

VICTÓRIA ANTUNES BUENO

PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO DE CAMPINAS (SP): A INTERPRETAÇÃO PATRIMONIAL E
O TURISMO NO ÂMBITO INDUSTRIAL FERROVIÁRIO

Rosana - SP
2021

VICTÓRIA ANTUNES BUENO

PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO DE CAMPINAS (SP): A INTERPRETAÇÃO PATRIMONIAL E
O TURISMO NO ÂMBITO INDUSTRIAL FERROVIÁRIO

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao curso de Turismo do Campus Experimental de Rosana, Universidade Estadual Paulista, como parte dos requisitos para obtenção do diploma de Graduação Turismo.

Orientador(a): A Prof. Dr. Eduardo Romero de Oliveira.

Rosana – SP
2021

VICTÓRIA ANTUNES BUENO

ESTE TRABALHO DE GRADUAÇÃO FOI JULGADO ADEQUADO
COMO PARTE DO REQUISITO PARA A OBTENÇÃO DO DIPLOMA
DE “**GRADUADO EM TURISMO**”

APROVADO EM SUA FORMA FINAL PELO CONSELHO DE CURSO
DE GRADUAÇÃO EM TURISMO

Prof. Dr. Vagner Sérgio Custódio
Coordenador

BANCA EXAMINDORA:

Rosana, _____ / _____ / _____.

Componentes da Banca Examinadora:

Presidente e Orientador: Nome e título, Câmpus de, Universidade...

Membro Titular: : Nome e título, Câmpus de, Universidade...

Membro Titular: : Nome e título, Câmpus de, Universidade...

*A data de aprovação e as assinaturas dos membros componentes da banca examinadora devem ser colocadas após a aprovação do trabalho.

B928p

Bueno, Victória Antunes

Patrimônio ferroviário de Campinas (SP): a interpretação patrimonial e o turismo no âmbito industrial ferroviário / Victória Antunes Bueno. -- Rosana, 2021

71 f. : tabs., fotos

Trabalho de conclusão de curso (Bacharelado - Turismo)
Universidade Estadual Paulista (Unesp), Faculdade de
Engenharia e
Ciências, Rosana

Orientador: Eduardo Romero de Oliveira

1. Turismo industrial. 2. Interpretação patrimonial. 3. Patrimônio ferroviário. 4. Patrimônio industrial. 5. São Paulo. I. Título.

Agradecimentos

É com muita gratidão e amor no coração que eu agradeço a Deus por ter me dado sabedoria e consciência na escolha da minha profissão. Agradeço também a minha família por terem me apoiado durante o início, meio e fim desse ciclo.

Sei que minha fé e minha força do querer me trouxeram experiências maravilhosas durante todo esse processo chamado de “Graduação”, mas sei também que sem meus amigos eu jamais teria conseguido. Dividir minha vida com as mulheres da Republicannabis foi essencial para a minha evolução enquanto ser humano. Além disso, eu pude sentir o que é escolher uma família de amigos. No final da graduação, a minha família de amigos aumentou. Por isso, agradeço aos Amigos do Coração, pois compartilhar a vida com eles me ajudou a enfrentar os meus medos, e ver que a família sempre vai aumentar. Além dessas pessoas maravilhosas, existem duas mulheres que foram primordiais para a minha evolução profissional de me sentir pesquisadora dentro de um projeto tão grande que transforma vidas. Thaís e Brenda, sem nosso o nosso Trio do Dudu, eu também não teria conseguido encerrar esse ciclo de uma forma leve e saudável.

Por último e mais importante, quero gratificar ao meu orientador e amigo por ter me incentivado a fazer parte do Memoria Ferroviária desde o início da graduação e encerrá-la tendo a pesquisa como uma paixão e vendo-a como uma profissão. Sem o Eduardo, eu não teria feito uma graduação de forma consciente, responsável e amável.

RESUMO

Esta pesquisa tem como objetivo geral explorar a interpretação patrimonial no âmbito do patrimônio industrial ferroviário, além de estudar modelos de roteiros turísticos industriais e identificar quais são os recursos apropriados para os bens ferroviários. Logo, como objetivo específico tem-se: estudar quais modelos de roteiros turísticos e instrumentos interpretativos são utilizados em propostas de visita de atrativos turísticos, e ainda observar se há modelos específicos para os bens industriais/ferroviários; identificar quais bens protegidos em Campinas são relevantes do ponto de vista da visita turística; levantar qual a infraestrutura turística e recursos interpretativos são oferecidos nos sítios ferroviários; e, por fim, testar um modelo de roteiro turístico que atenderia à visita pedagógica dos bens industriais em Campinas. Com a finalidade de alcançar os objetivos propostos, utilizamos métodos que são primordiais. Trata-se de um levantamento bibliográfico que foi feito por meio de leituras, um inventário turístico, em especial, do Ministério do Turismo (2017), uma ficha técnica - Murta e, por último, um item analítico, que teve como propósito fazer uma comparação entre os objetivos – A, B e C. Desta forma, os resultados esperados são informações que deram subsídios para modelos de roteiros turísticos industriais aplicados aos bens industriais ferroviários em Campinas.

Palavras-chaves: turismo industrial; interpretação patrimonial; patrimônio ferroviário; patrimônio industrial; São Paulo

ABSTRACT

This research has the general objective of exploring heritage interpretation in the industrial of railways, as well as studying models of industrial tourist routes and identifying the appropriate resources for railway heritage. Therefore, the specific objective is: to study which models of tourist itineraries and interpretive instruments are used in proposals for the visitation of tourist attractions and also to observe if there are specific models for industrial railway; identify which protected assets in Campinas are relevant from the point of view of the tourist visit; to establish what tourist infrastructure and interpretive resources are offered at rail sites; and finally, to test a tourist route model that would attend to the pedagogical visitation of industrial goods in Campinas. To reach the proposed objectives, we will use methods that will be primordial, which are bibliographical survey that will be made through readings, a tourist inventory, especially the Ministry of Tourism (2017), a data sheet – Murta - and finally, an analytical item, whose purpose is to make a comparison between the objectives - A, B and C. In this way, the expected results will be information that will give subsidies for models of tourist routes applied in the industrial heritage in Campinas.

Keywords: industrial tourism; heritage education; railway heritage; industrial heritage; São Paulo

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Imagem 1 - Plataforma central da antiga estação ferroviária de Campinas	43
Imagem 2 - Vista da entrada principal da antiga Estação Guanabara (atual CIS Guanabara)	44
Imagem 3 - Plataforma da Estação de Anhumas com visitantes/turistas dentro da Maria Fumaça rumo a Jaguariúna	46
Imagem 4 - Maquete da área da estação (no hall de entrada da antiga Estação Anhumas	47
Tabela 1 - Roteiro Turístico	53

Sumário

1. INTRODUÇÃO	1
1.1 OBJETIVOS	4
1.1.1 OBJETIVOS ESPECÍFICOS	4
1.2 JUSTIFICATIVA	5
1.3 METODOLOGIA	5
2. DISCUSSÃO TEÓRICA	8
2.1 PATRIMÔNIO INDUSTRIAL E PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO.	8
2.2 INTERPRETAÇÃO PATRIMONIAL E TURISMO	12
2.3 ROTEIROS TURÍSTICOS E ROTEIROS INDUSTRIAIS	27
2.4 VISITA PEDAGÓGICA	39
3. COLETA DE DADOS	41
3.1 DETALHAMENTO DE BENS PROTEGIDOS COM INTERESSE TURÍSTICO	41
3.1.1 <i>Estação Cultura</i>	42
3.1.2 <i>Estação Guanabara</i>	43
3.1.3 <i>Estação Anhumas</i>	45
4. INTERPRETAÇÕES	48
4.1 REFERENTE AO OBJETIVO A	48
4.2 REFERENTE AO OBJETIVO B E C	50
4.3 REFERENTE AO OBJETIVO D	51
4.3.1 <i>Atrativos: Estação Cultura e Estação Guanabara.</i>	54
4.3.2 <i>Atrativo: Estação Anhumas</i>	55
5. CONCLUSÕES	55
6. REFERÊNCIAS	57

1. INTRODUÇÃO

A industrialização fez parte do cotidiano de várias sociedades ocidentais e orientais no século XVIII até o século XX. Tratada por autores como expressão da dimensão econômica ligada “ao fenômeno planetário do capitalismo hegemônico, um dos mais impactantes em toda história” (LIMA, 1999, p.231), ao mesmo tempo em que outros textos evidenciam suas consequências em outras dimensões. A Carta de Nizhny Tagil sobre o Patrimônio Industrial (TICCIH, 2003) destaca mudanças sociais, técnicas e econômicas que, de modo rápido, “marcou profundamente uma grande parte da humanidade, assim como todas as outras formas de vida existentes no nosso planeta”. Isso “se prolonga até aos nossos dias” e conseguimos visualizar essas mudanças por meio dos vestígios que englobam “edifícios e máquinas, oficinas, fábricas, minas e locais de processamento [...] assim como os locais onde se desenvolveram atividades sociais relacionadas com a indústria, tais como habitações, locais de culto ou de educação” (TICCIH, 2003).

Outro documento relevante neste sentido é a Carta dos Princípios de Dublin (2011), que destacou as consequências da Revolução Industrial durante os dois últimos séculos. Isto é, os “conceitos reconhecidos de Revolução Industrial para o Mundo Contemporâneo” (TICCHI, 2011). Os vestígios iniciais deste processo global de industrialização podem ser reconhecidos em diversas partes do mundo. O modo de vida dos operários mudou, sendo esses os que mais sentiram os impactos, pois houve uma grande diminuição do trabalho artesanal e um grande aumento da produção de mercadorias manufaturadas em máquina, avanços nos sistemas de transportes (principalmente ferroviário e marítimo). Além disso, houve o crescente abandono desses vestígios industriais em função do encerramento das atividades industriais. Em particular, encontramos uma grande quantidade de estruturas ferroviárias desativadas: locais como fábricas e galpões que antes possuíam diversas utilidades e inúmeros usos, mas que, atualmente, fica perceptível o desuso da maior parte destes locais, uma vez que estão à mercê do desinteresse e falta de investimentos. E esses vestígios permitem demarcar o “desenvolvimento e utilização de processos e tecnologia com respeito à produção, transporte, geração de energia, intercâmbios comerciais e novos padrões sociais e culturais” (TICCHI, 2011).

É importante destacar que desde os anos 1960 os **vestígios** industriais estão sendo reconhecidos no âmbito internacional como bens relevantes e merecedores de proteção patrimonial sob o título de patrimônio industrial (KUHL, 1998; TICCIH, 2003). Tanto no âmbito internacional - vide os bens já reconhecidos como patrimônio mundial pela UNESCO, como Ironbridge Gorge, no Reino Unido -, quanto ao Brasil, esse tipo de edifício, ou outros tipos de bem material industrial, passaram a ter reconhecimento como patrimônio cultural (OLIVEIRA, 2018, 2019).

Muitos deles foram declarados bens protegidos dentro de centros urbanos e são objeto de projetos de reabilitação (CALDERÓN e VALDEPEÑAS, 2007, SANTOS, 2017). Nesse sentido, alguns questionamentos foram respondidos sob a ótica do turismo. O primeiro deles foi: como foi possível utilizar a interpretação patrimonial para difundir o modo de vida da sociedade industrial, reconhecíveis pelos vestígios industriais, ainda mais sendo ela tão próxima de nós? Questionamos ainda se por meio da interpretação patrimonial foi possível “encontrar circunstâncias materiais e técnicas que estão na origem de uma fabricação; da montagem de uma máquina; da construção de um estabelecimento, ou de um equipamento que marcou a vida de seus contemporâneos”. Indagamos ainda, como a interpretação patrimonial tornou claras as consequências desses “acontecimentos” sobre o ambiente de uma população ou de um grupo social? E, por fim, perguntamos ainda, quais foram as formas que as informações podem ser passadas?

Com base nos questionamentos acima, existem pesquisas anteriores (OLIVEIRA, 2013, SANTOS, 2015, TATINI, 2018, OIOLI, 2018) sobre sítios ferroviários em Campinas, que nos auxiliaram na medida em que identificamos esta cidade como um objeto apropriado ao nosso estudo – e que inclusive trouxeram informações sobre os atributos turísticos de bens culturais.

Desta forma, em Campinas, houve uma concentração de empresas férreas que formavam um dos principais entroncamentos ferroviários do estado de São Paulo na passagem do século XIX para o XX. É significativo dizer que as empresas tinham como objetivo investir nas ferrovias para servir a atividade exportadora de café, porém, à medida que o café foi perdendo a importância, as empresas privadas e o governo federal deixaram de investir, em consequência algumas estruturas férreas começaram a desaparecer (SANTOS, 2017). Entretanto, há casos em Campinas que merecem nossa atenção. A estação Guanabara é um caso exemplar

neste sentido. Neste local ocorreram atividades importantes para a operação ferroviária, que são seus remanescentes materiais: oficinas, armazéns, edifício de passageiros. Em 1893, iniciou-se a construção do Complexo Ferroviário da Companhia Mogiana, mas só em 1894 foi inaugurada como 'Estação Guanabara', posteriormente em 1974 teve sua desativação. Logo depois, em 1996 houve o processo de tombamento em nível municipal pelo Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural de Campinas (CONDEPACC), porém só foi homologado em 2004. Em 1995 foi instalado no local o Centro de Inclusão Social da UNICAMP, no qual são promovidas atividades culturais (TATINI, 2018).

Outro exemplo é o Complexo Ferroviário da Estação de Campinas, que pertencia à Companhia Paulista de Estrada de Ferro, inaugurada em 1872. Atualmente o local é conhecido como 'Estação Cultura', cuja área é de propriedade da prefeitura. Em 1982, o edifício e a área do entorno foram declarados protegidos em nível estadual pelo Conselho de Patrimônio Histórico, Artístico, Arqueológico e Turístico do Estado de São Paulo (CONDEPHAAT, 1982). No prédio da estação de passageiros funciona a Secretaria Municipal de Cultura, além de outros órgãos, e está aberto para atividades culturais, como aulas de danças, aulas de músicas, entre outros (SANTOS, 2015).

Como terceiro exemplo de bem industrial ferroviário protegido há o trecho férreo da Companhia Mogiana, entre Campinas e Jaguariúna. O trecho protegido inicia-se na Estação Anhumas, que foi inaugurada em 1926 pela Companhia Mogiana, e segue até a estação de Jaguariúna, 25 km distante. Em 1977, a linha havia sido fechada e permaneceu em estado de descuido até 1981. Do mesmo modo, foi nesse ano em que a Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (ABPF) se responsabilizou pela restauração do local (OLIVEIRA, 2013). Atualmente, a estação é o ponto de partida e chegada do passeio de Maria Fumaça de Campinas, que efetua o trecho turístico Campinas-Jaguariúna (ABPF, 2019).

Os três exemplos citados foram eleitos para nosso estudo por serem complexos ferroviários que contribuíram para o cotidiano industrial e social em outra época. De tal maneira, foi questionado se essas mesmas evidências, possuem atrativos culturais e vestígios industriais protegidos; será que os locais de importância histórico-industrial/ferroviário possuem recursos interpretativos? Isto é, existem condições de receber visitantes e que proporcione uma experiência

interpretativa ao visitante (tanto em condições físicas quanto interpretativas)? Será que as agências realizam um roteiro pedagógico adequado para as crianças? E ainda, quais são os recursos interpretativos que há nesses roteiros? Eles conseguem transmitir uma identidade industrial de Campinas?

O enfoque desta pesquisa foi voltado para a interpretação patrimonial desses vestígios históricos ferroviários, a fim de auxiliar na sua compreensão, valorização e difusão, inclusive por meio de visitação turística em sítios ferroviários em Campinas. Entendemos que a interpretação patrimonial adequadamente elaborada contribuiu para melhor compreensão dos vestígios históricos industriais, e ainda auxiliou no aprimoramento da experiência do visitante.

1.1 OBJETIVOS

Com o intuito de explorar a interpretação patrimonial no âmbito do patrimônio industrial ferroviário, verificou-se que os bens ferroviários em Campinas auxiliaram no desenvolvimento desta pesquisa. Este estudo teve como objetivo geral estudar as visitações pedagógicas em Campinas a fim de compreender se podem ser consideradas um roteiro turístico pedagógico.

1.1.1 Objetivos específicos

1. Estudar quais modelos de roteiros turísticos e instrumentos interpretativos são utilizados em propostas de visitação de atrativos turísticos (visitas guiadas, autoguiadas) e de visitas pedagógicas.
2. Considerar se estudos sobre roteirização há modelos específicos para os bens ferroviários, em particular que fundamentam visitas pedagógicas;
3. Identificar quais bens industriais ferroviários protegidos em Campinas são relevantes do ponto de vista turístico;
4. Levantar qual a infraestrutura turística e recursos interpretativos são oferecidos nos sítios ferroviários estudados;
5. Testar um modelo de roteiro turístico que atenderia à visitação pedagógica dos bens ferroviários em Campinas.

1.2 JUSTIFICATIVA

Tendo em vista o panorama observado, em que poucos trabalhos tratam em profundidade com respeito ao modelo de roteiro industrial, em específico o roteiro ferroviário, foi feito um levantamento de referências em bibliotecas de universidades públicas em que existem cursos de turismo em SP (USP, UNESP e UFSCar) e foi identificada a presença de estudos relativos a essa temática na Europa, entretanto no Brasil, nenhum. Apenas foi localizado o trabalho de conclusão de curso de Victoria Tatini (2017) sobre o tema, mas que analisava roteiros pedagógicos já existentes, mas não propunha modelos de roteiros ferroviários. Portanto, esta pesquisa é justificada pela ausência de trabalhos nacionais sobre o tema. Como exemplo de roteiros industriais citamos a European Route of Industrial Heritage (ERIH) e o roteiro industrial de São Bernardo do Campo (SP). Contudo, não foi encontrado um modelo teórico específico para bens ferroviários. Assim, a proposta de pesquisa contribuiu à medida em que foi criado um modelo de roteiro turístico que é aplicável aos bens ferroviários.

Outro aspecto com o qual a pesquisa colaborou foi no avanço de estudos sobre patrimônio industrial ferroviário. Destacamos que o presente projeto esteve vinculado ao projeto Memória Ferroviária (MF) (FAPESP, processo 2018/23340-5) e dá continuidade a estudos já executados pela equipe do Laboratório de Patrimônio Cultural (TATINI, 2018, OIOLI, 2018, SANTOS, 2017). Neste sentido, Tatini (2017) já havia constatado falhas nos roteiros pedagógicos estudados, este resultado traz elementos norteadores para análise modelos de roteiros ferroviários nas estações Cultura, Anhumas e Guanabara.

1.3 METODOLOGIA

Para estudar quais são os modelos de roteiros turísticos e instrumentos que são utilizados em propostas de visita de atrativos turísticos, e ainda observar quais são os modelos específicos para os bens ferroviários (objetivo A), fizemos um levantamento bibliográfico. Isso consistiu na identificação de livros em bases de bibliotecas acadêmicas (UNESP, USP e UNICAMP) ou artigos – tomando por base

as principais revistas acadêmicas da área de turismo (OVT¹, RBTur², Visão em Ação³ e Turismo em Análise⁴). As leituras foram focadas nos temas específicos desse estudo, além disso foram realizadas por meio de fichamentos. Esses fichamentos subsidiaram os relatórios e análises na pesquisa, a fim de conhecer os fundamentos teóricos necessários para a identificação dos modelos adequados ao roteiro industrial.

A fim de identificar os bens ferroviários protegidos com potencial turístico (objetivo B), o instrumento utilizado foi uma ficha técnica, da qual utilizamos o modelo de inventário do Ministério do Turismo (2017), mas utilizando o instrumento apenas naqueles itens de patrimônio cultural aplicáveis a bens ferroviários. Observamos que “o Inventário da Oferta Turística consiste no levantamento, identificação e registro dos atrativos turísticos, dos serviços e equipamentos turísticos e da infraestrutura de apoio ao turismo como instrumento base de informações para fins de planejamento, gestão e promoção da atividade turística” Ministério do Turismo (2017). Esta lógica nos permitiu identificar quais bens ferroviários protegidos em Campinas são possíveis de realizar a visita.

Para atingir o objetivo de identificar a infraestrutura turística e recursos interpretativos presentes nos bens ferroviários (objetivo C), utilizamos as orientações apresentadas em Murta e Albano (2002). Alguns itens foram mais importantes, outros itens foram adaptados; por esta razão, houve a elaboração de uma ficha técnica específica que nos auxiliou nessa identificação. No que confere aos recursos, esses são:

¹ <http://bibliotecadigital.fgv.br/ojs/index.php/oit>

² <http://www.rbtur.org.br/rbtur>

³ <http://www.univali.br/revistaturismo>

⁴ <http://www.turismoemanalise.org.br/turismoemanalise>

[...] todos os recursos culturais e ambientais, técnicos e financeiros deverão ser levantados, o que envolverá diferentes setores da administração pública e da comunidade. Serão necessários entendimentos políticos para trazer à mesa de negociação as autoridades de Planejamento, Cultura, Educação Meio Ambiente, Lazer e Turismo. (MURTA 2005; ALBANO, 2005).

Estes recursos incluem todas as áreas no entorno dos bens. Desta forma, foram essenciais algumas perguntas (juntamente com as etapas e elaboração da ficha) que pudessem direcionar os resultados para o levantamento da infraestrutura e etapa de registro dos recursos interpretativos.

O último objetivo teve como propósito testar um modelo de roteiro turístico que atenderia à visita pedagógica dos bens ferroviários em Campinas (objetivo D), possível de ser realizado por meio de um item analítico, e através dos objetivos anteriores cumpridos. No qual, em função dos resultados obtidos nos levantamentos (resultados do objetivo A, B ou C) e do exame da bibliografia (em particular sobre roteirização) (resultados do objetivo A, B ou C), identificamos o modelo de roteiro turístico mais adequado para o caso estudado - os três bens ferroviários – Estação Guanabara, Anhumas e Cultura.

2. DISCUSSÃO TEÓRICA

2.1 Patrimônio industrial e Patrimônio ferroviário.

Em 1962 houve a demolição do pórtico de Euston Station, em Londres. Desde o início, a proposta de demolição gerou uma forte reação cidadã e, apesar de não conseguir evitar a sua destruição, estimulou a valoração de um novo tipo de patrimônio: o industrial (CANO, 2017 p. 186). No Brasil, esse interesse só passou a se manifestar em termos de movimentos de preservação patrimonial no início do século XXI com a Carta de Campinas (2003), e apenas recentemente o patrimônio industrial tem sido reconhecido nos órgãos patrimoniais como um tipo em particular (OLIVEIRA, 2017, p. 313).

Discorrendo a respeito desse tema alguns autores se preocupavam com o surgimento, de fato, desse tipo de patrimônio. A Carta de Nizhny Tagil (2003) cita que “o período histórico de maior relevo para este estudo estende-se desde os inícios da Revolução Industrial, a partir da segunda metade do século XVIII até nossos dias, sem negligenciar suas raízes pré e proto industriais”. Desta forma, Kühl (2006, p.26) concorda que patrimônio Industrial era tudo aquilo pré e pós-Revolução Industrial; isto é, devem-se considerar todos os acontecimentos das ações que geraram a primeira revolução até as consequências atuais.

Entende-se que patrimônio industrial inclui os vestígios materiais e imateriais que foram utilizados em outro tempo e tem total influência na sociedade contemporânea. Deste modo, a Carta de Nizhny Tagil, como citada acima, buscou uma definição abrangente sobre o patrimônio industrial: [...] compreende 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).

Nesse sentido, esse tipo de patrimônio vai além de um simples edifício ou vestígio material preservado. Em concordância com o evidenciado acima, é de entendimento que as técnicas e o modo de vida da sociedade mais antiga ainda possuem muito valor na modernidade. Baseado nos Princípios de Dublin (2011), este tipo de bem cultural (seja no aspecto material ou imaterial) nos remete a percepção de que somos seres com histórias vividas e únicas, que carregam consigo os impactos da industrialização tecnológica, econômica, social e cultural.

A definição expressa na carta de Dublin (TICCHI, 2011) exemplifica de forma mais ampla e complexa o empreendimento do patrimônio industrial. O patrimônio industrial compreende sítios, estruturas, complexos, áreas e paisagens assim como maquinaria, objetos ou documentos relacionados que fornecem evidências dos processos de produção industrial passados ou em desenvolvimento, da extração de matéria-prima, de sua transformação em bens de consumo das infraestruturas de transporte e de energia relacionadas. O patrimônio industrial reflete a profunda conexão entre o ambiente cultural e natural, uma vez que os processos industriais – sejam antigos ou modernos – dependem de fontes naturais de matéria-prima, energia e redes de transporte para produzir e distribuir produtos para outros mercados. Esse patrimônio contempla tanto os bens materiais – imóveis e móveis – quanto as dimensões intangíveis, tais como o conhecimento técnico, a organização do trabalho e dos trabalhadores e o complexo legado social e cultural que moldou a vida de comunidades e provocou grandes mudanças organizacionais em sociedades inteiras e no mundo em geral. (TICCIH, 2011). É interessante ressaltar que quando falamos em patrimônio imaterial sempre pensamos nas técnicas utilizadas e no modo de vida de determinados grupos. Hudson (apud OLIVEIRA, 2017) afirma que as máquinas e os processos são operados por pessoas, que têm vidas e sentimentos que são partes da industrialização tanto quanto as máquinas e os produtos. Em seguida, o autor complementa o pensamento dizendo que todo esse processo é um museu de industrialização. Dentre os subtipos de bens industriais, existe também o patrimônio industrial ferroviário, que procura preservar o processo de industrialização por meio dos vestígios da operação ferroviária. Lembremos que as ferrovias tiveram um papel primordial no século XIX, pois impulsionaram o crescimento no setor econômico, social, cultural e político nos países que estavam em desenvolvimento. Bitencourt (2012) complementa dizendo que: [...] as ferrovias influenciaram a maneira como o poder imperial explorava os

recursos das colônias, permitiu a comunicação entre localidades, a criação de cidades, e para isso venceu desafios políticos e geográficos. As proezas na engenharia são evidenciadas na construção de túneis, pontes e viadutos, nas escavações e aterros realizados para levar a ferrovia a lugares antes inacessíveis.

As ferrovias eram desejadas e simbolizavam a prosperidade e poder de uma nação (BITENCOURT 2012, p. 18). No entanto, segundo Cuéllar (2019, p. 51), as ferrovias passaram por três períodos: a fase produtiva, que vai desde a implementação das ferrovias no século XIX, até o Primeira Guerra Mundial; a fase de estagnação que engloba todos os períodos entre guerras; e a fase resgata que vai desde o final da Segunda Guerra Mundial, até o século XX. Deste modo, entende-se que o declínio das ferrovias começou na crise bélica, porém a crise não afetou tanto as ferrovias no Brasil, e é por esta razão que identificamos estações ferroviárias para o aprofundamento deste.

Diversas infraestruturas ferroviárias podem ser consideradas vestígios industriais dessa atividade, como estações ferroviárias – dentre elas, aquelas que são objeto de nosso estudo. É por esse motivo que cabe dizer que analisá-las vai além de um simples olhar para as ferrovias, como diria o dito popular. Isto é, explorar o patrimônio industrial ferroviário requer muito mais. De acordo com Santos (2017), [...] como parte do patrimônio concerne à indústria, o sistema ferroviário pode ser compreendido em diferentes escalas: a territorial, por meio das linhas férreas e intervenções na paisagem; a urbana, por meio das vilas e bairros operários que se formaram ao redor da estação; e a arquitetônica, presente nas peças que integram o conjunto de edifícios e construções de apoio [...]. Apesar disso, se o todo pode ser considerado patrimônio industrial ferroviário, observa-se que muitas ações de preservação se limitam à edificação (ou do edifício de passageiros), desconhecendo o valor dos conjuntos ferroviários e do potencial do patrimônio móvel e imaterial (BELTÁN, 2011; SANTOS, 2017). Parte dessa situação parece diretamente ligada às ações de preservação, que muitas vezes é dirigida por agentes públicos com visões diferentes, e que não analisam com valor histórico ou do conjunto como um todo. Em contraposição a essa situação de preservação, houve avanços na forma de identificar e estudar esses vestígios industriais. Neste sentido, surgiu, ainda nos anos 1960, a arqueologia industrial com o intuito de estudar em detalhes os vestígios materiais da industrialização. A arqueologia

industrial surgiu paralelamente ao próprio conceito de patrimônio industrial ferroviário (SANCHIZ, 2017). De acordo com a definição The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage (Comissão Internacional para a Conservação do Patrimônio Industrial), arqueologia industrial: [...] é um método interdisciplinar que estuda todos os vestígios, materiais e imateriais, os documentos, os artefatos, a estratigrafia e as estruturas, as implantações humanas e as paisagens naturais e urbanas, criadas para ou pelos processos industriais. A arqueologia industrial utiliza os métodos de investigação mais adequados para aumentar a compreensão do passado e do presente industrial. (TICCIH, 2003). 10 A investigação arqueológica começaria na Revolução Industrial, passando pelo século XIX e chegando até o presente momento. Esta linha de estudo procura identificar os vestígios industriais e sua análise pode contribuir para entender o processo de industrialização e suas consequências na sociedade atual; ou seja, pesquisar a integração que existe entre o passado e presente. Para Kühl (2010), a própria palavra ‘arqueologia’ tem um sentido muito amplo, por essa razão, está inserida nos mais diversos campos metodológicos do conhecimento, cuja industrialização está diretamente ligada. Para Oliveira (2015), a arqueologia industrial também se apresenta como método investigativo, a fim de estudar a cultura material da sociedade contemporânea por meio de vestígios industriais. Esse método permite uma melhor identificação das atividades industriais ferroviárias que se realizaram num determinado tempo e espaço, e assim apreender o modo particular de como as pessoas trabalhavam e, se possível, de como trabalham (OLIVEIRA, 2015, p. 202).

A Arqueologia Industrial, posto que as dimensões humanas fomentam a produção industrial na Idade Contemporânea, tem o homem como principal objeto de estudo. Gutiérrez Lloret complementa que Arqueologia Industrial “ocupa-se especificamente do estudo das sociedades do passado através das fontes materiais” (LLORET apud SANCHIZ, 2017, p. 181). Por isso esta abordagem “[...] deve ser entendida como o estudo das mudanças sociais, econômicas e culturais decorrentes do crescimento da organização capitalista na indústria, a partir da interpretação das suas evidências materiais” (THIESEN apud SANCHIZ, 2017, p. 188). Entende-se que no âmbito atual há necessidade de explicar de forma mais ampla o cenário econômico, social, cultural e ecológico, entre outros; cuja consequência decorre muitas vezes da industrialização ou do impacto da tecnologia na sociedade. Portanto, entendemos que a Arqueologia Industrial nos permite compreender e

conceituar melhor o que é o “patrimônio industrial ferroviário”; consequentemente, uma melhor compreensão dessa metodologia contribuiu para atingirmos os objetivos propostos sobre interpretação patrimonial.

2.2 Interpretação Patrimonial e Turismo

A interpretação existe desde a época em que os viajantes memorizavam as impressões em diários das pessoas que faziam comemorações sobre locais ou até mesmo sobre monumentos comemorativos que foram erguidos em áreas públicas. Isso acontecia, e ainda acontece, porque há certo tipo de desejo em comentar sobre o passado e sobre a atualidade, assuntos que dizem respeito às evidências pessoais e que são fundamentais para o processo de interpretação e valorização (MURTA; GOODEY, 2005, p. 14). Assim sendo, Morales (1998) explica que a interpretação do patrimônio é a arte de revelar in situ o significado do legado natural, cultural ou histórico para o público que visita esses lugares em seu tempo livre. Discorrendo sobre o tema, (MURTA; ALBANO, 2005, p. 9) menciona que “o turista irá descobrir por si mesmo e maravilhar-se automaticamente com as belezas naturais, as edificações e os monumentos históricos [...]” Mas para que a interpretação possa ser passada de forma correta ao turista, é necessário entendermos a história do complexo (para este estudo, em especial), qual o público iremos atender, quais os recursos/atrativos interpretativos iremos usar, e como será transmitida uma boa educação patrimonial, tanto para a comunidade fixa, quanto para a comunidade flutuante. Isto é, pensar em um conjunto de técnicas.

Desta forma, a perspectiva da interpretação patrimonial para este estudo está voltada em beneficiar a experiência do visitante, de modo que o mesmo sinta a curiosidade e o desejo em conhecer o encantamento que o local possui. Como consequência, os visitantes poderão sentir a verdadeira essência dos complexos ferroviários de Campinas.

À vista disso, torna-se relevante dizer que “uma boa interpretação marca a qualidade da descoberta, descortina significados e toca as emoções, ao invés de apenas passar informações factuais” (MURTA; ALBANO, 2005 p. 10). Ou seja, a interpretação tenciona estabelecer uma eficaz comunicação com o visitante, procurando manter sempre importantes conexões com turismo, preservação do patrimônio e além do mais, visar também o desenvolvimento cultural das

comunidades locais, logo despertar no turista o interesse em ampliar o próprio conhecimento daquilo lhe parece estranho.

Outro quesito importante a ser comentado é que, além da interpretação proporcionar um universo de sabedoria, a mesma tem como objetivo persuadir as pessoas da importância do próprio patrimônio incentivando-as a conservá-lo, pois, sem dúvidas, esta é a sua essência. Mas para que a essência da interpretação fosse voltada para a conservação, Freeman Tilden (1957) elaborou um esquema interpretativo no século XXI, que tinha como finalidade fazer uma contribuição para a população. Falando-se resumidamente, o esquema propunha de forma clara que: qualquer forma que a interpretação apresentasse e não estivesse relacionada com experiência do visitante, poderia ser considerada improdutiva; isto é, informação não é interpretação, mas a interpretação inclui informação. Tilden (1957) afirma também que interpretação é uma arte como qualquer outra arte, desde que seja ensinada de forma certa. A interpretação persegue a provocação e não a instrução, porque busca sensibilizar e orientar novas condutas de conservação. Por isso, deve ser apresentada com um tudo para o indivíduo, e não apenas de uma das suas características. Ressalta, por fim, que a interpretação para crianças e adultos deve ser apresentada de formas diferentes. Afinal, deve se ter claro qual é o público-alvo a ser atendido, para depois, em uma segunda abordagem, colocar em prática os princípios estabelecidos por Tilden, pois, sem dúvida, poderá causar impacto na vida dos futuros visitantes.

Aprofundando a interpretação dentro do turismo, pode-se falar que o turismo tem proporcionado harmonia entre as necessidades desses quatro elementos: “a comunidade receptora, os visitantes, o meio ambiente e a própria atividade turística” (MURTA; GOODEY, 2005, p. 16). Isso mostra que é primordial o equilíbrio do planejamento turístico dentro dos princípios da sustentabilidade, assim a atividade turística terá impactos positivos em diferentes áreas, tanto na conservação, restauração e revitalização, como até gerar empregos e rendas para a comunidade receptora. Ainda sobre as ideias de Murta e Goodey (2005), é interessante ressaltar que a comunidade local tem um papel muito importante dentro da interpretação ambiental e cultural. Ou seja, é através da comunidade que pode acontecer trocas de conhecimento com o turista; afinal, o processo de interpretação baseado na comunidade responde, pois, à necessidade do planejamento municipal proteger e desenvolver um sentido do lugar, de transmitir

seus valores, sua ecologia e sua história às novas gerações” (MURTA; GOODEY, 2005, p. 19). Constata-se a partir deste o real valor que a comunidade possui diante destes sítios culturais, em razão que participaram da evolução urbana.

Para Costa (2009) o turismo cultural pode ser entendido como um segmento da atividade turística em si, e é a partir das vivências e experiências diretas com os bens culturais, materiais e imateriais que a comunicação interpretativa proporciona aos turistas e visitantes uma participação mais ativa na absorção de conhecimento sobre patrimônio cultural e seu contexto sócio-histórico. Por conseguinte, esta pesquisa auxiliará a produção de novos conhecimentos sobre a conservação desses bens. Assim, o objetivo principal da interpretação patrimonial é “causar uma mudança que propõe efetuar, junto com a instrumentalização, uma alteração temporária no espaço e cotidiano, para que os visitantes residentes interajam com a própria cultura e de seus semelhantes” (COSTA, 2009, p. 190). Ainda para Costa (2009, p.191) “o comportamento do turista é indissociável de seu comportamento cotidiano como cidadão”. Em outras formas de dizer, o turista não irá mudar totalmente porque está visitando, ele próprio continuará com o mesmo comportamento, e é justamente por essa razão que é necessário um processo educativo que possa ser aplicado para a proteção e conservação dos sítios patrimoniais, mas que também contribua para o processo mais amplo de conscientização sobre preservar, conservar e apropriar os espaços patrimoniais pelos cidadãos (COSTA, 2009, p. 192). Tilden (1957 apud Miranda, 2001, p. 09) “descreve em sua definição já clássica como uma atividade educacional que visa revelar significados e inter-relações através do uso de objetos originais, por um contato direto com o recurso ou por meios ilustrativos, não se limitando a dar uma mera informação dos fatos”. Este autor complementa o pensamento dos autores já mencionados porque não basta ter uma comunicação e interpretação eficaz, é indispensável o uso dos objetos originais, pois é a partir destes que o visitante poderá adquirir conhecimento. Outro ponto primordial a ser comentado é que essa citação de Tilden (1957) foi considerada a primeira definição para a interpretação patrimonial. Morales (2001) concorda com Tilden (1957), quando comenta que a interpretação tem que ser realizada com a presença do objeto que se pretende interpretar, mas este fato não exclui as outras formas de causar impacto no visitante, como audiovisual, por exemplo. Morales (2001, p. 34, tradução nossa) ainda usa Peart (1984) para fomentar seu pensamento à medida que “a

interpretação é construída e baseada em uma experiência em torno ou relacionada ao conhecimento direto do objeto real. Esta experiência, em primeira mão, é a estrutura na qual os programas devem ser desenvolvidos. Sobre a percepção de Morales (1987[1]): o esforço interpretativo é um elo sutil que une o público com o lugar que visitam. A união

é sutil, pois se trata de entrar na intimidade do indivíduo, de que a essência das coisas penetra em sua consciência, toque seus valores, suas convicções e, sem alterá-las [...] influência em suas atitudes, para que construa sua própria versão sobre a verdade que você sobre você.

Em outras palavras, a interpretação tende a influenciar tanto na vida do visitante de forma direta, que atinge sua consciência fazendo com que ele tenha atitudes construtivas sobre preservação e conservação. Ou ainda, a interpretação pode causar tanto impacto na vida de quem conhece esse universo, que os valores morais acabam mudando perante a sociedade. Entende-se, a partir daí, que a interpretação patrimonial neste estudo tem o objetivo de auxiliar na visita do turista, com a qual espera-se contribuir de forma educativa sobre a importância de conhecer, preservar e conservar os bens industriais ferroviários. Roteiros turísticos e roteiros industriais Uma das principais finalidades dos roteiros turísticos é despertar nas pessoas o interesse pelo deslocamento, para depois fazer com que o turista tenha motivação em interagir com o espaço e com o guia. Para Bahl (2004), “independentemente do lucro, o roteiro possibilita uma exposição temática ampla que desperta o interesse das pessoas e preenche as suas necessidades de evasão e deslocamento, motivando-as a participar” (BAHL, 2004, p. 74). Neste sentido, os roteiros turísticos contêm objetivos variáveis, pois dependem muito do tipo de público que irão atender, sobretudo, ainda é necessário que haja uma “apresentação de uma programação embasada e sustentada em recursos que promovam os locais visitados e em que o seu próprio idealizador sinta-se respaldado a oferecer um produto turístico comercializável e atraente” (BAHL, 2004 p. 74). Isto é, independentemente do roteiro oferecido, o turista precisa saber o que irá acontecer, quais são as ideias a serem passadas, os tópicos a serem discutidos, os pontos principais a serem interpretados, o horário de início e término, dentre outras informações. Após o guia passar pela fase de planejamento, surge a necessidade de torná-lo visível para o cliente, ou seja, mostrar o potencial do roteiro. Neste aspecto, “pode-se fazer algumas considerações referentes a sua

redação, inclusão de legenda e cartograma (SENAC, 1986, p. 23, 24 apud BAHL, 2004, p. 77).

Aprofundando mais sobre o roteiro turístico, há muito que falar sobre os tipos de roteiros, visto que existem roteiros com a finalidade gastronômica, religiosa, rural, industrial, dentre outros. O tipo que interessa para este estudo é o industrial, que tenciona levar conhecimento para os turistas sobre as áreas industriais ferroviárias.

Contudo, é muito recente o turismo industrial, e por este motivo, não há autores que discorrem sobre modelos de roteiros industriais. Interpretação patrimonial e turismo A interpretação existe desde a época em que os viajantes memorizavam as impressões em diários das pessoas que faziam comemorações sobre locais ou até mesmo sobre monumentos comemorativos que foram erguidos em áreas públicas. Isso acontecia, e ainda acontece, porque há certo tipo de desejo em comentar sobre o passado e sobre a atualidade, assuntos que dizem respeito às evidências pessoais e que são fundamentais para o processo de interpretação e valorização (MURTA; GOODEY, 2005, p. 14). Assim sendo, Morales (1998) explica que a interpretação do patrimônio é a arte de revelar in situ o significado do legado natural, cultural ou histórico para o público que visita esses lugares em seu tempo livre. Discorrendo sobre o tema, (MURTA; ALBANO, 2005, p. 9) menciona que “o turista irá descobrir por si mesmo e maravilhar-se automaticamente com as belezas naturais, as edificações e os monumentos históricos [...]” Mas para que a interpretação possa ser passada de forma correta ao turista, é necessário entendermos a história do complexo (para este estudo, em especial), qual o público iremos atender, quais os recursos/atrativos interpretativos iremos usar, e como será transmitida uma boa educação patrimonial, tanto para a comunidade fixa, quanto para a comunidade flutuante. Isto é, pensar em um conjunto de técnicas.

Desta forma, a perspectiva da interpretação patrimonial para este estudo está voltada em beneficiar a experiência do visitante, de modo que o mesmo sinta a curiosidade e o desejo em conhecer o encantamento que o local possui. Como consequência, os visitantes poderão sentir a verdadeira essência dos complexos ferroviários de Campinas.

À vista disso, torna-se relevante dizer que “uma boa interpretação marca a qualidade da descoberta, descortina significados e toca as emoções, ao invés de apenas passar informações factuais” (MURTA; ALBANO, 2005 p. 10). Ou seja, a

interpretação tenciona estabelecer uma eficaz comunicação com o visitante, procurando manter sempre importantes conexões com turismo, preservação do patrimônio e além do mais, visar também o desenvolvimento cultural das comunidades locais, logo despertar no turista o interesse em ampliar o próprio conhecimento daquilo lhe parece estranho. Outro quesito importante a ser comentado é que, além da interpretação proporcionar um universo de sabedoria, ela tem como objetivo persuadir as pessoas da importância do próprio patrimônio incentivando-as a conservá-lo, pois, sem dúvidas, esta é a sua essência. Mas para que a essência da interpretação fosse voltada para a conservação, Freeman Tilden (1957) elaborou um esquema interpretativo no século XXI, que tinha como finalidade fazer uma contribuição para a população. Falando-se resumidamente, o esquema propunha de forma clara que: qualquer forma que a interpretação apresentasse e não estivesse relacionada com experiência do visitante, poderia ser considerada improdutiva; isto é, informação não é interpretação, mas a interpretação inclui informação. Tilden (1957) afirma também que a interpretação é uma arte como qualquer outra arte, desde que seja ensinada de forma certa. A interpretação persegue a provocação e não a instrução, porque busca sensibilizar e orientar novas condutas de conservação. Por isso, deve ser apresentada com um tudo para o indivíduo, e não apenas de uma das suas características. Ressalta, por fim, que a interpretação para crianças e adultos deve ser apresentada de formas diferentes. Afinal, deve-se ter claro qual é o público alvo a ser atendido, para depois, em uma segunda abordagem, colocar em prática os princípios estabelecidos por Tilden, pois, sem dúvida, poderá causar impacto na vida dos futuros visitantes. Aprofundando a interpretação dentro do turismo, pode-se falar que o turismo tem proporcionado harmonia entre as necessidades desses quatro elementos: “a comunidade receptora, os visitantes, o meio ambiente e a própria atividade turística” (MURTA; GOODEY, 2005, p. 16). Isso mostra que é primordial o equilíbrio do planejamento turístico dentro dos princípios da sustentabilidade, assim a atividade turística terá impactos positivos em diferentes áreas, tanto na conservação, restauração e revitalização, como até gerar empregos e rendas para a comunidade receptora.

Ainda sobre as ideias de Murta e Goodey (2005), é interessante ressaltar que a comunidade local tem um papel muito importante dentro da interpretação ambiental e cultural. Ou seja, é através da comunidade que pode acontecer trocas

de conhecimento com o turista; afinal, “... o processo de interpretação baseado na comunidade responde, pois, de necessidade do planejamento municipal proteger e desenvolver um sentido do lugar, de transmitir seus valores, sua ecologia e sua história às novas gerações” (MURTA; GOODE, 2005, p. 19). Consta-se a partir deste o real valor que a comunidade possui diante destes sítios culturais, em razão que participaram da evolução urbana. Para Costa (2009) o turismo cultural pode ser entendido como um segmento da atividade turística em si, e é a partir das vivências e experiências diretas com os bens culturais, materiais e imateriais que a comunicação interpretativa proporciona aos turistas e visitantes uma participação mais ativa na absorção de conhecimento sobre patrimônio cultural e seu contexto sócio-histórico. Por conseguinte, esta pesquisa auxiliará a produção de novos conhecimentos sobre a conservação desses bens. Assim, o objetivo principal da interpretação patrimonial é “causar uma mudança que propõe efetuar, junto com a instrumentalização, uma alteração temporária no espaço e cotidiano, para que os visitantes residentes interajam com a própria cultura e de seus semelhantes” (COSTA, 2009, p. 190).

Ainda para Costa (2009, p.191) “o comportamento do turista é indissociável de seu comportamento cotidiano como cidadão”. Em outras formas de dizer, o turista não irá mudar totalmente porque está visitando, ele próprio continuará com o mesmo comportamento, e é justamente por essa razão que é necessário um processo educativo que possa ser aplicado para a proteção e conservação dos sítios patrimoniais, mas que também contribua para o processo mais amplo de conscientização sobre preservar, conservar e apropriar os espaços patrimoniais pelos cidadãos (COSTA, 2009, p. 192). Tilden (1957 apud Miranda, 2001, p. 09) “descreve em sua definição já clássica como uma atividade educacional que visa revelar significados e inter-relações através do uso de objetos originais, por um contato direto com o recurso ou por meios ilustrativos, não se limitando a dar uma mera informação dos fatos”. Este autor complementa o pensamento dos autores já mencionados porque não basta ter uma comunicação e interpretação eficaz, é indispensável o uso dos objetos originais, pois é a partir destes que o visitante poderá adquirir conhecimento. Outro ponto primordial a ser comentado é que essa citação de Tilden (1957) foi considerada a primeira definição para a interpretação patrimonial. Morales (2001) concorda com Tilden (1957), quando comenta que a interpretação tem que ser realizada com a presença do objeto que se pretende

interpretar, mas este fato não exclui as outras formas de causar impacto no visitante, como audiovisual, por exemplo. Morales (2001, p. 34, tradução nossa) ainda usa Peart (1984) para fomentar seu pensamento à medida que a interpretação é construída e baseada em uma experiência em torno ou relacionada ao conhecimento direto do objeto real. Esta experiência, em primeira mão, é a estrutura na qual os programas devem ser desenvolvidos.” Sobre a percepção de Morales (1987[1]): o esforço interpretativo é um elo sutil que une o público com o lugar que visitam. A união é sutil, pois se trata de entrar na intimidade do indivíduo, de que a essência das coisas penetra em sua consciência, toque seus valores, suas convicções e, sem alterá-las [...] influência em suas atitudes, para que construa sua própria versão sobre a verdade que você sobre você. Em outras palavras, a interpretação tende a influenciar tanto na vida do visitante de forma direta, que atinge sua consciência fazendo com que o mesmo tenha atitudes construtivas sobre preservação e conservação. Ou ainda, a interpretação pode causar tanto impacto na vida de quem conhece esse universo, que os valores morais acabam mudando perante a sociedade. Entende-se, a partir daí, que a interpretação patrimonial neste estudo tem o objetivo de auxiliar na visitação do turista, com a qual espera-se contribuir de forma educativa sobre a importância de conhecer, preservar e conservar os bens industriais ferroviários.

O patrimônio cultural é um grupo de recursos herdados do passado que as pessoas identificam, independentemente da propriedade, como um reflexo e expressão de seus valores, crenças, conhecimentos e tradições em constante evolução. Isso inclui todos os aspectos do ambiente resultantes da interação entre pessoas e lugares ao longo do tempo (CONSELHO DA EUROPA⁵, 2005, p. 03).

Assim, o Conselho da Europa (2005) enfatiza que o valor e o potencial do patrimônio cultural podem ser usados como um recurso para o desenvolvimento sustentável e a qualidade de vida de uma sociedade em constante evolução. Além disso, um dos objetivos do conselho é “incentivar a reflexão sobre a ética e os métodos de apresentação do patrimônio cultural, bem como o respeito pela diversidade de interpretações” (CONSELHO DA EUROPA, 2005). Sendo assim, a atividade turística auxilia no incentivo sobre reflexões do patrimônio de modo

⁵ O Conselho da Europa é uma organização intergovernamental fundada em Londres (Reino Unido) em 9 de maio de 1949 e tem sede em Estrasburgo (França). Portugal aderiu em 24 de novembro de 1976. No ano de 2005 houve a Convenção quadro do Conselho da Europa relativa ao valor do património cultural para a sociedade – Conselho da Europa.

sustentável e contribui na diversidade de interpretações.

Nesse contexto, algumas definições sugeridas pelo ICOMOS (2008) podem contribuir para a análise dos textos e desenvolvimento do modelo de roteiro turístico industrial. Começaremos a falar sobre a importância da interpretação, pois se refere a todas as atividades potenciais realizadas para incrementar a conscientização pública e propiciar um maior conhecimento do sítio de patrimônio cultural. Neste sentido, se incluem as publicações na imprensa e eletrônicas, as conferências, as instalações sobre o sítio, os programas educativos, as atividades comunitárias assim como a pesquisa, os programas de formação e os sistemas e métodos e avaliação permanente do processo de interpretação propriamente dito.

Na sequência, temos apresentação na qual se centra de maneira mais específica na comunicação planejada do conteúdo interpretativo com ajuste à informação interpretativa, à acessibilidade física e à infraestrutura interpretativa em sítios patrimoniais. Pode-se transmitir através de vários meios técnicos que incluem (mas não requerem) elementos tais como painéis informativos, exposições tipo museu, trilhas sinalizadas, conferências e visitas guiadas e páginas na internet.

Assim sendo, a infraestrutura interpretativa refere-se às instalações físicas, os equipamentos e os espaços patrimoniais ou relacionados com os mesmos que se podem utilizar especificamente para os propósitos de interpretação e apresentação, incluindo as novas estratégias de interpretação e as tecnologias existentes. Além disso, há também os intérpretes do patrimônio que se refere ao pessoal dos sítios patrimoniais que se encarregam de forma permanente ou temporal de comunicar ao público a informação concernente ao valor e à significação do patrimônio cultural.

Por fim, o sítio de patrimônio cultural: refere-se a um lugar, uma paisagem cultural, um complexo arquitetônico, um sítio arqueológico, ou uma estrutura existente, que conte com um reconhecimento como sítio histórico e cultural e, geralmente, com proteção legal.

Esse conjunto de definições irá auxiliar no desenvolvimento de criação dos instrumentos que poderão ser utilizados nas visitas de atrativos turísticos. Nesse sentido, Cardozo (2012) destaca que

[...] compreender a interpretação patrimonial é muito mais do que dominar os conceitos de patrimônio ou às reflexões sobre as vantagens românticas que essa atividade pode suscitar. Ela demanda atores específicos, conhecimento

de público alvo para definir as técnicas e com isso atender aos objetivos propostos e aos princípios gerais. Afirma-se assim que a interpretação patrimonial é sim uma forma de planejar a visita, é uma forma eficiente, pois proporciona todas as vantagens da preservação do patrimônio agregando uma experiência turística muito mais relevante para o visitante (CARDOZO, 2012, p. 191-192).

Dessa forma, entende-se que para conhecer, de fato, o patrimônio, é necessário ir além de uma simples visita turística, seja ela guiada ou não. Para que o visitante possa interpretar o patrimônio, apreciar a cultura que há naquele local, e ainda desfrutar da própria imaginação, requer planejamento com as interfaces do turismo. Nesse caso, a interpretação beneficiará não só o visitante, mas a comunidade local também, uma vez que a comunidade local está inserida de forma indireta nesse processo. A respeito disso, Cardozo (2008, p. 4) esclarece que “mais do que informar, a interpretação tem como objetivo conscientizar as pessoas do valor tangível e intangível do patrimônio” (apud CARDOZO, 2012, p. 141). Ou seja, essa conscientização não é somente para os turistas, mas para toda a comunidade. Sendo assim, se faz essencial enfatizar que a “interpretação do patrimônio é muito mais do que uma técnica de planejamento, é uma forma de otimização da visita, valorização do patrimônio e do visitante” (CARDOZO, 2012, p. 194). Isso se justifica ao passo que o turismo atual não deve descartar a valorização dos elementos citados, pois ele deve ser capaz, juntamente com as técnicas adequadas, de criar, nesse caso o roteiro turístico, um trabalho a fim de “demonstrar o novo, o belo e a realidade” (CARDOZO, 2012, p. 194).

Ressaltamos a importância da interpretação patrimonial, uma vez que

A interpretação toca o visitante, fazendo com que ele compreenda em profundidade o que visita, com isso a interpretação também valoriza o próprio patrimônio do qual se encarrega, quando dá a conhecer e a compreender. Pode ainda a interpretação fazer com que o visitante leve consigo mais do que uma experiência turística, mas uma mensagem que possa modificar seu modo de pensar e agir sobre o patrimônio visitado, outros patrimônios ou outros aspectos relacionados ao tema da visita. Isso tudo faz com que esse lugar seja mais do que um atrativo turístico, mas um lugar de emoção e vivência turística, o qual a sua imagem sempre evoque memórias (CARDOZO, 2012, p. 194).

Com base na citação acima, não podemos esquecer que o morador local tem forte influência no patrimônio cultural, assim, o patrimônio se torna mais valorizado pela própria comunidade e ainda mais pelos visitantes.

Muñoz e Morère (2017, p. 960) complementam dizendo que a interpretação

do patrimônio e como ela é configurada para o turismo é o principal referencial teórico de nossa pesquisa. Pois, responde à necessidade de atribuir significado e valor ao patrimônio, devido à sua natureza comunicativa, participativa, provocativa e sua necessidade de se adaptar a um determinado público por meio de um discurso agradável, simples, impactante e pessoal.

Nessa continuidade, torna-se pertinente exemplificar s um estudo no qual visa a interpretação patrimonial como solução para um espaço pouco desenvolvido a fim de conhecermos melhor o método utilizado e qual a relevante para este estudo. Almeida et al (2016) abordam em seu texto o Centro Histórico de Cáceres, no qual os atores dizem que

[...] é um espaço ainda muito pouco apropriado para o desenvolvimento da atividade turística e educacional. Contudo, há infinitas possibilidades de ações a serem desenvolvidos, como percursos (trilhas), atividades culturais e práticas educativas, que incorporem os elementos heterogêneos e de características transversais, integrando ambientes natural e construído [...] (p. 429).

Sob essa perspectiva, os autores enxergam como solução a implementação de um percurso interpretativo, além de práticas turísticas e a educação patrimonial. Para os autores,

os percursos interpretativos turísticos, apresenta-se como instrumentos que pressupõem métodos interdisciplinares, ou seja, que articulam diversas áreas do conhecimento, desejando abordagens transversais, considerando de forma integrada os elementos abióticos, bióticos e antrópicos que compõem a paisagem (FERREIRA, 2011 apud ALMEIDA ET AL, 2016, p. 439).

Entretanto, Cardozo (2008) contradiz Almeida et Al 2016) quando relaciona a atividade turística com a cultura e menciona que todo turismo em que o principal atrativo não seja a natureza, mas algum aspecto da cultura humana está ligado com o turismo. Nesse sentido, a definição de Almeida et at (2016) torna-se inapropriada para este estudo.

Já Pires (2006) tem uma relação com o pensamento de Cardozo (2008), tal pensamento é notável quando a autora diz que “a atividade turística permite que o turista conheça a cultura do local, respeitando-a e a valorizando-a; cria oportunidade de incentivo à conservação do patrimônio e propicia o retorno às tradições, reforçando a cultura local da comunidade receptora” (p. 15). Entretanto, há um grande desafio no turismo no qual refere-se ao equilíbrio entre a atividade e o meio ambiente. Para isso, a interpretação patrimonial se faz imprescindível.

Ainda de acordo com a autora, “a interpretação patrimonial pode ser definida como uma estratégia de comunicação-apresentação do patrimônio que utiliza um

conjunto de técnicas de comunicação a fim de facilitar a interação entre o patrimônio e a sociedade (MORALES, 2004 apud PIRES, 2006, p. 15). Esse conjunto de técnicas se cria por meio de cartazes, folhetos, mapas, exposições, palestras, roteiros, guias, dentre outros. A interpretação patrimonial possibilita também um olhar mais sutil, pois “através da interpretação, a compreensão; através da compreensão, a apreciação; e através da apreciação, a proteção” (TILDEN apud GOODEY e MURTA, 2002, p. 14- 15).

No que diz respeito aos artigos encontrados nas revistas mencionadas, não foram encontrados textos que fossem apropriados para a pesquisa. Pois, a abordagem desses textos é voltada para a educação patrimonial com a finalidade de inserir nas escolas de nível fundamental e médio. Contudo, há o que aproveitar desses artigos, ainda que tenham objetivos opostos.

A exemplo do dito acima, vamos apresentar um texto em que o objetivo está em introduzir a educação turística nas escolas do nível fundamental ao médio. Sendo assim, para o autor “a educação em turismo deve estar direcionada para uma reflexão multidisciplinar e para o trabalho em equipe, contemplando contextos multiculturais em que a criatividade combine o saber tradicional ou local e o conhecimento aplicado da ciência avançada e da tecnologia (ANSARAH, 2002, p. 23 apud SILVA, 2016, p. 10).

O autor ainda comenta que “devido a esse caráter multidisciplinar, acreditamos que a educação em turismo pode ser desenvolvida de maneira que possa abordar assuntos como cidadania, alteridade, sociabilidade, cultura, educação ambiental e patrimonial” (SILVA, 2016, p. 10).

Ainda que a educação patrimonial seja uma ferramenta eficaz nas escolas e tem como intuito a valoração do patrimônio, para este estudo em específico, optamos pelos modelos de roteiros turísticos como um programa de difusão do patrimônio industrial ferroviário, pois segundo o ICOMOS (2008), os “programas de interpretação e apresentação deve facilitar o acesso físico e intelectual a locais de patrimônio cultural para o público” (p. 5, tradução nossa).

De forma clara, a definição apropriada para que o objetivo seja alcançado, é a de Morales (2004), haja vista que necessitamos de um roteiro turístico industrial que engloba a interpretação “como uma estratégia de comunicação-apresentação do patrimônio que utiliza um conjunto de técnicas de comunicação a fim de facilitar a interação entre o patrimônio e a sociedade”. Isso ocorre em razão de criarmos um roteiro turístico industrial no qual tenha a essência de interação entre o patrimônio

ferroviário e a sociedade - comunidade local, visitantes e turistas. E ainda, interpretação permite que haja um intercâmbio sociocultural.

Com fundamento no que foi apresentado, compreende-se que o roteiro turístico industrial engloba um conjunto de elementos essenciais para ser realizado, contudo não é o suficiente para satisfazer o turista, pois esses elementos se concentram apenas como uma parte da atividade turística. Portanto, observa-se a necessidade do que Morales (2004) apresenta sobre a interpretação patrimonial, haja vista ela como ferramenta de uma melhor compreensão dentro do roteiro.

A interpretação patrimonial é uma estratégia de educação informal que tem como finalidade facilitar a difusão de determinado conhecimento. Nesse sentido, pode ser aplicada a lugares como museus, sítios históricos, parques arqueológicos, parques naturais, e assim por diante.

Contudo, para cada ambiente é direcionado um tipo de programa. Assim, cabe mencionar os dois principais programas. Na visão de Morales (2001) existem os programas educacionais nos quais são dirigidos a indivíduos ou grupos homogêneos com uma intenção educacional expressa, esses grupos eles vêm principalmente o sistema educacional formal, pois para eles é oferecido equipamentos e atividades específicas de acordo com o nível em que os alunos estão, seja da pré-escola ou faculdade (p. 29) (tradução nossa). Esse tipo de programa educacional é interessante para este estudo à medida que nos aproximamos de equipamentos e atividades específicas para cada tipo de público, ou seja, para a elaboração de um roteiro turístico industrial se faz necessário possuir diversos tipos de conhecimento para uma melhor difusão.

Além do programa já mencionado, ainda tem os programas interpretativos que são destinados ao público em geral que frequenta voluntariamente determinados espaços para ocupar o tempo livre; ou seja, isto é um propósito bastante recreativo (MORALES, 2001).

Assim sendo, é importante dizer que a interpretação visa conciliar a ciência, a arte, a essência e a aparência de um determinado lugar, por este motivo há inúmeras definições que Morales apresenta em seu livro. Em 1957, Tilden escreve a possível definição na qual se baseia em uma “atividade educativa”⁶ que visa revelar significados e inter-relações por meio do uso de objetos originais, que proporcionam

⁶ O termo “atividade educacional” gerou muita confusão nos países anglo-saxões, então anos depois Tilden reconheceu esse erro e mencionou que o que ele quis dizer na época era “atuar é uma atividade recreativa”.

um contato direto com o recurso ou meios ilustrativos, não se limitando a dar uma mera informação de atos” (TILDEN, 1957 apud MORALES, 2001, p. 32, tradução nossa). Ou seja, para Tilden é importante que o “guia” informe tudo sobre aquele objeto ou local, pois é a partir da informação correta que o turista/visitante sentirá uma verdadeira satisfação sobre o conhecimento que ele foi procurar.

Para Don Aldridge⁷(1973) “a interpretação é a arte de explicar o lugar do homem em seu meio, a fim de aumentar a consciência da visão sobre a importância dessa interação, e despertar nele um desejo de contribuir para a conservação do meio ambiente” (apud MORALES, 2001, p. 33, tradução nossa). Ou seja, para Aldridge (1973) a interpretação deve ter a essência de conservação do ambiente visitado.

Já para Paul Risk (1982) a “interpretação é o significado da palavra: a tradução da linguagem técnica e muitas vezes complexa do ambiente, para uma forma não técnica - sem perder o seu significado a fim de criar no visitante uma sensibilidade, consciência, compreensão, entusiasmo e compromisso com o recurso que é interpretado” (apud MORALES, 2001, p. 33, tradução nossa). É interessante dizer que para Paul (1982) a característica principal também é voltada para a conservação do ambiente visitado.

Para York Edwards (1976) “a interpretação do patrimônio tem quatro características que o tornam uma disciplina especial: é a comunicação atraente no qual oferece informações concisas, é entregue na presença do objeto em questão e sua finalidade é a revelação de um significado” (apud MORALES, 2001, p. 33, tradução nossa). À vista disso, o objeto precisa ser estudado de modo aprofundado para que haja um tipo de comunicação que possa, de fato, atrair o turista/visitante.

Nesse sentido, Bob Peart (1977a) vai definir como “um processo de comunicação projetado que revela ao público os significados e as inter-relações de nossa herança natural e cultural, através de sua participação em experiências de primeira mão com um objeto, artefato, paisagem ou local” (apud MORALES, 2001, p. 33, tradução nossa). Isto é, o objeto sendo o principal meio para que tenha uma troca de conhecimento no local visitado.

A Associação para a Interpretação do Patrimônio (Espanha) define (1996) que a “interpretação do patrimônio é a arte de revelar o seu significado do legal

⁷ Aldridge foi o pioneiro da interpretação no Reino Unido. Em 1981 se tornou representante britânico no conselho da Europa.

natural, cultural ou histórico para o público que visita esses lugares em seu tempo livre” (apud MORALES, 2001, p. 33, tradução nossa).

É conveniente dizer que a interpretação patrimonial possui inúmeras formas de ser expressa, conforme apresentado. Assim, todas as definições apresentadas se aproximam da definição de Tilden (1957), no qual vai dizer que os elementos recreativos fazem a diferença dentro de uma determinada atividade, no caso deste estudo, a atividade é o roteiro industrial.

Cabe aqui ressaltar os objetos para o gerenciamento dos recursos interpretativos, nos quais se baseiam em:

Utilizar os recursos interpretativos da área de acordo com o zoneamento estipulado no plano de manejo ou plano direto; Identificar e preservar valores culturais, paisagens e recursos naturais e históricos por meio da interpretação adequada; Eliminar usos que não são compatíveis com a gestão global e previna, por meio da interpretação, intrusões que afetam negativamente os valores estáticos ou reduzir o prazer e a inspiração do público (BECKNER, 1974 apud MORALES, 2001, p. 37).

Já o objetivo para o público em geral se baseia em apenas “fornecer serviços de informação adequados para ajudar o público a usar ofertas recreativas da área de uma forma compatível com a proteção do mesmo” (BECKNER, 1974 apud MORALES, 2001, p. 37).

De modo geral, os objetivos propostos por Becker (1974) se relacionam com as definições apresentadas, haja vista os mesmos interesses, isto é, conservar o local ou objeto através de uma boa comunicação ou informação.

Já para Rosado et al (2013),

La interpretación del patrimonio constituye una eficaz estrategia para hacer compatible la preservación del patrimonio natural y cultural con el desarrollo económico y social generado a partir del turismo. Se trata, además, de una estrategia que, a partir de la implicación de la comunidad local, puede contribuir a que sus miembros asuman nuevas formas de ver y valorar su identidad (p. 11).

Torna-se evidente que a interpretação patrimonial é uma forma que visa buscar solução para o patrimônio natural ou cultural associado com o desenvolvimento do turismo, de modo sustentável, e visando minimizar os impactos negativos para a comunidade local. Nesse sentido, pode-se afirmar que a interpretação funciona como um sistema de comunicação dirigido a assuntos de preservação e sustentabilidade. Para Rosado et al (2013, p. 17),

“[...] tradicionalmente se ha considerado que la interpretación no

tiene un contenido específico, sino que constituye un enfoque sobre el modo de transmisión de la información, no propiamente del contenido. Esta es la forma tradicional de entender la interpretación”.

Assim como há características específicas para a elaboração de um roteiro turístico, também há para a aplicação da interpretação, sendo “acorde con el lugar, consentindo acerca de la importancia de conservarlo, estimulando y persuadiendo” (ROSADO et al, 2013, p. 17). Posto isso, ainda para Guerra et al (2008), é necessário “definir los objetivos del proyecto; coordinar todo el proceso; definir los indicadores de evaluación; definir las principales propuestas de acción; organizar y revisar la labor de las diversas áreas de trabajo” (p. 18).

Portanto, entende-se que a interpretação patrimonial tem como finalidade contribuir para o desenvolvimento do local, além de auxiliar o visitante a conhecer de modo aprofundado o local de visita. É importante dizer que a inclusão da comunidade local para apresentação do que está visitando é um fator indispensável tanto para o roteiro turístico como para a própria interpretação.

2.3 Roteiros turísticos e roteiros industriais

Uma das principais finalidades dos roteiros turísticos é despertar nas pessoas o interesse pelo deslocamento, para depois fazer com que o turista tenha motivação em interagir com o espaço e com o guia. Para Bahl (2004), “independentemente do lucro, o roteiro possibilita uma exposição temática ampla que desperta o interesse das pessoas e preenche as suas necessidades de evasão e deslocamento, motivando-as a participar” (BAHL, 2004, p. 74). Neste sentido, os roteiros turísticos contêm objetivos variáveis, pois dependem muito do tipo de público que irão atender, sobretudo, ainda é necessário que haja uma “apresentação de uma programação embasada e sustentada em recursos que promovam os locais visitados e em que o seu próprio idealizador se sinta respaldado a oferecer um produto turístico comercializável e atraente” (BAHL, 2004 p. 74). Isto é, independentemente do roteiro oferecido, o turista precisa saber o que irá acontecer, quais são as ideias a serem passadas, os tópicos a serem discutidos, os pontos principais a serem interpretados, o horário de início e término, dentre outras informações. Após o guia passar pela fase de planejamento, surge a necessidade de torná-lo visível para o cliente, ou seja, mostrar o potencial do roteiro. Neste aspecto, “pode-se fazer algumas considerações referentes a sua redação, inclusão

de legenda e cartograma (SENAC, 1986, p. 23, 24 apud BAHL, 2004, p. 77).

Aprofundando mais sobre o roteiro turístico, há muito que falar sobre os tipos de roteiros, visto que existem roteiros com a finalidade gastronômica, religiosa, rural, industrial, dentre outros. O tipo que interessa para este estudo é o industrial, que tenciona levar conhecimento para os turistas sobre as áreas industriais ferroviárias.

28

Contudo, é muito recente o turismo industrial, e por este motivo, não há autores que discorrem sobre modelos de roteiros industriais.

Com o intuito de estudar os modelos de roteiros turísticos e ainda tentar descobrir se há modelos específicos para os bens industriais e ferroviários, foi realizado um levantamento bibliográfico. Isso consistiu na identificação de artigos nas principais revistas acadêmicas da área de turismo (OVT,1 RBTur, 2 Visão em Ação 3 e Turismo em Análise 4). Como não houve um número relevante de artigos encontrados nessas revistas, demos continuidade no levantamento em outras revistas acadêmicas de turismo. As palavras chaves para as buscas foram: "roteiro turístico"; "rota turística"; "itinerário turístico". "roteiro industrial"; "rota industrial" e "itinerário industrial". Para os três últimos termos relacionados a industrial, nada foi encontrado, apenas para aqueles relativos diretamente ao aspecto turístico. Sobre eles, observou-se que alguns autores utilizam os termos 'circuitos', 'rotas' e 'itinerários' com a intenção de abordar assuntos relacionados a roteiros turísticos. Iremos expor a respeito das leituras e conceitos encontrados.

Torna-se importante dizer que o levantamento bibliográfico não foi concluído, pois ainda existem livros necessários para este estudo, os quais são encontrados somente na biblioteca localizada na Unesp de Rosana - SP. Ressaltamos que isso ocorreu devido a pandemia de COVID-19 e normas de isolamento social; sendo assim, ainda há informações a serem obtidas posteriormente.

Mielke (2010) "discute o papel do cooperativismo como instrumento de desenvolvimento do turismo rural no Estado do Paraná, analisando o Roteiro dos Imigrantes como estudo de caso" (p. 94). Para o autor, turismo rural "é o conjunto de atividades turísticas praticadas no meio rural, comprometido com a produção agropecuária, agregando valor a produtos e serviços e resgatando e promovendo o patrimônio cultural e natural da comunidade" (MIELKE, 2010, p. 100. apud EMBRATUR, ABRATURR, Marco Conceitual, 1999:12). Para isso, o autor analisa o roteiro dos imigrantes como estudo de caso. Sendo assim, Mielke (2010) nos traz

uma definição do que é o turismo rural, mas não apresenta uma descrição do que é um roteiro turístico e de como elaborar um roteiro turístico. Além disso, o artigo apresenta “rotas”, “circuitos” e “roteiros” sob o mesmo entendimento. Ainda que o artigo não apresente uma descrição que se adequa para este estudo, existem passagens dentro do texto que nos auxiliam a uma compreensão de como oferecer ao nosso objetivo final. Assim, o autor destaca que

29

[...] roteiros com o intuito de criar um pólo turístico regional diferenciado, serão organizados de maneira a unir pontos de interesse com características parecidas como o Roteiro das Cidades e das Fazendas Históricas, Roteiro das Unidades de Conservação, Roteiro de Aventura, Roteiro de Turismo Rural, do Agroturismo, Roteiro Gastronômico e mesmo roteiros criados para eventos como forma de divulgação da cultura da região, como o Roteiro dos Imigrantes (MIELKE, 2010, p. 102).

Portanto, entende-se que esse trecho contribui para a presente pesquisa no que diz respeito ao cooperativismo, pois pode-se pensar a partir deste na criação de um roteiro turístico industrial que crie um intercâmbio sociocultural entre receptores locais e turistas.

Com base no dito anterior, observou-se que Secomandi (2016) apresenta a mesma falha de Mielke (2010). Sendo assim, Secomandi (2016) disserta sobre a região da Costa da Mata Atlântica – que tem na baía de Santos, assim o seu foco estratégico – preserva oito exemplares deste rico patrimônio histórico-militar.

Nos dias atuais, esses monumentos estão sendo colocados à disposição do público, e seus administradores buscam – por meio de roteiros turísticos, histórico-culturais e ambientais – estabelecer um elo seguro entre um passado glorioso e um futuro que se anuncia promissor [...] voltada aos oito monumentos que compõem o Circuito Turístico dos Fortes. O roteiro turístico foi elaborado durante o ano de 2004, em oficinas de trabalho conduzidas elaborado durante o ano de 2004, em oficinas de trabalho conduzidas pelo Sebrae-SP, com a participação de representantes do Governo, administradores dos monumentos e agências de turismo da região.

Foi perceptível neste texto a mesma ausência já citada, isto é, a pesquisa tem como finalidade discutir o roteiro turístico elaborado em 2004, contudo não há uma definição do que é esse roteiro turístico. Outro fato importante está no trecho mencionado em que o autor trata “circuito” e “roteiro” como sinônimos.

No que tange ao artigo de César (2016), existe também uma relação com o que foi descrito até o momento. Nesse sentido, se faz importante dizer que o autor tem como objetivo “analisar se este apelo memorial (Halbwachs, 2001), condiz com o legado das transformações urbanas regionais, e como esses são resultantes e

resultados destas condições memoriais” (p. 418). Este propósito leva-o a desenvolver a pesquisa através da “análise por meio de representações gráficas e observações, as trilhas turísticas na região, a partir da sobreposição dos caminhos e rotas dos migrantes utilizados na sua distribuição e assentamento conforme antigas colônias, bem como no início da formação de cidades no nordeste do Rio Grande do Sul, no sul do Brasil” (p. 417).

Para isso, realiza-se concomitantemente, o levantamento destes roteiros de visitação turística na região. “A estas referências, soma-se o levantamento bibliográfico existente, além do material publicitário, como folders com informações turísticas” (CÉSAR, 2016, p. 419).

Vale destacar que César (2016) preocupa-se com

As estradas das Colônias Agrícolas da Serra Gaúcha são o objeto de estudo desta pesquisa. Analisadas como recursos para a formação do atrativo turístico, sabe-se que muitos dos roteiros retratam estas vias como referenciais históricos do período da colonização na região, e entre as localidades. Pensa-se: estes trajetos refletem um contexto histórico memorial-territorial, ou essas são formações idealizadas para o turismo? (p. 418).

De forma sucinta e com base no que foi exposto, o artigo tem questões e discussões que são instigantes para o nosso estudo, entretanto nota-se que o autor se preocupou com o levantamento bibliográfico em partes, pois apesar disso não apresenta definições para roteiros turísticos.

Observou-se que no trabalho de Pereira et al (2007) há uma correlação com o que foi mostrado no texto de César (2010). Posto isso, o objetivo principal é estudar de Pereira (2007) é estudar “como o patrimônio tombado pode ser interpretado pelos visitantes através da utilização de estratégias e recursos que acrescentem valor à experiência do visitante” (p. 200) por meio de um roteiro interpretativo. Nesse sentido, os autores pretendem criar um “tour” com a finalidade de gerar economia e manter a memória histórica da população. Assim, eles citam que a

[...] Importância de promover “um ‘tour’ [...] vai além da contemplação, do consumo visual de um lugar, mas um ‘tour’ que o leva para a ‘leitura crítica’ da paisagem visitada/vivenciada” (1999, p.109). Assim, o turismo pode proporcionar a resignificação desta mesma paisagem, assim como a democratização da cultural local e, conseqüentemente, a inclusão social, fomentados pela educação patrimonial (p. 205).

Em sequência, percebe-se que os autores também pretendem criar um roteiro turístico interpretativo. Assim,

através das relações existentes entre turismo e patrimônio - dos estreitos vínculos entre cidade histórica e cidade turística - podem ser propostas novas alternativas para o desenvolvimento turístico em localidades receptoras, neste caso específico, este artigo visa a propor a formatação de novas alternativas de atrativos e roteiros aos visitantes, através do tratamento e valorização do patrimônio histórico-cultural com o uso das estratégias interpretativas apresentadas no referido artigo, na configuração da proposta de roteiro intitulada “Caminhos da Sagrada Desterro” (PEREIRA et al, 2007, p. 201). É notável que a passagem

É notável que a passagem mencionada tem uma conexão com o objetivo da nossa pesquisa, haja vista a formação “de novas alternativas de atrativos e roteiros aos visitantes, através do tratamento e valorização do patrimônio histórico-cultural com o uso das estratégias interpretativas”. Ainda sob a perspectiva dos mesmos autores, se faz pertinente citar um trecho que condiz com uma das finalidades do nosso roteiro. Tal trecho está relacionado com a preservação do patrimônio da memória de um povo, “pois o escopo seria um fiel retrato de um estágio cultural” (LE MOS, 1981, p. 25 apud PEREIRA et al, 2007, p. 203). e assim “preservar as características de um povo em determinado momento histórico implica manter minimamente bens (materiais ou não), bem como sua integridade e seu conjunto para que seja possível (PEREIRA et al, 2007, p. 203). Então, esse intuito, em específico, nosso roteiro, está relacionado com “garantir a compreensão de nossa memória social preservando o que for significativo dentro do nosso vasto repertório de elementos componentes do Patrimônio Cultural” (PEREIRA et al, 2007, p. 203).

Embora o autor apresente um detalhamento em referências bibliográficas no âmbito econômico e histórico, destacamos que também neste texto não se apresenta uma conceituação sobre roteiros interpretativos, apesar de ser o tema central do artigo.

Outro texto que aborda uma discussão sobre roteiros turísticos é de Severino; Tomasulo (2012). O objetivo deste é desenvolver uma discussão sobre os roteiros turísticos municipais em Santa Catarina como forma de desenvolvimento sustentável. Para os autores é necessário que haja um planejamento estratégico, pois “o crescimento excessivo sem planejamento apresentaria o risco de criar desequilíbrios ainda maiores, que resultariam em uma pressão indevida sobre os ambientes costeiros e urbanos e seus respectivos sistemas de transporte” (p. 414).

Nesse sentido, os autores detalham, com boa fundamentação, uma série de métodos que permitam esses roteiros a criar soluções eficazes. Contudo, também neste texto, não tem uma definição para esses roteiros turísticos regionais.

Na continuidade, vale citar ainda uma outra pesquisa de Barbosa et al (2017), que trata de turismo e o vinho. Nesse texto, “é notável o aumento de turistas interessados em consumir o produto vinho. Em alguns lugares as vinícolas, as rotas de vinhos e os processos que envolvem a sua produção são os principais atrativos” (BYRD et al, 2017 apud p. 33).

Existe uma forte questão no artigo que se faz significativa para o nosso estudo. Isto é, “dentre as lacunas encontradas na literatura específica sobre o Turismo do vinho foi identificada a necessidade de trabalhos que apresentem quais os principais obstáculos que fazem os viajantes desistirem de conhecer uma vinícola” (BARBOSA, 2017, p. 34). Desse modo, observa-se de forma indireta que há uma forte influência do turismo no que tange a desistência dos turistas em conhecer vinícolas.

Nesse sentido,

López-Guzmán et al (2011) afirmam que a combinação do Turismo e do Vinho permite que os turistas, ao apreciarem este produto distinto, contribuam com a promoção e com o desenvolvimento econômico das regiões produtoras de vinho, que ocorre ou pela visita aos vinhedos ou pelas vendas realizadas nas vinícolas” (apud p. 34).

Ainda que haja uma relação bem próxima do vinho com a atividade turística - neste caso as rotas - o autor também não apresenta uma definição de rotas. Enfim, nos artigos acima citados o termo “roteiros turísticos” como se fossem sinônimos dos termos já mencionados.

Em contraste com os textos anteriormente citados, nos quais não contêm nenhuma definição prévia, temos o artigo de Ponte et al (2016). Neste, os autores apresentam a relação do turismo religioso com as peregrinações e para isso mencionam o itinerário turístico como uma forma de conhecer novos destinos.

Segundo Ferreira, Aguiar e Monteiro (s/d), os itinerários surgem como uma das respostas possíveis ao constante desafio de criação de novos produtos turísticos, dada a sua capacidade de atrair visitantes, contribuir para o aumento da visibilidade do seu patrimônio material e imaterial e para a melhoria da imagem do destino (apud p. 110).

Nesse sentido, torna-se significativo enfatizar que para definir o que é um itinerário cultural os autores se fundamentam na Carta dos Itinerários Europeus⁸(ICOMOS⁹,2008), elaborada pelo Comitê Científico Internacional dos Itinerários Culturais (CIIC¹⁰). Desse modo, “um itinerário cultural é uma via de comunicação terrestre, aquática, mista ou outra, fisicamente definida, com uma dinâmica e funções históricas próprias, a serviço de um objetivo concreto e determinado” (apud PONTE et al, 2016, p. 110”).

Ponte et al (2016) menciona também que essa “via deve ser um espaço de intercâmbios culturais, multidimensionais e recíprocos, capaz de gerar uma grande riqueza patrimonial e fomentar relações históricas entre povos distintos”. E ainda,

[...] os itinerários culturais permitem ainda promover um turismo sustentável e responsável, canalizar os fluxos turísticos e contribuir para a conservação dos monumentos. Ao mesmo tempo, o desenvolvimento de um itinerário temático não necessita de um orçamento muito elevado, nem de grandes investimentos (MAAK, 2009 apud PONTE, 2016).

Ponte et al (2016) sugere que os itinerários culturais poderiam promover uma atividade turística "sustentável e responsável". Por um lado, ressaltamos que itinerário cultural não é um "itinerário temático", mas uma "via de comunicação, fisicamente definida, com uma dinâmica, funções históricas e objetivos próprios", conforme a definição citada de ICOMOS (2008). Por outro, concordamos que um itinerário turístico pode ser temático, como pressupõe e parece ser o foco do trabalho de Nunes et al. (2016), mas os autores não deixam claro o que é itinerário turístico. Além disso, é perceptível no texto que eles se utilizam do itinerário cultural para organizar a atividade turística.

⁸ Para enfatizar ainda mais a importância desta carta, torna-se essencial descrever de modo sucinto os objetivos contidos nela, nos quais se baseiam em estabelecer os fundamentos conceituais e a metodologia de investigação próprios da categoria “Itinerário Cultural” relativamente às outras categorias de bens anteriormente estudadas e reconhecidas. Além desse, deve-se apresentar os mecanismos fundamentais para desenvolver o conhecimento, a valorização, a proteção, a conservação e a gestão dos Itinerários Culturais. E ainda, buscar definir as orientações, os princípios e os para desenvolver o conhecimento, a valorização, a proteção, a conservação e a gestão dos Itinerários Culturais. E ainda, buscar definir as orientações, os princípios e os critérios principais para uma correta utilização dos Itinerários Culturais enquanto recurso para um desenvolvimento social e econômico durável, respeitando a sua autenticidade e integridade, a sua conservação e o seu sentido histórico. Por fim, deve se também fixar as bases da cooperação internacional indispensável à realização dos projetos de investigação, salvaguarda, conservação e desenvolvimento relativos aos Itinerários Culturais, assim como as orientações relativas ao estabelecimento dos mecanismos para o financiamento dos projetos.

⁹ O Conselho Internacional dos Monumentos e dos Sítios (ICOMOS) é uma organização não governamental criada em Varsóvia (Polónia) em 21 de junho de 1965 e tem sede em Paris (França). A Comissão Nacional Portuguesa foi fundada em 14 de outubro de 1980. No ano de 2008 houve a Carta sobre a interpretação e a apresentação de sítios culturais – ICOMOS.

¹⁰ O Comitê Internacional dos Itinerários Culturais (CIIC) é um dos Comitês Científicos Internacionais do ICOMOS.

Nesse sentido,

[...] um itinerário cultural não é, em si mesmo, um itinerário turístico, mas pode também constituir uma forma de dinamização turística em vários níveis, desde a natureza ao patrimônio material ou imaterial, contribuindo para trazer vários benefícios para as populações nelas envolvidas (PINHEIRO, 2007 apud PONTE, 2016, p. 110).

Contudo, lembramos que a definição de itinerário turístico e itinerário cultural não seria equivalente para este estudo. Segundo Oliveira e Ribeiro (2017), enquanto o primeiro refere-se a uma organização do deslocamento da visita turística, o segundo é uma via de comunicação humana que permitiu intercâmbio cultural.

Ainda segundo Oliveira e Ribeiro (2017), os roteiros turísticos são classificados através das atividades turísticas, como o meio de transporte, os serviços de alimentação, os serviços de hospedagem, os atrativos e o tempo de duração. “Em suma, o planejamento de um roteiro turístico pode ser definido a partir do grau de aprofundamento cultural que se queira obter na visita turística, das lembranças, dos saberes, do contato que se pretende ter” (OLIVEIRA e RIBEIRO, 2017, p. 340). Interessante citar que os atrativos culturais, os meios de hospedagem utilizados, os meios de transporte, os serviços de alimentação próximos, o tempo organizado para conhecer a localidade, são elementos essenciais que contemplam um roteiro turístico completo.

De acordo com o que foi exposto, conclui-se até o momento, que a definição que mais se aproxima da essência deste estudo é de Oliveira e Ribeiro (2017). Isso se justifica ao passo em que os resultados encontrados nas diversas revistas acadêmicas de turismo não trazem uma definição que contemple a finalidade desta pesquisa. Ressalta-se que este estudo visa estudar modelos de roteiros turísticos para os bens ferroviários de Campinas, SP.

Além disso, sob a perspectiva do profissional em turismo, foi possível observar na bibliografia consultada não há uma distinção clara entre os termos "itinerário turístico" e "itinerário cultural", "rotas turísticas" e "rotas culturais", além de estar ausente os termos "roteiros turísticos e roteiros indústrias" na maior parte das leituras - só encontrado num único texto (OLIVEIRA; RIBEIRO, 2017).

É significativo dizer que o artigo de Costa e Gasta (2009) nos traz uma abordagem sobre como o meio acadêmico compreende a importância dos roteiros turísticos industriais. Assim, as autoras identificaram ausência de conceitos e

definições, pois “quando se trata de roteiro turístico, existem vários termos e conceitos que o acompanham. Alguns, muitas vezes, são utilizados como sinônimos ou complementares, tais como: circuito, excursão, itinerário e pacote turístico” (p. 7). Após um levantamento bibliográfico de dissertações realizado na pós-graduação em turismo, as mesmas chegaram à conclusão de que

O tema roteiro turístico ainda é tratado com limitações de senso comum e possui pouco conhecimento científico com discussões teórico-conceituais capazes de abarcar sua complexidade. De modo geral, o roteiro turístico em suas concepções teóricas é resumido a um itinerário de viagens/locais a serem visitados pelos turistas ou visitantes de uma localidade (COSTA; GASTA, 2009, p. 11).

Ainda que o roteiro turístico seja tratado com limitações, principalmente no meio acadêmico, torna-se interessante dizer que na atividade turística um dos produtos mais vendidos são os roteiros turísticos, seja para o meio natural ou para cidades urbanizadas. Entretanto, no âmbito das políticas públicas, o Ministério do Turismo (Mtur) lançou, em abril de 2004, o Programa de Regionalização do Turismo (PRT) – Roteiros do Brasil, no qual se apresenta uma nova percepção para o Turismo brasileiro pautada na gestão descentralizada, dentro dos princípios da flexibilidade, articulação e mobilização. Assim, um dos objetivos do PRT é a **desconcentração** da oferta turística brasileira, localizada predominantemente no litoral, com a busca de interiorização da atividade e a inclusão de novos destinos nos roteiros comercializados no mercado interno e externo (COSTA; GASTAL, 2009, p. 3). Posto isso, notou-se a ausência dos roteiros turísticos para os bens industriais no Brasil. Tal fato se justifica ao passo em que houve um levantamento bibliográfico sobre roteiros turísticos industriais nas principais bibliotecas das Universidades públicas em que há o curso de turismo (USP, UNICAMP, UNESP e UFSCar) realizado pela presente autora. Logo, se faz necessário a criação de um modelo de roteiro turístico a fim de valorizar os bens industriais e difundir a história e importância deles. Contudo, podemos citar como exemplo o European Route of Industrial Heritage¹¹(ERIH).

Teixeira e Costa (2010) classificam os diferentes tipos de turismo para

¹¹ A Rota Europeia do Patrimônio Industrial é uma rota turística dos mais importantes sítios do patrimônio industrial da Europa. Esta é uma iniciativa de informação da indústria do turismo para apresentar uma rede de locais de patrimônio industrial em toda a Europa. Consulte o site da entidade para maiores informações: <https://www.erih.net/>

posteriormente definir cada roteiro turístico. Os tipos de roteiros são os de caráter esportivo, étnico, eventos e negócios, cultural, cidades históricas, dentre outros. Contudo, o que mais se aproxima do turismo industrial é o cultural, visto que

O turismo cultural pode ser definido como a viagem a lugares diferentes da residência habitual de pessoas interessadas em conhecer outras culturas, costumes e tradições distintos dos seus e a contemplar bens materiais e imateriais, principalmente aqueles relacionados com a história e arte do lugar escolhido. O turismo cultural engloba atrativos do patrimônio tangível e intangível, incluindo também atividades e vivências culturais e programas focados nos costumes de determinado povo ou região (p. 19).

Essa aproximação se baseia em conhecer a questão cultural das estações ferroviárias no Brasil, em especial em Campinas, e contemplar os bens materiais existentes naquele local.

Sob a perspectiva dos mesmos autores, “os roteiros são itinerários de visitação organizados nos quais se encontram as informações detalhadas de uma programação de atividades turísticas, mediante um planejamento prévio” (TEIXEIRA e COSTA, 2010, p. 34). Para estes autores, os roteiros são subdivididos em:

1. Imateriais: roteiros gastronômicos, roteiros de cultura popular, entre outros;
2. Materiais: roteiros monumentais, arquitetônicos, históricos, entre outros;
3. Temáticos: são percursos terrestres e fluviais que contam com um elemento ou temática em comum, determinados em função da localização dos atrativos a ele relacionados. Resultam do agrupamento de municípios com atrativos naturais e/ou histórico-culturais semelhantes;

Além de compreender a subdivisão dos roteiros para posteriormente criar um modelo de roteiro, é importante compreender também que para identificação do potencial turístico de uma localidade é necessário realizar o inventário dos recursos turísticos existentes nesta. Ou seja, identificar a existência de atrativos turísticos naturais e culturais, bem como fazer o levantamento completo da situação da infraestrutura geral – transporte, comunicações, saneamento, saúde, comércio etc. – que afeta a mobilidade no local. Além disso, faz-se necessário identificar a existência de serviços como hotéis, pousadas, restaurantes, agências de viagens, empresas de aluguel de veículos, serviços de guias etc. que completam a oferta turística local (TEIXEIRA; COSTA, 2010, p. 35). À vista disso, é significativo dizer que houve a coleta de informações tendo como base o Inventário do Ministério do

Turismo (2017), no qual possibilitou analisar as estações ferroviárias - Cultura, Guanabara e Anhumas de modo técnico.

Após compreender a subdivisão dos roteiros, salienta-se que há vários tipos de roteiros turísticos. Para Azevedo (2018) é relevante entender as distinções entre eles. Assim, teremos: *forfait*: roteiros elaborados de acordo com as expectativas e os interesses do consumidor final; *Excursões*: roteiros elaborados pela agência ou operadora de turismo de acordo com expectativas médias averiguadas no público consumidor; *Pacote*: roteiros de organização muito similares às excursões, porém com tempo de estada no destino maior; *City tour*: são passeios que percorrem as principais atrações da localidade, fornecendo informações sobre o seu contexto social, econômico e cultural; *City tour monumental*: prioriza os atrativos e apresentam parada para a visita no interior deles; *City tour motivacional*: tem como intenção mostrar os aspectos culturais do local, permitindo visitas a museus, galerias, edifícios históricos, entre outros; *City tour panorâmicos*: efetuados em veículos sem parada para visita; *City tour by night*: efetuados à noite (AZEVEDO, 2018, p 25). Entende-se a partir do exposto, que para este estudo tais definições apresentadas não condizem com o real objetivo, haja vista a ausência de temas voltados para os bens industriais. Contudo, pode-se usufruir do conceito do *city tour monumental*, uma vez que é o que mais se aproxima deste.

A fim de construir um modelo de roteiro turístico industrial, se faz necessário entender como é o processo do mercado. Para Crestani (2012, p. 11) “os roteiros quando bem elaborados conseguem montar a “alma” do lugar. Eles não são apenas uma sequência de atrativos a serem visitados, são também uma ferramenta para a leitura da realidade existente e da situação sociocultural vigente de uma determinada localidade” (apud AZEVEDO, 2018, p. 23).

Bahl (2005) vai dizer que o “roteiro turístico resume todo um processo de ordenação de elementos intervenientes na efetivação de uma viagem, podendo estabelecer as diretrizes para desencadear a posterior circulação turística, seguindo determinados trajetos, criando fluxos e possibilitando um aproveitamento racional dos atrativos a visitar” (apud AZEVEDO, 2018, p. 23).

Já para Petrocchi (2003), “o roteiro turístico é constituído por uma ou mais atrações turísticas, interligadas a um percurso que deve conter instalações e

serviços turísticos, como transporte, hospedagem, alimentação, entre outros" (apud RICHTER et al, 2016, p. 9).

O Ministério do Turismo define a roteirização como a forma de organizar e integrar a oferta turística do país, gerando produtos rentáveis e comercialmente viáveis. É voltada para a construção de parcerias e promove a integração, o comprometimento, o adensamento de negócios, o resgate e a preservação dos valores socioculturais e ambientais da região (BRASIL, 2007).

Nesse sentido, Richter et al (2016) vai dizer que

O objetivo principal é oferecer ao consumidor/turista a maior gama de informações sucintas, mostrar o local que será visitado e seus principais diferenciais, estimulando no turista seu interesse para conhecer cada atrativo. Para tanto, deve-se organizar as visitas da melhor forma possível, de acordo com as possibilidades, levando em consideração os interesses do turista ou grupo de turistas (p. 16).

Para que os roteiros sejam bem-organizados, é essencial compreender as mudanças contínuas que transformam a sociedade, pois a todo momento há constantes evoluções de demanda oferecido pelo serviço. E ainda que haja mudanças constantes, a forma da estruturação de um roteiro permanece a mesma, passando pelas fases do planejamento, elaboração, divulgação, comercialização e execução de atividades turísticas (SEBRAE, 2014 apud AZEVEDO, 2018, p. 24).

Assim, cabe dizer que independentemente do tipo de roteiro, de serviço ou de destino, a ideia e a forma de concepção do pacote turístico são muito parecidas. Os destinos turísticos têm demandas variadas, de acordo com as ofertas disponíveis no mercado, épocas de utilização, preços e condições de pagamento. Mas algumas características não mudam. São elas:

Elasticidade: O turismo é dinâmico, marcado por contínuos movimentos de crescimento e diminuição em sua demanda. Não é consumido com regularidade, pois a prioridade das pessoas é pela aquisição de bens e serviços que sejam mais urgentes. Os próprios atrativos turísticos, por serem permanentes e estáticos, induzem psicologicamente ao adiamento das viagens, sempre que surgem outras prioridades. Sensibilidade: As pessoas podem deixar de viajar se há algum tipo de incerteza quanto à segurança pessoal. Isso pode ser ressaltado pela insegurança por parte da operadora ou do agente de viagens no momento da venda ou por publicidade negativa. Sazonalidade: O produto turístico de maneira geral é concentrado em certos períodos do ano. É o que se conhece como alta e baixa temporada (ALMEIDA et al, 2007, p. 161).

Desta forma, pode-se perceber que para cada local e para cada atrativo é

necessário elaboração de roteiro diferente. Portanto, entende-se que para este estudo a inserção da interpretação patrimonial é indispensável, visto que tem o intuito de auxiliar o desenvolvimento de um roteiro turístico cujo foco esteja em difundir o patrimônio industrial ferroviário através de uma educação informal.

2.4 Visita Pedagógica

É importante ressaltar que a interpretação patrimonial pode ser aplicada de várias formas, conforme o que já foi exposto. Contudo, para este estudo é necessário utilizar da visita pedagógica como forma de difusão da interpretação patrimonial, a fim de ensinar alunos de modo informal - **educação não formal**, isto é, transformando a educação mais atraente e valorizando o patrimônio ferroviário. Segundo Lapietra (2019), a visita pedagógica é “a construção de um momento formativo a partir de uma experiência vivida por várias pessoas. É um encontro entre profissionais, de diferentes instâncias, que identificam aspectos interessantes e/ou inadequados de uma prática pedagógica e, conversando, procuram construir alternativas” (p.3). Assim, deve-se considerar segundo Gonh (2006) que a educação formal consiste na educação desenvolvida nas escolas, as quais são instituições regulamentadas e organizadas, tendo como base segundo nacionais, e voltadas ao ensino e à aprendizagem de conteúdos historicamente sistematizados e normatizados por lei.

Por sua vez, a **educação não formal** é caracterizada por processos interativos intencionais que ocorrem fora das escolas, em locais informais. Já a educação informal diferencia-se pela não intencionalidade, de forma a ocorrer em ambientes espontâneos.

Segundo Mizukami (1986) o ensino tradicional é denominado de abordagem tradicional, pois compreende uma forma de ensino em que a escola é a responsável pela transmissão de informações do professor para o aluno e não da criação e questionamentos. “A aula expositiva e as demonstrações do professor à classe são os métodos de ensino mais frequentes, sem ênfase na construção da autonomia pelo estudante” (apud BONAZZI e GALINDO, 2020).

Posto isso, cabe considerar que a pedagogia na caracterização de sua cientificidade como a ciência tem como objeto de estudo a educação, e, por isso passa a ser responsável pelo estudo da educação em quaisquer espaços onde são previstos conhecimentos educativos e pedagógicos (LIBÂNEO, 2002 apud REIS, 2018).

Considerando as características da abordagem tradicional de ensino, a valorização das visitas em espaços não formais como estratégia pedagógica ocorre no contexto de busca por novas abordagens de ensino, que superem a recepção passiva, pelos estudantes em sala de aula, de conhecimentos prontos (BONAZZI e GALINDO, 2020).

Com a finalidade de compreender a importância desse despertar através das visitas pedagógicas, “é importante lembrar que a escola, como instituição, aparentemente tem privilegiado historicamente os aspectos objetivos e conhecimentos específicos, sem atentar para as emoções, que também integram a formação humana” ((BONAZZI e GALINDO, 2020). À vista disso, Freinet (1975), quando menciona a “aula passeio”, critica a falta de atenção a estes aspectos no ensino tradicional. Para o autor, as inteligências manual, artística e científica necessitam não apenas de ideias, mas de criação, trabalho e experiência, de modo que a prática é fundamental.

Entende-se a partir do exposto acima, que é significativo promover a compreensão crítica sobre a crise existencial do patrimônio industrial ferroviário e o engajamento dos indivíduos na forma como estes bens são tratados. Isto é, mostrar a importância de valorizar e preservar a sua própria história, respeitar e compartilhar.

3. COLETA DE DADOS

Os dados obtidos foram baseados na aplicação do inventário turístico do Ministério do Turismo (2017), além da realização de leituras específicas para a identificação de quais recursos interpretativos são essenciais para os bens industriais ferroviários.

3.1 Detalhamento de bens protegidos com interesse turístico

Em dezembro de 2020 foi aplicada a pesquisa de campo no Município de Campinas, em especial, nos bens patrimoniais protegidos que por isso seriam recursos turísticos em potencial, caso das estações ferroviárias - Estação Cultura, Guanabara e Anhumas. Assim, tendo em vista o cenário atual epidêmico, torna-se interessante dizer que o inventário não foi possível de ser aplicado no interior da estação Guanabara, haja vista a interrupção de atividades de visitação. Não foi aplicado o inventário turístico em sua completude em vista do público-alvo (escolares do município), daí o levantamento extenso de serviços de hospedagem, transporte público e alimentação são desnecessários.

Outro fator importante a ser considerado é que quando mencionamos "estações ferroviárias" o mesmo está relacionado apenas com a plataforma das estações, e não com o complexo todo. Ou seja, a estação ferroviária abrange diversas áreas consideradas bens tombados. Por exemplo, na estação cultura estão incluídos todos os bens tombados, como o Armazém (Armazém de Exportação- CPEF); Oficina da Cia. Paulista (Casa de carros- CPEF), Entradas do Túnel de Pedestre (CPEF) e um trecho de 2,00 metros posterior às escadas; Antiga oficina dos Srs. Lemos (Fundição Nova- CMEF), Escritórios de Administração (Hospedaria de Imigrantes Dormitórios de Expedições), Caixa D'água (Solda- CPEF), Usina Geradora (CMEF), situada dentro do pátio interno da FEPASA, oficinas de carros e vagões (Casa de Carros- CMEF), Rotunda (CMEF), Oficinas de Locomotivas (Oficina- CMEF), Armazém da Cia Mogiana, dentre outras áreas, conforme apresentado os dados na Prefeitura de Campinas em 2015.

Posto isso, é essencial enfatizar que por motivos de infraestrutura e segurança não é viável visitar os complexos das estações, somente as plataformas.

3.1.1 Estação Cultura

O nome oficial é Estação Ferroviária de Campinas, já no dito popular chama-se Estação Cultura. Atualmente a estação é de órgão público e fica localizada na Praça Marechal Floriano, s/n - Centro - CEP 13013-120. As formas de contato ocorrem através dos telefones (19) 3705.8027; (19) 3705.8015 e (19) 3705.8028, e o e-mail coordenadoriaestacao@campinas.sp.gov.br. O coordenador atual do espaço é Renato Piva. Como a estação é localizada no centro, é importante dizer que existem bares e restaurantes, hotéis, shoppings. E ainda, há sinalização turística, o que facilita muito para os turistas. Outro fator importante é a distância (km) de 17,9 km do aeroporto via rodovia Santos Dumont até a estação ferroviária. Já a distância (km) da estação até a rodoviária é de 2,5km via Av. Prefeito José Nicolau.

Em relação ao funcionamento do local, é importante dizer que não há atendimento em língua estrangeira, e nem informativos impressos noutras línguas. O atual horário de funcionamento é das 06h até as 20h, sendo de segunda a sábado. Mesmo com as regras de isolamento social, foi possível identificar um fluxo de 100 pessoas por dia dentro da estação - plataforma. Além da plataforma servir de passagem para pessoas, também é um local em que há grupos de pessoas que praticam inúmeros tipos de danças. Atualmente a estação serve para passagem de carga, mas não para embarque e desembarque de pessoas.

No que diz respeito ao estado de conservação, pode-se considerar bom, pois ainda existem características da arquitetura original, além de possuir uma certa infraestrutura para receber visitantes e estudantes. Contudo, no que tange a acessibilidade é possível afirmar que existem algumas falhas, como os banheiros que se encontram em estado de abandono e não possui espaço para que uma pessoa que tenha mobilidade reduzida consiga usufruir. Ainda na parte interna, foi possível observar que não tem acessibilidade para pessoas com problemas visuais e auditivos, ou seja, ainda que a plataforma esteja em estado regular e consiga receber **estudantes** ou turistas com mobilidade reduzida, existem fatores que dificultam o entendimento do espaço para turistas com deficiência física.

Assim, nota-se na imagem abaixo a falta de recursos interpretativos, tanto na questão da educação patrimonial, como é o caso da situação apresentada anteriormente.

Imagem 1 - Plataforma central da antiga estação ferroviária de Campinas



(Fonte: Antunes, 2020)

Em relação a acessibilidade da parte externa da estação, pode-se considerar satisfatória sob o ponto de vista das pessoas com mobilidade reduzida, uma vez que tem rampas na entrada e no estacionamento.

De modo geral, é perceptível a estrutura da estação para receber turistas/visitantes e **estudantes**, porém é necessário medidas que garantem a qualidade e a segurança de uma simples visita do local.

3.1.2 Estação Guanabara

A outra estação ferroviária é conhecida como CIS Guanabara-Centro Cultural Unicamp, contudo seu nome popular é Estação Guanabara. Nos dias atuais a estação pertence à Unicamp, e fica localizada na Rua Mário Siqueira, 829, Botafogo - CEP 13020-210, Campinas-SP. As formas para contato são por meio dos telefones +55 (19) 3233-7801 / (19) 3231-6369, e por meio do e-mail cis@unicamp.br. O horário de funcionamento ocorre das 08;30 até as 17:00, sendo de segunda-feira a sexta-feira. É importante dizer que atualmente a estação encontra-se fechada em razão do isolamento social causado pelo Covid-19, conforme pedido do Ministério da Saúde (2020).

Em relação à sinalização turística, nas proximidades há meios de hospedagem, bares e lanchonetes, restaurantes, além da estação oferecer o próprio estacionamento. Interessante dizer que a distância da estação até o aeroporto de Campinas é de 19,5 km via Rodovia Santos Dumont. Já a distância da estação até a rodoviária é de 2,3 km.

Já em relação à acessibilidade para pessoas com deficiência física, pode-se considerar relativamente boa, pois o balcão da entrada é rebaixado, os banheiros possuem portas largas e corrimão, a entrada e o estacionamento também possuem rampas de acesso. Contudo, para **estudantes** ou visitantes com deficiência auditiva e visual, não possui sinalização visual e nem auditiva. À vista disso, é considerável ressaltar a falta de recursos interpretativos, como para uma **educação** patrimonial, como para turistas que necessitam.

Por fim, mostraremos uma imagem da estação Guanabara atualmente a fim de mostrar o estado atual do bem.

Imagem 2 - Vista da entrada principal da antiga Estação Guanabara (atual CIS Guanabara)



(Fonte: Antunes, 2020).

Infelizmente não foi possível tirar fotos internas do local, visto o fechamento. Entretanto, as informações mostradas nesse estudo são baseadas noutras visitas.

3.1.3 Estação Anhumas

A estação Anhumas ou popularmente conhecida como Maria Fumaça fica localizada na rua Dr. Antônio Duarte da Conceição, 1501 - Jardim Madalena, Campinas - SP, 13091-606. Seu horário de funcionamento é de terça-feira a domingo, das 08:00 até as 17:00, sendo sábado e domingo o dia em que ocorre o passeio com a Maria Fumaça até a Jaguariúna, com saída de Campinas no sábado às 10h10, 15h (meio percurso), e no domingo das 10h10 até 14h30, 16h30 (meio percurso). O passeio busca resgatar a memória da Companhia Mogiana de Estrada de Ferro e do ciclo cafeeiro de Campinas e região. Como a Maria Fumaça é operada pela ABPF - Associação Brasileira de Preservação Ferroviária desde 1984, é cobrado o valor de 160,00, sendo possível pagar meia entrada para estudantes e quem tem direito ao benefício.

Em vista do exposto acima, torna-se interessante dizer que a localização da estação não é favorável para os turistas e **estudantes**, pois não há bares e restaurantes próximos, nem meios de hospedagens e rodoviárias, contudo, o local possui um bar com poucas opções de alimentação.

No que tange a acessibilidade do local pode-se considerar insatisfatório, pois a estação preserva a arquitetura original, ainda que tenha sido restaurada. Assim, cabe dizer que na área externa tem apenas uma rampa (sem o auxílio do corrimão) com acesso direto ao estacionamento. Isto é, para um turista que tenha dificuldade para se locomover sem ajudas de terceiro, a rampa acaba sendo irrelevante, uma vez que o estacionamento é feito com pedras. Ainda sob essa mesma perspectiva, é significativo dizer que os banheiros¹² também não contém acessibilidade.

¹² É interessante mencionar que o banheiro feminino é sinalizado como “sala das senhoras”.

Imagem 3 - Plataforma da Estação de Anhumas com visitantes/turistas dentro da Maria Fumaça rumo a Jaguariúna.



(Fonte: Antunes, 2020).

Entretanto, a estação Anhumas se torna diferente das outras em comparação aos recursos interpretativos, haja vista a forma de difundir o conhecimento através de um modo informal - por exemplo, é realizada uma peça de teatro minutos antes do passeio com a maria fumaça cuja finalidade é contar a história da estação. Após a finalização da peça, os visitantes vão para Jaguariúna, e dentro da Maria Fumaça existem guias para ajudá-los a compreender a história, sempre com o intuito de resgatar a memória.

Além disso, existem maquetes.

Imagem 4 - Maquete da área da estação (no hall de entrada da antiga Estação Anhumas)



(Fonte: Antunes, 2020).

A maquete apresentada representa o complexo todo (como mencionamos anteriormente), além disso, atualmente a maquete serve como atrativo turístico e também como ensinar sobre a estação

4. INTERPRETAÇÕES

4.1 Referente ao Objetivo A

Com base no que foi apresentado nas leituras e no inventário, torna-se perceptível que a situação atual das estações não condiz com o que as leituras desejam, e nem com o que o inventário pede, isto está relacionado com a infraestrutura do local e superestrutura. Entretanto, é importante dizer que as estações possuem recursos interpretativos nos quais possibilitam um planejamento melhor para o **roteiro que é direcionado para escolas de ensino fundamental e médio**. Sob a perspectiva da interpretação patrimonial, é interessante dizer que a estação de Anhumas oferece um conceito mais estruturado para os visitantes/turistas e **escolas**. Isso ocorre porque a Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (ABPF) tem o objetivo de resgatar a história por meio de um passeio turístico com a Maria Fumaça no qual é possível informar essa história. Nesse sentido, Murta e Albano (2005) vão dizer que

Para fazer da viagem uma experiência verdadeiramente cultural precisamos, no entanto, desenvolver a preservação e a interpretação dos nossos bens culturais, traduzindo o seu sentido para quem os visita. Mais que informar, a interpretação tem como objetivo convencer as pessoas do valor de seu patrimônio, encorajando-as a conservá-lo. Esta é a sua essência” (p. 10).

De acordo com o pensamento dos autores, é possível dizer que a estação Anhumas possui um caráter interpretativo positivo, haja vista o passeio oferecido, e os recursos interpretativos que estão presentes no local. Entretanto, o local não possui acessibilidade adequada para receber turistas com algum tipo de deficiência física. Além disso, cabe dizer que o valor cobrado faz com que muitos moradores locais deixem de conhecer a própria história, uma vez que não é acessível para todos.

Já a Estação Cultura possui recursos interpretativos relativamente adequados, como a arquitetura que representa a história local. Contudo, torna-se proveitoso para a atividade turística a localização do bem, pois “quando se pensa em desenvolver o turismo em determinada região, as primeiras ações geralmente se voltam para o transporte, a hospedagem, a alimentação e as opções de compra e lazer para o visitante” (MURTA e ALBANO, 2005, p. 9). Além do local proporcionar isso, pode-se enfatizar que “o turista irá descobrir por si mesmo e maravilhar-se automaticamente com as belezas naturais, as edificações e

monumentos históricos e as várias manifestações artísticas e culturais” (p. 9), neste caso, em especial nos referimos aos estudantes. Entretanto, o local não possui guias e nem informativos sobre a história

da estação, motivo que dificulta o entendimento do visitante/turista. Dito isso, torna-se importante ressaltar que o turista neste caso será voltado para **escolas** fundamentais e de ensino médio.

No que tange a interpretação patrimonial do local, é interessante dizer que a Estação Cultura possui uma relação mais próxima com os moradores locais, isto é, motivo pelo qual facilita o propósito da educação informal. Pois, para Rosado et al (2013) é necessário que o patrimônio tenha relação com os visitantes e com a comunidade local.

A estação Guanabara não possui muita atração para os estudantes no que diz respeito às características iniciais de construção e nem recursos interpretativos ao ponto de tocar o público-alvo, entretanto há edifícios na estação que podem ser incluídos num roteiro turístico. Tal fato se faz significativo porque

Para o produto turístico a interpretação é um componente essencial, sobretudo quando se apoia na cultura e em paisagens especiais. Ela possibilita aos visitantes conhecer e apreciar mais os lugares, podendo levá-los a prolongar sua permanência e estimular novas visitas. Se, além de bem recebido e acomodado, o turista for também tocado de forma especial pelo lugar, através de uma boa interpretação, ele sairá satisfeito. E sabemos que o cliente satisfeito gera bons negócios (MURTA e ALBANO, 2005, p. 10).

Ou seja, há a necessidade de englobar o complexo todo dentro do roteiro turístico, pois essa também é uma forma de conquistar o **estudante**, além de valorizar o patrimônio ferroviário. Com base no exposto acima, e sob a ótica de Rosado et al (2013) é interessante dizer que as diferentes formas de interpretação podem servir para

reorientar los flujos turísticos internos de la zona objeto de nuestra actuación, lo que significa ayudar a gestionar correctamente el medio; reforzar un comportamiento positivo en relación a los espacios naturales protegidos; ofrecer una experiencia turística que suscite un respeto, una comprensión y una apreciación hacia los recursos naturales y culturales; respetar y mantener la diversidad biológica y ecológica de la zona; respetar y preservar la identidad cultural de la comunidad (p. 27).

Esses são fatores da interpretação que contribuem para o desenvolvimento da atividade turística.

4.2 Referente ao Objetivo B e C

A fim de atingir o objetivo proposto, identificamos três estações ferroviárias em Campinas que atendem, de modo geral, as características solicitadas no inventário turístico. À vista disso, é essencial dizer que as estações se complementam num contexto geral. Isto é, a estação cultura não possui toda infraestrutura para receber estudantes, conforme apresentado nos dados obtidos, mas o local proporciona recursos interpretativos, como o antigo bar, trilho, locomotivas que facilitam o processo de informação da interpretação patrimonial.

No que diz respeito à estação Guanabara, entende-se que além da plataforma, existe um complexo no qual contempla características essenciais para a elaboração do roteiro turístico, entretanto, ainda que seja significativo para a aprendizagem, não é seguro visitar, haja vista a falta de infraestrutura turística. Sendo assim, “el enfoque de la Interpretación que adoptamos en este libro se fundamenta en tres elementos básicos - territorio, patrimonio y comunidad” (ROSADO et al, 2013, p. 21). Posto isso, a estação Guanabara tem uma relação com a comunidade local, ainda que não seja tão direta, e ainda, possui um território cheio de histórias, além de ser um patrimônio para o município de Campinas.

A Estação Anhumas oferece diversas formas de interpretação, conforme já foi mostrado no tópico acima. Contudo o local não apresenta infraestrutura turística adequada para receber turistas e estudantes com algum tipo de deficiência física.

Desse modo, a interpretação patrimonial no âmbito municipal deve adotar uma forma na qual inclua uma base, um elemento metodológico e uma finalidade. Assim, primeiramente vamos definir alguns elementos básicos para que haja uma interação entre o objeto e turista e o objeto e visitantes/estudantes. Para Rosado et al (2013), deve haver:

Las recomendaciones basadas en investigaciones sobre el aprendizaje que acentúan los aspectos de eficacia de las acciones educativas comunicativas basadas en la participación. Principios éticos, políticos y filosóficos que acentúan los aspectos relacionados con la ciudadanía y que se fundamentan en la convicción de que los ciudadanos tienen derecho a participar en las decisiones que afectan a sus vidas. La convicción de que la interpretación debe centrarse en los recursos patrimoniales de la comunidad. Es decir, aquellos elementos que determinan la identidad propia de la comunidad. La convicción de que la participación constituye una vía fundamental para garantizar el compromiso de la comunidad con su territorio y, en consecuencia, con los bienes patrimoniales del mismo

Ainda na visão de Rosado et al (2013), é necessário ir além. Para que haja uma interpretação eficaz, os locais devem apresentar “recursos disponibles;

características de los visitantes; características de los elementos patrimoniales; nivel de implicación de la comunidad, situación de partida” (p. 26). Portanto, os objetos de estudo estão de acordo com o propósito.

De modo geral, entende-se que as estações possuem recursos interpretativos, e infraestrutura básica para **receber as escolas**. À vista disso, cabe dizer que é “a partir da identificação e da potencialização dos atrativos que se inicia a organização do processo de roteirização, fazendo com que a oferta turística de uma região se torne mais rentável e comercialmente viável” (BRASIL, 2007 p. 15).

4.3 Referente ao Objetivo D

Para iniciar o processo de roteirização, antes de tudo é necessário que se conheça a situação atual da região turística, e, em especial, a situação dos municípios com potencial para integrar roteiros turísticos (BRASIL, 2007). Com base em tudo que foi exposto, torna-se interessante ressaltar que as estações estudadas abrangem recursos e potencial para receber as **escolas**.

Petrocchi (2003 apud RICHTER et al, 2016, p. 9) afirma que a existência de serviços turísticos (como transporte, hospedagem, alimentação, entre outros) é considerado na elaboração de um roteiro. Contudo, o propósito principal de nossa pesquisa não é a elaboração de um produto, mas verificar as condições físicas e interpretativas dos sítios em receberem visita turística de viés pedagógico. Neste sentido, a identificação de infraestrutura turística no entorno (alimentação ou hospedagem) mostra-se desnecessária em vista do público-alvo (escolares), visto que este tipo de visita é limitado a meio período diário (equivalente ao horário escolar).

Nesse sentido, existem características essenciais para a construção de um roteiro turístico interpretativo. No que tange às características do roteiro, primeiramente é necessário analisar quais são os agentes envolvidos - órgãos públicos, iniciativas privadas e a comunidade local. Em uma segunda abordagem, identificar a avaliação e hierarquização dos atrativos turísticos, pois “podemos dizer que a avaliação e a hierarquização de atrativos permitem classificá-los a partir de seus valores específicos, bem como identificar os elementos que podem influenciar no aproveitamento turístico de cada um deles” (BRASIL, 2007, p. 28), visto que os atrativos que demonstram maior potencial e melhor estrutura para recepção de turistas devem ter prioridade na estruturação de roteiros. É a partir desse momento que o roteiro passa a ser um produto turístico com valor de mercado definido.

Além disso, é fundamental a identificação dos possíveis impactos socioculturais, ambientais e econômicos. Isto é, os impactos socioculturais estão relacionados com a descaracterização cultural. Os impactos ambientais estão ligados

com os aumentos da erosão do solo, poluição, geração de lixo, devastação dos ecossistemas locais etc. E por fim, os impactos econômicos dizem respeito ao aumento do custo de vida, amplo crescimento do fluxo de imigrantes, ampliação das desigualdades etc. (BRASIL, 2007).

Com base nos resultados da análise da operacionalização do processo de roteirização, tivemos o início do levantamento dos atrativos potenciais existentes, e posteriormente resultados sobre categorias e tipologias, seguido pela análise e eventual hierarquização desses atrativos. Com isso, obtive resultados das possibilidades do mercado e dos recursos disponíveis, conforme o caráter comercial dos atrativos.

No que diz respeito a inserção da interpretação patrimonial em um roteiro, é primordial que se tenha “información general la persona encuestada opinión sobre su nivel de información acerca de los bienes patrimoniales del municipio; conocimientos sobre el patrimonio del municipio” (ROSADO et al, 2013, p. 72). Essas informações são significativas para o guia saber qual o nível do conhecimento do turista em relação ao lugar visitado. Além disso, compreender as características dos **estudantes** (nível de educação, motivações, necessidades, preferências) é primordial. Outro fator para compreender é as características do tipo de informação que deseja passar, incluindo sempre os propósitos de conservação, os recursos humanos e econômicos disponíveis.

Salienta-se que para Rosado (2013) os principais tipos de equipamentos para a interpretação se baseiam nos centros de visitantes, museus, parques, edifícios históricos, arqueológicos etc. Entretanto, os equipamentos dos museus e centros de visitantes possuem uma infraestrutura completa, posto que as demais áreas mencionadas oferecem serviços de informações em níveis diferentes, como por meio de telefones, folhetos, entre outros.

Tendo em vista os bens industriais estudados, entende-se que os principais recursos são

exhibición sobre los temas de Interpretación del municipio; la finalidad básica de esta exhibición debe consistir en orientar a los visitantes centrando su atención en las características particulares del lugar; itinerarios autoguiados que permitan apreciar in situ los principales recursos patrimoniales de la localidad; una guía del municipio; un directorio comercial; folletos con información actualizada de actividades y acontecimientos locales; una base de datos sobre los principales documentos sobre el municipio ROSADO, 2013. p. 87).

E ainda, itinerário autoguiados e guiados, programas audiovisuais, exposições interpretativas, atividades de animação, são formas necessárias para a melhoria dos bens ferroviários, haja vista a carência de recursos oferecidos em algumas estações.

Desse modo, pode-se afirmar que o melhor modelo de roteiro turístico para estudantes do ensino fundamental e médio está relacionado com os recursos interpretativos já mencionados. Respeitando isso, pensou-se no seguinte modelo:

Tabela 1 - Roteiro Turístico

DETALHES
Proporcionar diferentes formas de conhecimento;
Estimular a preservação e a conservação dos bens industriais;
Oferecer recursos interpretativos;
Criar percepções sobre o patrimônio ferroviário.

ATRATIVOS

Estação Cultura, Estação Guanabara e Estação Anhumas.

Público: Com o intuito de valorização do patrimônio e difusão do conhecimento sobre os bens industriais ferroviários através da interpretação patrimonial, o público-alvo é voltado para escolas de níveis fundamental e nível médio.

4.3.1 Atrativos: Estação Cultura e Estação Guanabara.

Descrição: Com o intuito de explorar os recursos interpretativos, torna-se perceptível dizer que para essas estações é necessário que tenha itinerário autoguiado e guiado, visto que o itinerário guiado apresenta vantagens para os usuários, pois possibilita mais interatividade com o local, além de proporcionar conhecimento e provocar a satisfação do turista ou estudante. Já o itinerário autoguiado deve ser feito para pessoas que gostam de conhecer o local no próprio ritmo. O itinerário autoguiado é viável porque “permite explorar autónomamente y a su ritmo. También son muy adecuados para espacios con alta intensidad de uso, de manera que el público pueda seguir por sí mismo el recorrido y circular fluidamente” (ROSADO, 2013, 102). Isso facilitaria a visita de estudantes e visitantes.

Além disso, é essencial que tenha programas audiovisuais, como vídeos explicativos. Isso simplifica a visita de **estudantes** com deficiência visual. Sob a mesma perspectiva, as publicações interpretativas, como cartazes, livros, folhetos, mapas, CD e DVD são recursos que possibilitam uma melhor explicação sobre a história das estações.

No que diz respeito à **infraestrutura física**, pode-se dizer que a estação Guanabara é melhor do que a estação Cultura, haja vista os fatores mencionados sobre acessibilidade. E ainda, é importante salientar que a ação de adaptar o local para receber turistas com algum tipo de deficiência deve partir de órgãos públicos e iniciativas privadas.

4.3.2 Atrativo: Estação Anhumas

Descrição: A estação Anhumas é a melhor estação no que diz respeito aos **recursos interpretativos**, haja vista a forma como é transmitida a história do local - animação ativa. Entretanto, observou-se que é necessário recepção no local com o intuito de orientar e controlar a quantidade de turistas, a distribuição de materiais informativos sobre o passeio, intuindo “una aproximación interpretativa para hacer un diagnóstico de su uso actual por parte de los visitantes y sus posibilidades” (ROSADO, 2013, p. 88). Além disso, notou-se a carência de um programa de inclusão para pessoas com deficiência visual, isto se faz essencial em um atrativo turístico.

A estação proporciona “un medio interpretativo es el soporte o el vehículo a través del cual - en un programa, en un equipamiento - se entrega un mensaje al visitante” (ROSADO, 2013, p. 88). Isto é, dentro da Maria Fumaça o guia exemplifica o modo de vida da época. Salienta que foi perceptível a satisfação dos visitantes.

Ainda que a estação tenha recursos interpretativos, observou-se a carência de acessibilidade, isto é, a estação focou tanto em conservar a arquitetura original que não se preocupou com a segurança e hospitalidade dos turistas. Assim, enfatiza a necessidade de adaptar o local com rampas, e a adequação de banheiros com portas largas.

De modo geral, deve-se considerar a inserção da comunidade local em todas as estações ferroviárias. Isso se justifica à medida que somente quem fez parte das vivências com as estações têm prioridade para tocar o visitante/turista. Além disso, a comunidade local precisa se sentir incluída dentro das atividades turísticas do município.

5. CONCLUSÕES

Entende-se que foi possível a criação de um modelo de roteiro turístico para as escolas. Contudo, cabe mencionar algumas carências que foram percebidas ao longo deste estudo.

No que diz respeito ao roteiro turístico, foi possível observar que o mesmo deve ser considerado um produto a ser comercializado, haja vista a necessidade de

meios de hospedagem, alimentação e transporte. Em outras palavras, os modelos adequados foram criados, todavia sem o auxílio de fatores externos, haja vista que **o público-alvo é estudantes em escolas de ensino fundamental e médio.**

A Estação Cultura pode ser considerada um atrativo muito relevante para o município e escolas, mas a carência de recursos interpretativos e acessibilidade adequada faz com que a atividade turística não se potencialize. Isso serve para a Estação Guanabara. Já na Estação Anhumas foi visível a atividade turística acontecendo, entretanto, a falha notada está relacionada com o planejamento do local, isto é, ausência de um estudo de capacidade de carga, e a ausência de acessibilidade. Assim, se faz essencial que a Estação faça a adaptação de banheiros, rampas e piso tátil para pessoas com mobilidade reduzida. Salienta-se que a ausência de acessibilidade não interferiu no processo de planejamento do modelo turístico, e ainda, essas falhas apresentadas ao longo desta pesquisa são responsabilidades de órgãos públicos e privados.

Dessa forma, conclui-se que no âmbito do turismo não é comum ver roteiros turísticos industriais com foco no ferroviário. Assim, para que o roteiro seja fundido é necessário que se torne um produto. Pode-se observar que as agências vendem um pacote de roteiro turístico sem a estruturação de um modelo adequado para cada atrativo, ou seja, o roteiro se torna apenas um produto a ser comercializado. Contudo, nosso objetivo foi criar um modelo específico para **estudantes**, sendo assim, é primordial estudar de modo aprofundado a estruturação de um roteiro, uma vez que o roteiro juntamente com a interpretação patrimonial forma uma base de educação não formal para aqueles que desejam aprender por meio da visita; e, neste caso, aprender sobre o patrimônio ferroviário.

6. REFERÊNCIAS

ABPF. Maria Fumaça Campinas. Disponível em: Almeida, Alessandro. Elaboração de Roteiros e Pacotes. Curitiba: IESDE Brasil S.A., 2007. Disponível em: <http://www2.videolivrraria.com.br/pdfs/23945.pdf>. Acesso em: 2021.

ÁLVAREZ ARECES, Miguel Ángel. Arqueología industrial: el pasado por venir. Gijón: ÁLVAREZ ARECES, Miguel Ángel. Estructuras y paisajes industriales: proyectos Arte de Acercar El Legado Natural y Cultural Al Público Visitante, 2. ed.-, Difusión. Sevilla:

AZEVEDO, R.D.N.C; GASTAL, SUSANA. A produção acadêmica sobre Roteiros Turísticos: um debate pela superação. **Revista Anais**, p. 1-12, 2018. Disponível em: <https://www.anptur.org.br/anais/anais/files/6/109.pdf>. Acesso em: 2021.

BAHL, M. **Viagens e roteiros turísticos**. Curitiba: Prottexto, 2004.

BARBOSA, F. S. et al. Rotas Turísticas Em Regiões Vinícolas: Enoturismo Na Campanha Do Rio Grande Do Sul – Brasil. Turismo - Visão e Ação, v. 19, n. 1, p. 31, 2016. Belo Horizonte: Editora UFMG: Território Brasília, 2002.

BRASIL, Ministério do Turismo. **Inventário da Oferta Turística**, 2011. Disponível em: BRASIL, Ministério do Turismo. Inventário da Oferta Turística, 2011. Disponível em:

Brasil. Ministério do Turismo. **Coordenação Geral de Regionalização**. Programa de Regionalização do Turismo - Roteiros do Brasil : Módulo Operacional 7 Breve Histórico. Cisnaguabara – Centro Cultural UNICAMP. Disponível em: <https://www.cisguanabara.unicamp.br/historico>. Acesso em: 15 de Agosto de 2020.

Breve Histórico: Nossa história. Cisnaguabara – Centro Cultural UNICAMP. Disponível em: <https://www.cisguanabara.unicamp.br/historico>. Acesso em: 15 de Agosto de 2020.

CAMPINAS; CONSELHO DE DEFESA DO PATRIMÔNIO CULTURAL DE CAMPINAS. Processo CONDEPACC 04/89 – Complexo Ferroviário Central FEPASA. 1989. Disponível em: http://www.campinas.sp.gov.br/governo/cultura/patrimonio/bens_tombados/verBem.php?id=21

CAMPINAS; SECRETARIA MUNICIPAL DE CULTURA. Resolução nº 45 de 13 de Maio de 2004. Disponível em: <https://bibliotecajuridica.campinas.sp.gov.br/index/visualizaratualizada/id/85927>. Acesso em: 14 out. 2019.

CAMPINAS; SECRETARIA MUNICIPAL DE CULTURA. Resolução nº 51 de 12 de Agosto de 2004. Disponível em: <https://bibliotecajuridica.campinas.sp.gov.br/index/visualizaratualizada/id/86731>. Acesso em: 14 out. 2019.

CAMPINAS; SECRETARIA MUNICIPAL DE CULTURA. Retificação da Resolução nº 130 de 12 de Junho de 2014. Disponível em: <<https://bibliotecajuridica.campinas.sp.gov.br/index/visualizaratualizada/id/129026>>. Acesso em: 14 out. 2021

CARDOZO, P. F. A Interpretação do Patrimônio Histórico Romano na cidade de Mainz, Renânia-Palatinado (Alemanha). PASOS Revista de turismo y patrimonio cultural, v. 10, n. 1, p. 189–195, 2012.

César, P.A.B. Roteiros turístico-culturais na Serra Gaúcha (RS-Brasil): escolha e formação dos percursos e seu apelo histórico memorial. Rev. Bras. Pesq. Tur. São Paulo, 10(3), pp.416-434, set./dez. 2016.

CICEES, 2007. ALVAREZ ARECES, Miguel Angel. Didáctica e interpretación del patrimonio industrial.

CIENTÍFICO, C. Carta ICOMOS para Interpretación de Sitios de Patrimonio Cultural. p. 1–5, 2008.

content/uploads/2013/04/NTagilPortuguese.pdf>. Acesso em: 10 abr. 2021

COSTA, Flávia Roberta. Turismo e Patrimônio Cultural: Interpretação e Qualificação. São Paulo: Ed. Senac SP: Edições Sesc SP, 2009.

CUÉLLAR, Domingo. Nascimento e ocaso do sistema ferroviário paulista (1835-1970): uma interpretação comparada ao caso espanhol. In: OLIVEIRA, Eduardo Romero de (Org.). Memória ferroviária e cultura do trabalho: balanços teóricos e metodologias de registro de bens ferroviários numa perspectiva multidisciplinar. 1. ed. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2019, p. 45–81. (Novas Perspectivas - TICCIH-Brasil, 1). Disponível em:

DE, C.; DESTÊRRO, S. Caminhos da Sagrada Destêrro – uma proposta de roteiro interpretativo do patrimônio histórico- cultural do centro histórico de Florianópolis (SC) 1. v. 9, n. 1980, p. 199–215, 2007. Disponível em: <<http://ticcih.org/wpcontent/uploads/2013/04/NTagilPortuguese.pdf>>. Acesso em: 10 abr. 2021.

Gijón: Centro de Iniciativas Culturales y Estudios Económicos y Sociales (CICEES), 2005.

GOGICA-COMO-ESTRATEGIA-FORMATIVA

PROTOCOLOS.pdf<<https://educacao.sme.prefeitura.sp.gov.br/wp-content/uploads/2020/02/A-VISITA-PEDAGOGICA-COMO-ESTRATEGIA-FORMATIVA-PROTOCOLOS.pdf>>. Disponível em: <<https://educacao.sme.prefeitura.sp.gov.br/wp-content/uploads/2020/02/A-VISITA-PEDA>>. Acesso em: 10 mar. 2021

GOHN, M. G. Educação não-formal, participação da sociedade civil e estruturas colegiadas nas escolas. Ensaio: Avaliação e Políticas Públicas em Educação, Rio de Janeiro, v. 14, n. 50, p. 11-25, 2006. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/%0D/ensaio/v14n50/30405.pdf>>.

INDUSTRIAL HERITAGE. Carta de Nizhny Tagil sobre o patrimônio industrial. 2003.

KÜHL, Beatriz Mugayar. Arquitetura do ferro e arquitetura ferroviária em São Paulo: reflexões sobre a sua preservação. São Paulo: Ateliê editorial, 1998.

KUHL, Beatriz. Patrimônio Industrial: algumas questões em aberto: Revista Eletrônica de Arquitetura e Urbanismo, p. 23–30, 2010 Disponível em: <https://www.usjt.br/arq.urb/numero_03/3arqurb3-beatriz.pdf>. Acesso em: 20 jan. 2021

LINS, Ana Paula Mota de Bitencourt da Costa. O patrimônio industrial ferroviário e os instrumentos voltados para a sua salvaguarda. ARCHITECTON - Revista de Arquitetura e

Luciana Noronha Pereira; Nicole Pelaez; Gilberto Jerônimo Pimentel Filho; Vivian Buchholz; Roselys Izabel Correa Santos - Caminhos da Sagrada Destêrro – uma proposta de roteiro interpretativo do patrimônio histórico-cultural do centro histórico de Florianópolis (SC). Turismo - Visão e Ação - vol. 9 - n.2 p. 199-215 Maio /ago. 2007.

MADEIROS, M.A.D. **Segmentação do Turismo e Proposta de Roteiros para o Município de Caicó-RN**, 2018. Disponível em: https://monografias.ufrn.br/jspui/bitstream/123456789/7259/6/Segmenta%C3%A7%C3%A3o%20do%20turismo_2018_Monografia.pdf. Acesso em: 2021.

MIELKE, Eduardo Jorge Costa. Cooperativas de turismo; uma estratégia ao desenvolvimento turístico integrado; análise do Roteiro dos Imigrantes (Paraná, Brasil). Revista Brasileira de Pesquisa em Turismo. v.4, n.1, p. 92-111, abr. 2010.

MORALES, Jorge Miranda. **Guía Práctica Para La Interpretación Del Patrimonio: El Arte de Acercar El Legado Natural y Cultural Al Público Visitante**, 2. ed.-, Difusión. Sevilla: TRAGSA: Junta de Andalucía, Consejería de Cultura, 2001.

MUÑOZ TEJERO, F. M.; MORÈRE MOLINERO, N. Interpretación turística del Ágora Ateniense según la obra “Descripción de Grecia” de Pausanias. PASOS Revista de Turismo y Patrimonio Cultural, [S. l.], v. 15, n. 4, p. 959-978, 2017. DOI: 10.25145/j.pasos.2017.15.065. Disponível em: <http://ojsull.webs.ull.es/index.php/Revista/article/view/1295>. Acesso em: abril. 2020.

MURTA, S. M; ALBANO. C. (org.). **Interpretar o Patrimônio: Um Exercício Do Olhar**.

MURTA, Stela Maris et al. Interpretar o Patrimônio: O Exercício do Olhar. 1. ed. Biblioteca universitária: UFMG, 2005. 144 p. v. 1.

OIOLI, Alessandra Sacavassa. Estação Guanabara (Campinas, SP): identificação de referências culturais relativas a bens ferroviários. Trabalho de Conclusão de Curso (TCC), Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, 2018.

OLIVEIRA, Eduardo Romero de (Org.), Memória Ferroviária: esforço de revisão crítica da memória histórica sobre a ferrovia e seu valor patrimonial. In: Memória

ferroviária e cultura do trabalho: balanços teóricos e metodologias de registro de bens ferroviários numa perspectiva multidisciplinar, 1. ed. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2019, p. 21-44.

OLIVEIRA, Eduardo Romero de. Para uma ética do patrimônio industrial ferroviário: ensaio sobre os valores éticos alegados na preservação e reuso do patrimônio mundial do transporte, in: AMOROSO, Maria Rita et al (Orgs.), 5o Fórum Internacional Sobre Patrimônio Arquitetônico Brasil-Portugal – FIPA - 2018, Brasília: IPHAN, 2018, p. 189–198.

OLIVEIRA, Eduardo Romero de. Rotas, circuitos e itinerários: a aplicação de novas categorias patrimoniais e turísticas no Brasil. In: MEMÓRIA Ferroviária e Cultura do Trabalho. 1. ed. São Paulo: Alameda, 2017. v. 1, p. 331 - 370.

OLIVEIRA, Eduardo Romero. “A cultura industrial como herança: questões sobre o

OLIVEIRA, Eduardo Romero. “Arqueologia Industrial, Patrimônio Industrial e sua difusão cultural,” in Arqueologia Pública e Patrimônio: questões atuais. Criciúma: UNESCO, 2015, p. 197–225. Disponível em: <https://www.academia.edu/18092127/Arqueologia_Industrial_Patrimonio_Industrial_e_Difus%C3%A3o_Cultural>. Acesso em: 19 fev. 2021

OLIVEIRA, Sheyla de. **Viação Ferroviária Campinas Jaguariúna**: um estudo sobre a reutilização turística do patrimônio ferroviário. Trabalho de Conclusão de Curso (TCC), Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, 2013.

OLIVEIRA, Sheyla de. **Viação Ferroviária Campinas Jaguariúna**: um estudo sobre a

PIRES, F. M. A Interpretação Patrimonial na Relação Entre o Sujeito e o Atrativo: Percepções dos Turistas e dos Moradores Sobre a Interpretação do Patrimônio Edificado em Tiradentes. Prevalencia de Autismo, Dissertação de mestrado, p. 30, 2007.

PONTE, G. N. da; RAMA, M. C. del R.; ÁLVAREZ-GARCÍA, J. O Caminho de Santiago em Gaia. Itinerário religioso – itinerário turístico. Caderno Virtual de Turismo. Rio de Janeiro, v. 16, n. 3, p. 106-122, dez. 2016.

PUCCI, P. R. B.; CARDOZO, P. F. Planejamento Interpretativo do Patrimônio Cultural Histórico e Arquitetônico da Região Central da Cidade de Castro - PR. Journal of Visual Languages & Computing, v. 11, n. 3, p. 55, 2559.

reconhecimento de um patrimônio da industrialização ‘tardia’ no Brasil,” Oculum Ensaios, no. 2 (2017): 311–30, <https://doi.org/10.24220/2318-0919v14n2a3897>.

reutilização turística do patrimônio ferroviário. Trabalho de Conclusão de Curso (TCC), Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, 2013.

Richter, Monika. **Elaboração de Roteiros**. Rio de Janeiro: Fundação Cecierj, 2016. Disponível em:

<https://canal.cecierj.edu.br/122016/45ca7cac2fc685bec77b06eb1aeb6ebb.pdf>. Acesso em: 2021.

ROSADO, F. J. G.; CASTELLS, M.; SUREDA, J. **Interpretación del Patrimonio**. Diseño de Programas de Âmbito Municipal. España; Editorial UOC, 2013.

Roteirização Turística/ Ministério do Turismo. Secretaria Nacional de Políticas de Turismo. Departamento de Estruturação, Articulação e Ordenamento Turístico. Coordenação Geral de Regionalização. – Brasília, 2007.

SANCHIZ, Juan Cano. “Arqueologia Da Industrialização”. In: OLIVEIRA, Eduardo Romero de. *Memória Ferroviária e Cultura do Trabalho*. São Paulo: Alameda, 2017, p. 181–216.

SANTOS, Priscila Kamilynn Araujo. Proteção e uso do patrimônio ferroviário: um estudo de caso a partir das estações ferroviárias de Campinas (São Paulo/SP). Trabalho de Conclusão de Curso (TCC), Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, 2015. Disponível em: <https://repositorio.unesp.br/bitstream/handle/11449/152138/santos_pka_me_bauru_par.pdf?sequence=3&isAllowed=y>. Acesso em: 10 mar. 2021.

SÃO PAULO (ESTADO); SECRETARIA DO ESTADO DA CULTURA. Resolução de tombamento do edifício da estação da Antiga Companhia Paulista de Estradas de Ferro, em Campinas. Disponível em: <https://www.imprensaoficial.com.br/DO/BuscaDO2001Documento_11_4.aspx?link=%2f1982%2fexecutivo%2520secao%2520i%2fabril%2f30%2fpag_0023_B835ST5OEh9AFe42F3OUC4JTOQV.pdf&pagina=23&data=30/04/1982&caderno=Executivo%20I&paginaordenacao=100023>. Acesso em: 14 out. 2021.

SECOMANDI, Élcio Rogério. Circuito Turístico dos Fortes. Universidade Católica de Santos, Santos. Disponível em: <https://www.unisantos.br/extensao/educacao/patrimonial-fortes-e-fortalezas/circuito-turistico-dos-fortes/>. Acesso em: 28 de Abril de 2020.

SEVERINO, S.; TOMASULO, S. Planos Estratégicos Municipais de Turismo do Estado de Santa Catarina - Roteiros Turísticos Regionais: um estudo. *Revista Turismo em Análise*, v. 23, n. 2, p. 408-436, 31 ago. 2012.

SEVERINO, S.; TOMASULO, S. Planos Estratégicos Municipais de Turismo do Estado de Santa Catarina - Roteiros Turísticos Regionais: um estudo. *Revista Turismo em Análise*, v. 23, n. 2, p. 408-436, 31 ago. 2012.

Silva, Glaubécia Teixeira da. **Roteiro turístico** Manaus: Centro de Educação Tecnológica do Amazonas, 2010.

SILVA, M. D. A. Percurso interpretativo do centro histórico Cáceres / MT , para fins turísticos e de educação patrimonial Centro histórico interpretativo ruta Cácere. v. 10, n. 3, p. 435–458, 2016.

socioculturales y turismo industrial. Gijón: Incuna, Asociación de Arqueología Industrial, 2003.

TATINI, Victória Braga de Azevedo. Ruínas Ferroviárias de Campinas: uma análise dos recursos interpretativos. Trabalho de Conclusão de Curso (TCC), Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, 2018.

THE INTERNATIONAL COMMITTEE FOR THE CONSERVATION OF THE TICCIH; ICOMOS. Princípios conjuntos do ICOMOS - TICCIH para a Conservação de Sítios, Estruturas, Áreas e Paisagens de Património Industrial - “Os Princípios de Dublin”. 2011. Disponível em: <<http://ticcih.org/wp>

TRAGSA: Junta de Andalucía, Consejería de Cultura, 2001. 20 MURTA, S. M; ALBANO. C. (org.). Interpretar o Patrimônio: Um Exercício Do Olhar. Belo Horizonte: Editora UFMG: Território Brasilis, 2002.

Urbanismo, v. 2, n. 3, 2016. Disponível em: <<http://faculadadedamas.edu.br/revistafd/index.php/arquitetura/article/view/333/316>>. Acesso em: 27 fev. 2021.