte. Estudio temático 05: Los paisajes históricos de la producción en Sevilla. In. Guía del paisaje histórico urbano de Sevilla documentos de trabajo. Sevilla: Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico.

SOLHA, Karina Toledo. O negócio do turismo rural: empreendimentos no estado de São Paulo (Brasil). El Periplo Sustentable, n. ene./ju 2019, p. 260-294, (2019) Tradução. Disponível em: <<https://doi.org/10.36677/elperiplo.v0i36.9145>> (Consulta: 09/03/2023)