

# O TURISMO COMO FORMA DE PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO

## O caso da Estrada de Ferro Campos do Jordão

### *TOURISM AS FORM OF PRESERVATION OF RAILWAY HERITAGE*

#### *The case of the Campos do Jordão Railway*

#### **A. Fernanda Figueiredo D'Agostini**

*Universidade Anhembi Morumbi, São Paulo, Brasil*

[fernanda.agostiini@anhembi.br](mailto:fernanda.agostiini@anhembi.br)

#### **B. Eunice Helena Sguizzardi**

*Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, Brasil*

[eunicehab@gmail.com](mailto:eunicehab@gmail.com)

## RESUMO

A atividade turística pode se valer do aproveitamento do capital simbólico representado por lugares e bens de significativo valor histórico-cultural para potencializar o desenvolvimento de municípios e regiões que demonstram pouca diversidade econômica. O fomento do turismo como alternativa de acesso a oportunidades de trabalho e bem-estar social tem atraído a atenção dos responsáveis pela elaboração e implementação de políticas públicas urbanas. Porém, esse processo só se concretiza por meio da consolidação da atividade turística como um fator de desenvolvimento econômico, o qual deve ser territorializado e integrado à dinâmica sócio espacial. A gestão urbana contemporânea tem se apropriado do discurso de estímulo ao turismo como estratégia de requalificação ou reabilitação de áreas degradadas, tal como a orla ferroviária. Este artigo tem como objetivo analisar a estratégia de gestão adotada pela Estrada de Ferro Campos do Jordão (Estado de São Paulo), atrelada à atividade turística como forma de manutenção e preservação de seu patrimônio.

**Palavras-chave:** gestão da política urbana, ferrovia turística, políticas públicas.

**Linha de Investigação: 3: Dinâmicas Urbanas. Turismo.**

## ABSTRACT

A tourist activity can evaluate the use of symbolic capital represented by places and goods of significant historical and cultural value for the development of municipalities and regions that show little economic savings. The promotion of tourism as an alternative to access job opportunities and social well-being has attracted the attention of those responsible for creating and implementing urban public policies. However, this process can only be achieved through tourism as a factor of economic development, that is, be territorialized and integrated into the socioeconomic area. Contemporary urban management is appropriate for the discourse of stimulating tourism, as a strategy for requalification or rehabilitation of degraded areas, such as on the railway shore. This

article aims to analyze the management strategy adopted by the Campos do Jordão Railway (State of São Paulo), linked to tourism as a way of maintaining and conserving its heritage.

**Keywords:** urban design, tourist railway, public policies.

**Research line:** 3: urban dynamics

**Topic:** Tourism

## Introdução

O fomento do turismo como alternativa de acesso a oportunidades de trabalho e bem-estar social, tem atraído a atenção dos responsáveis pela elaboração e implementação de políticas públicas urbanas. Porém, esse processo só se concretiza por meio da consolidação da atividade turística como um fator de desenvolvimento econômico que deve ser territorializado, e integrado à dinâmica socio espacial envolvida. A gestão urbana contemporânea tem se apropriado do discurso de estímulo ao turismo como estratégia de requalificação ou reabilitação de áreas degradadas, tal como a orla ferroviária.

O patrimônio ferroviário, e os respectivos meios de transporte a ele agregados - os trens, bem como as estações ferroviárias e seu entorno, são recursos materiais capazes de afirmar a identidade cultural. Detêm um potencial para estimular o turismo em âmbito urbano e regional, e contribuir para o desenvolvimento dos domínios por eles afetados. É fundamental definir o que se entende por desenvolvimento local. Somekh (in DOWBOR; POCHMAN, 2004) lembra que local é tudo o que se relaciona a um determinado lugar, e circunscrito a uma determinada região. Desenvolvimento é um processo de transformação complexo e multifatorial, que significa o alcance por uma comunidade de um novo estágio econômico, social e político (id. *ibid.*). O desenvolvimento, prossegue Somekh (*ibid.*), caracteriza-se por se atingir altos índices de rendimento dos fatores de produção, e não se limita ao avanço econômico. Além de sua faceta complexa, o desenvolvimento local está longe, como conceito, de significar um estágio ou processo facilmente estabelecido por consensos, envolvendo em sua ação processual múltiplos conflitos entre atores.

O desenvolvimento local implica não só a dimensão econômica, mas também social e sustentável. Trata-se de uma abordagem sistêmica, que leva a um modelo de desenvolvimento integrado, usado pela primeira vez em 1987, no Relatório Brundtland, documento elaborado pela Comissão Mundial sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento, criada em 1983 pela Assembleia das Nações Unidas (SUTTON, 2009). Implica ainda em investimentos em capital humano, social e natural, além daqueles correspondentes à intensificação do capital econômico e financeiro. Pressupõe uma visão integrada dessas várias dimensões, a partir de um desenho de planos e projetos realizado a partir dos próprios territórios e com a efetiva participação dos atores locais.

Sabendo-se dessa condição complexa do desenvolvimento local, são diversos os impactos desse tipo de infraestrutura ferroviária em uma região, no que diz respeito a transformar as oportunidades em um município, e no âmbito da integração regional de vários municípios. Os impactos positivos ocasionados pelo turismo são os principais argumentos que levam planejadores a optar pela intensificação dessa atividade (D'AGOSTINI; ABASCAL, 2017). Como afirma o conceito apresentado, o processo de produção de políticas públicas, e em especial de uma política urbana que visa o desenvolvimento local não é simplista, linear ou isenta de conflitos.

Este artigo apresenta algumas dessas questões envolvidas nos processos de implementação de ferrovias turísticas, evidenciando conflitos existentes entre atores e agentes institucionais, públicos e privados, que levam a formas particulares de espacialização de seus objetivos e meios, servindo com maior ou menor intensidade ao objetivo de promover a identidade local e preservar o patrimônio ferroviário, e desencadear ou não oportunidades de desenvolvimento de municípios e regiões afetados por essas ferrovias. Neste contexto,

o artigo analisa a estratégia de gestão adotada pela Estrada de Ferro Campos do Jordão – EFCJ, Estado de São Paulo, atrelada à atividade turística como forma de manutenção e preservação de seu patrimônio.

Evidencia-se que a atividade turística pode se valer do aproveitamento de lugares e bens de significativo valor histórico-cultural, para potencializar o desenvolvimento de municípios e regiões que demonstram pouca diversidade de atividades econômicas. A ferrovia atravessa um território formado por municípios que podem ou não serem abordados de maneira integrada, diante da adoção de uma perspectiva regional de ação e planejamento. Uma ferrovia turística é um potencial vetor de implementação de atividades em um território local e regional, razão pela qual, por seu papel de possível fator de agregação de atividades econômicas ao território, é um impulsionador de desenvolvimento local, por se vincular ao território alvo (D'AGOSTINI, 2019).

## O turismo e as cidades

O turismo como nova dinâmica da globalização do capital define-se como um serviço de suporte à recuperação econômica, visto que os chamados equipamentos turísticos – hotéis, restaurantes, agências de viagens, comunicação, ambientes de lazer, suportam a mobilização da mão de obra globalizada, ou seja, servem de estratégia à reprodução do capital (CORIOLANO; SILVA, 2005).

De maneira geral, as políticas de desenvolvimento turístico são precedidas de uma análise das necessidades do potencial dos consumidores, de acordo com os princípios de marketing, considerado por Kotler (1993: p.03): “processo social e gerencial através do qual indivíduos e grupos obtêm aquilo que desejam e de que necessitam, criando e trocando produtos e valores uns com os outros”. Sob a abordagem de marketing, os turistas passam à condição de consumidores de um produto, a “experiência turística” e, portanto, requer-se maior atenção aos benefícios e satisfação do visitante ao longo de sua viagem, pois os serviços prestados são pagos.

No entanto, ao se confrontar os conceitos que provem dos campos do marketing e do desenvolvimento local, é possível notar que o segundo abrange um entendimento muito mais amplo das sociedades. Estas são organizadas por complexos processos, estruturados por relações historicamente determinadas que envolvem não apenas as relações e fatores de produção, mas experiência e poder, onde a experiência é a ação do sujeito sobre si mesmo determinada pela interação entre múltiplas identidades (CASTELLS, 2013). Isso quer dizer que o tratamento conjunto das ferrovias turísticas como fenômeno de desenvolvimento requer uma instrumentação mais sofisticada.

Nos territórios turísticos é necessária a compreensão dos fenômenos que articulam programas, planos e projetos turísticos ao espaço em transformação, caracterizados pelo conjunto de forças que se manifesta mediante a concepção e implementação de um projeto turístico no território. Neste se encontram forças locais que podem oferecer resistência às escolhas representadas pelos projetos, estabelecendo-se uma disputa cujos resultados poderão ser territórios turísticos inclusivos ou não, sustentáveis ou não, dependendo de qual força predominará e de sua magnitude.

Como forma de assegurar a atratividade do território, os gestores partem da lógica de que cidades turísticas precisam funcionar bem, ao menos nas áreas destinadas aos turistas e empresas e ao longo das rotas que ligam as áreas escolhidas aos aeroportos, portos e outros pontos de chegada e circulação de turistas e negócios. Para tanto, do ponto de vista puramente mercadológico, os planos e projetos urbanos deveriam prover intervenções de embelezamento e fruição, para a criação da imagem ideal para venda do território. A adoção dessa perspectiva pode ter como resultado a assimilação de informações ao processo de planejamento, e difundidas pelas mais diversas fontes, versando sobre “fatos históricos” que espelham por

vezes mitos e representações que confundem produção cultural e ações de promoção turística. Por outro lado, essa lógica tem como revés o abandono de outras regiões da cidade em detrimento de investimentos nos eixos turísticos, principalmente as periféricas, gerando maior desigualdade territorial e social (D'AGOSTINI, 2019).

Na atualidade, projetos turísticos em que se inclui a instalação de ferrovias turísticas as quais atravessam a extensão do território urbano e regional vêm se tornando uma prática e expressão de políticas de governo que investem grande volume de recursos na reconstrução da paisagem e em sua pretensa requalificação. (D'AGOSTINI, 2019). O intuito seria tornar municípios e regiões atravessados por circuitos ferroviários turísticos localidades atrativas para empresas, investidores e negócios, entre os quais o turismo, com a recriação ou modificação da imagem e do capital simbólico associado (VARGAS, PAIVA, 2016).

Conforme a conceituação previamente desenvolvida, a elaboração de destinos turísticos, para atuar em relação aos territórios-alvo de maneira sinérgica, deveria resultar de um conjunto de ações de concepção, planejamento, execução e implementação de intervenções no espaço urbano – ou recurso turístico. Este visa à obtenção de um ambiente capaz de atrair visitantes, empresas e eventos. Assim, o projeto turístico pode ter suas bases relacionadas ao território, incluindo seus recursos materiais, bem como as relações e comportamentos sociais e memória e apropriação do espaço, ao longo do tempo.

Os processos de intervenção e requalificação que transformam áreas consolidadas de cidades e regiões por meio de Programas e Planos de desenvolvimento e promoção turísticos poderiam atender a uma demanda territorial a partir de fatores socioeconômicos e ambientais, englobando os sistemas de gestão, atores e parcerias de diversas modalidades, dentre as quais as parcerias público-privadas - PPP, o que confere uma dimensão crítica ao problema de requalificação do território, tensionando os atores e forças político-econômicas envolvidas.

As parcerias público-privadas surgiram no cenário das medidas privatizantes “sugeridas” pelos organismos de financiamento internacionais, tendo sido inspiradas no modelo inglês. As parcerias público-privadas representam alterações no regime de concessões de serviços públicos, tendo sido engendradas para atrair investimentos em infraestrutura, como, por exemplo, a construção de estradas, hidrelétricas, ferrovias, estádios, hospitais, instalações portuárias, num cenário de comprometimento do orçamento estatal. Optou-se por alterar o regime de concessões existente, com vistas a tentar criar um instrumento mais atrativo a investidores privados (NOHARA, 2014: p.187).

Apresenta-se então uma relação entre Estado e mercado que se deseja polemizar, confrontando o planejamento entendido como ação pública em prol da sociedade e a participação de forças e do capital privado na transformação do território. Do ponto de vista da ação do turismo no território, seu objetivo pode ser a integração de cidades e regiões se definir novos cenários e programas de atividades, exemplificadas pela promoção do setor terciário, compreendido como um meio de reestruturação do setor produtivo, distribuído em serviços especializados – escritórios, lazer, turismo, entre outros, podendo articular-se ao desenvolvimento local voltado aos interesses e perspectivas do lugar (VARGAS, PAIVA, 2016).

A implementação do turismo em um município depende de planos e intervenções urbanísticas transformadoras do ambiente construído, criando a paisagem atrativa necessária para o desenvolvimento e consolidação da atividade turística no território. A busca por uma singularidade do espaço criado com essa finalidade pode gerar cenários alternativos, além da integração dos elementos materiais e imateriais delineando formas, espaços e significados – capital simbólico, moeda de venda do território que pode ser definida como um conjunto de estratégias induzidas pelo mercado para a produção de novos valores ou conservação das dimensões simbólicas da cidade consolidada.

## A experiência do turismo da Estrada de Ferro Campos do Jordão

A escolha da Estrada de Ferro Campos de Jordão (EFCJ) como estudo de caso se deu por meio dos seguintes critérios: localização, gestão e escala de atuação – relações com o território, com o objetivo de evidenciar por meio do exemplo escolhido que as ferrovias turísticas não apresentam nenhum tipo de interferência - conexões com outras atividades econômicas existentes, fluxos e circuitos de serviços-, no desenvolvimento local ou regional do território onde estão inseridas, independentemente das condições administrativas e territoriais às quais a ferrovia turística esteja submetida. Assim, procura-se indicar que, a falta de um planejamento e de políticas públicas integradas cria um isolamento do equipamento, dificultando sua preservação e manutenção do patrimônio cultural, além de fragmentar os espaços transpassados pela ferrovia, devido à ausência de projetos que integrem os espaços públicos, e que proporcionem maior urbanidade, que segundo Holanda (2002:p.126) refere-se: “à cidade como realidade física, mas também à qualidade de cortês, afável, relativo à negociação continuada entre interesses”.

A EFCJ foi idealizada pelos médicos sanitaristas Emílio Marcondes Ribas e Victor Godinho e concebida como via de acesso aos sanatórios estabelecidos em Campos do Jordão para contribuir na recuperação das vítimas de doenças pulmonares, principalmente os tuberculosos. Sua construção foi autorizada em 1910 pelo Governo do Estado de São Paulo, com concessão dos serviços por sessenta anos. Após sua inauguração em 1914, a sociedade concessionária da EFCJ passou a apresentar dificuldades financeiras, em grande parte devido à eclosão da Primeira Guerra Mundial, que dificultou o acesso às linhas de crédito para empréstimos e financiamentos, o que culminou na tomada de posse pelo Governo do Estado em 1916 (FILHO, 2017).

Na década de 1920 a cidade de Campos do Jordão apresentava crescimento significativo, que levou a consolidação da ferrovia como principal meio de acesso à região atendendo a demanda gerada por seus moradores e visitantes, além de assumir o transporte de cargas e de veículos, devido às dificuldades encontradas no trajeto rodoviário entre os municípios de Pindamonhangaba e Campos do Jordão (id. *ibid.*). Nos anos de 1940, a cidade começa a se caracterizar como local de recreação e turismo, o que a transforma de estação de cura em potencial polo turístico. Na década de 1970, a ferrovia passa novamente por uma mudança de uso, transformando-se em um produto turístico. Para tanto, diversificou suas atividades com a instalação do teleférico, além da criação dos parques de turismo Capivari (Campos do Jordão) e Reino das Águas Claras (Pindamonhangaba). Além das linhas turísticas, atualmente a EFCJ opera o trem do subúrbio entre Pindamonhangaba e Piracuama, devido a essa região não ser servida de boa infraestrutura rodoviária.

Segundo a Secretaria de Transporte Metropolitano - STM, a EFCJ tem como um de seus princípios basilares o fomento ao turismo e, assim sendo, presta serviços públicos aos municípios de Pindamonhangaba, Santo Antônio do Pinhal e Campos do Jordão, que integram o complexo turístico abrangido por ela. Estes municípios compõem o “Circuito Mantiqueira” – região turística participante do Programa de Regionalização do Turismo<sup>1</sup>.

A linha férrea faz parte do cotidiano dos moradores e turistas que convivem com a mesma de forma habitual, configurando-se como curiosa e perigosa, ao mesmo tempo. Todos os cruzamentos são realizados em nível, tanto por pedestres como por veículos e, em alguns pontos da cidade, o passeio público está à margem dos trilhos, sem haver nenhum tipo de proteção para ambos, evidenciando a falta de planejamento, mas principalmente de desenho urbano para a qualificação do espaço (Fig.01).

<sup>1</sup> Constitui-se em uma política pública, em âmbito territorial, a partir do Plano Nacional do Turismo 2003-2007, que determinou como macro programa estruturante a “Estruturação e Diversificação da Oferta Turística. A premissa do Programa, considerado estratégico para a consecução da Política Nacional de Turismo, centrou-se no propósito de que sua execução, de forma descentralizada e regionalizada, com foco no planejamento coordenado e participativo, repercutisse, positivamente, nos resultados socioeconômicos do território. (BRASIL. Programa de Regionalização do Turismo. Brasília: 2013).



Fig. 01: Transposição em nível dos trilhos na cidade de Campos do Jordão. Fonte: D'Agostini (2019: p.239).

A rede se autossustenta, devido à oferta, no território ferroviário, de atrações turísticas diversas. Em Campos do Jordão há teleférico, pedalinho, feira de artesanato e produção têxtil locais, além do Centro de Referência de Memória Ferroviária instalado no antigo edifício da Estação Emílio Ribas (D'AGOSTINI, 2019). Todos esses equipamentos encontram-se no parque ferroviário, mais conhecido como Parque Capivari, e tornaram-se os elementos de maior interesse turístico. Em seu entorno, encontram-se os calçadões, que se caracterizam como centro de compras e gastronomia, além de uma diversificada rede hoteleira. Contudo, não há uma integração entre o parque e o calçadão, seja por meio de acessos, seja pelos elementos visuais, devido à instalação do parque em cota mais baixa que o calçadão (Fig. 02). Ressalta-se a existência de somente um corredor de acesso à via que divide os dois locais, assim como o passeio de trem, que se fecha em si próprio, por não ter nenhum tipo de articulação com o território devido à ausência de integração entre as viagens e demais produtos turísticos ou estruturas comerciais – serviços de alimentação, hospedagem, etc.-, visto que os passeios ofertados se limitam ao trajeto e experiência pautados no transporte em bonde elétrico ou automotriz da primeira metade do século XX. Porém, todas as linhas apresentam grande demanda, o que leva as linhas de menor oferta turística apresentarem filas de espera nos períodos de alta temporada.



Fig. 02: Parque do Capivari – Campos do Jordão/ SP. Fonte: D'Agostini (2019: p.240).

Do ponto de vista da transparência das informações e comunicação entre a EFCJ e a população, há dificuldades evidentes. Em visita aos pontos e produtos turísticos pertencentes à EFCJ, não foram encontrados pontos de referência e informações e sinalização ao turista, tampouco funcionários qualificados para informar corretamente os visitantes, apenas simpáticos senhores interioranos – funcionários da própria EFCJ; porém não possuem treinamento técnico para atendimento ao público visitante. Neste cenário evidencia-se o esforço da EFCJ por preservar e manter o papel de maior referência no campo do turismo na região, visto que em todo o material de divulgação da cidade de Campos do Jordão constam imagens dos bondes e outros produtos turísticos pertencentes à ferrovia (D'AGOSTINI, 2019).

A EFCJ realizou um Termo de Cooperação junto à Prefeitura de Campos do Jordão em 2013 com validade de doze meses renovados em 2014 por mais doze meses, que possibilitou a cessão de uma sala do portal da cidade para o funcionamento de bilheteria – única fora das estações; fortalecendo a rede dentro da cidade e evidenciando uma lacuna de comunicação e informação entre os gestores, funcionários e população. Outrossim, não há registro de outras ações vinculadas a esse termo de cooperação e à difusão das atividades turísticas, que visa o desenvolvimento de ações de interesse comum para o fortalecimento das políticas de mobilidade, urbanismo, turismo e preservação do patrimônio cultural e histórico, as quais envolvam direta ou indiretamente a EFCJ. Por possuir validade de apenas doze meses, já está vencido e não foi mais renovado devido à troca de governo, evidenciando um dos problemas tratados neste artigo: a falta de continuidade das políticas públicas (FREY, 2000).

Em Pindamonhangaba, houve também a assinatura de um termo de cooperação entre a Prefeitura e a EFCJ em 2017, apresentando diretrizes e intenções gerais para a implantação de ações de fomento e informação das atividades de turismo e mobilidade. Planos ou projetos seriam o meio, embora não fossem especificados, dificultando o entendimento e a real proposta destes ao desenvolvimento local promovido por intervenções. O mesmo ocorre no caso de Campos do Jordão, onde se verifica somente uma ação concreta provinda desses acordos. Outro ponto culminante da ineficácia desse documento é possuir validade de apenas um ano, o que reduz significativamente as reais condições de uma ação efetiva, visto que o tempo de projeto, licitações e implantação pode ultrapassar a validade do termo de cooperação.

O uso fragmentado das diversas estações, e a despreocupação com uma integração de seus usos e possibilidades turísticas são, no entanto, flagrantes. A estação Abernécia localiza-se entre a Estação Emílio Ribas e o Portal da Cidade de Campos do Jordão, e apresenta uma arquitetura típica das cidades de montanha. É utilizada somente para embarque e desembarque, estes últimos muito raros, pois a quase totalidade dos passageiros (turistas) prefere fazer o trajeto completo do passeio embarcando e desembarcando na Estação Emílio Ribas – principal estação da cidade de Campos Jordão. Porém, nesta estação observa-se a apropriação do espaço de seu entorno imediato por jovens da população local, que se utilizam do espaço como ponto de encontro e até mesmo para atividades como o ciclismo e skatismo (Fig. 03).



Fig. 03 Estação Abernécia e cruzamento da linha férrea com a via e o passeio. Fonte: D'Agostini (2019: p.246).

Este cenário demonstra que a articulação apenas parcial da ferrovia como o território evidencia a ausência de projetos que contemplem esses espaços públicos, que sofrem com a falta de equipamentos tais como mobiliário urbano e ordenamento dos fluxos. Tais ações poderiam propiciar maior segurança a todos, usuários e moradores, pois atualmente não há nenhum tipo de preocupação quanto à travessia dos trilhos que acontece em muitos pontos por carros e pedestres.

Da mesma forma, por apresentarem grande potencial de uso cultural e de lazer, tornam-se pontos de referência cada vez mais relevantes, em razão das apropriações que podem ser consideradas como uma forma de resposta da sociedade a essas situações de entrave e fragmentação socioespacial e falta de integração entre as gestões do território.

Outro exemplo da falta de uma melhor qualificação e projeto dos espaços públicos da ferrovia é a Estação Eugênio Lefèvre, no município de Santo Antônio do Pinhal. Localizada na entrada da cidade, há aproximadamente quatro quilômetros do centro, torna-se um núcleo isolado por não possuir conexão com o



município, configurando-se como uma célula autônoma no território. Em razão da presença do trem turístico, por sua arquitetura do início do século XX e por seu mirante – de onde se vê boa parte da Serra da Mantiqueira, transforma-se em um ponto de interesse turístico. Este é fomentado pela apropriação dos espaços da estação, com a presença de um bar e uma loja de artesanato e malhas de produção local, fazendo da plataforma uma grande área de permanência com mesas para roda de conversa e consumo dos produtos do bar (Fig. 04).



Fig. 04 Apropriação dos espaços da Estação Eugênio Lefèvre. Fonte: D'Agostini (2019: p.246).

O acesso ao mirante se dá por um passeio ao lado dos trilhos, muitas vezes invadidos pelos transeuntes que se beneficiam da experiência do ambiente em seus passeios e períodos de lazer, além do registro fotográfico. Por não possuir um desenho adequado os espaços se confundem e se integram de forma espontânea por meio das apropriações criando um território público dentro de uma área privada.

A Vila Ferroviária Eugênio Lefèvre é ocupada por funcionários da própria EFCJ que, em contrapartida, pagam uma taxa mensal. Os moradores são responsáveis pela manutenção e preservação das residências, fato que produz um contraste entre as edificações da vila ocupadas pelos colaboradores da EFCJ e os demais edifícios componentes do conjunto ferroviário local destinados ao uso público. É notável o abandono do patrimônio por seus ocupantes, o que evidencia a falta de um programa educacional voltado à preservação da memória patrimonial e histórico-cultural locais.

Apesar da existência de termos de cooperação firmados entre a EFCJ e as municipalidades, a cisão entre as políticas públicas municipais, estaduais e federais tem como efeito a total fragmentação do território, que apresenta espaços urbanos de pouca qualidade, assim como as ferrovias turísticas não apresentam meios de sustentação para o município no contexto socioeconômico e ambiental. Os espaços públicos proporcionados pela EFCJ sofrem, principalmente no inverno, período de maior procura da cidade e de maior concentração de eventos - provenientes do Festival de Inverno, uma sobrecarga que pode ocasionar danos aos espaços e patrimônio – qualidade ambiental dos parques e preservação dos bondes e locomotivas históricos que fazem os passeios.

No edital da concorrência pública nacional para a concessão onerosa de obra no Parque Capivari publicado no ato da chamada da audiência pública, traz como base justificativa a necessidade de atualização dos equipamentos e melhoramento da infraestrutura com base nas diretrizes: “promoção do desenvolvimento humano com qualidade de vida; a indução do desenvolvimento econômico e turístico comprometido com as futuras gerações; a integração do desenvolvimento regional e metropolitano e a criação de valor público pela excelência da gestão” (STM, 2017). A conclusão desse processo se deu em abril de 2019 com a assinatura pelo governador do estado de São Paulo da concessão do parque ao consórcio Eco Jordão S.A., que fará melhorias e atualizações nos equipamentos turísticos, além dos pontos comerciais.

Essa ação destaca a fragilidade da articulação da ferrovia com o território que praticamente deixará de existir com a consolidação da proposta e que implicará em uma série de comprometimentos quanto ao desenho urbano e mobilidade, agravando as condições existentes descritas e analisadas, tendo em vista que a ferrovia continuará oferecendo as suas atrações turísticas – passeios, na mesma infraestrutura da qual, a maior parte, localiza-se dentro do Parque Capivari (estação de embarque e desembarque, bilheteria e centro de referência de memória ferroviária) que pode gerar conflitos relativos a administração e, principalmente, aos interesses de cada parte dentro da gestão do território.

Neste novo cenário, validação das contrapartidas territoriais deverão ser revistas dentro da nova perspectiva formulada dessas contratações, assim até este momento, os valores atribuídos na avaliação da ferrovia conforme os indicadores adotados consideram a situação consolidada e não a prospecção de uma concessão de parte do equipamento.

### **Considerações Finais**

Para que o desenvolvimento local de um território seja efetivamente induzido pela atividade turística com base nos roteiros ferroviários, é necessária a preservação de um capital turístico urbano por meio da geração da atratividade comercial local. Essa atratividade, como demonstrado no caso de Campos de Jordão, não se verifica, pois não se estabelece uma vinculação dos roteiros ferroviários turísticos com a oferta de um passeio de trem capaz de oferecer paradas para exploração do território, visto que não se concede ao passageiro a prerrogativa de descer e subir dos trens sem custos adicionais de passagem.

No decorrer deste artigo, foi relatado que em dezembro de 2017, a STM, responsável pela EFCJ, abriu consulta pública para a concessão do Parque do Capivari, principal equipamento de contrapartida territorial e referência da EFCJ. Argumentou-se que tais acordos são instrumentos insuficientes para promover uma verdadeira integração de dimensões do desenvolvimento local sustentável, e sua relação com as ferrovias turísticas.

Conclui-se que a ausência de projetos globais, que abranjam o território como um todo, e a desarticulação das práticas das políticas públicas impedem qualquer tipo de desenvolvimento local, visto que não se tem o fomento da economia local ou da geração de recursos para o município e população, na forma de empregos, incentivo ao comércio e serviços locais. E, no que tange à mobilidade urbana e regional, elementos necessários para caracterizar um efetivo desenvolvimento, tal desarticulação e fragmentação induzem a uma disjunção socioterritorial.

Em suma, a atividade turística demonstra conflitos relativos aos processos de indução do desenvolvimento local, visto que há a necessidade de preservação dos lugares e culturas ao mesmo tempo em que se transforma o espaço em mercadoria e se massifica a cultura. Observou-se que pode não se dar um ganho expressivo de empregos, assim como não se apresentarem reais conexões com a comunidade e território ao qual pertence, demonstrando-se uma desterritorialização das linhas ferroviárias turísticas.

### **Referências bibliográficas**

- BRASIL. (2013). Ministério do Turismo. Programa de Regionalização do Turismo: diretrizes. Brasília: MTur.
- CASTELLS, Manuel (2013). A Sociedade em Rede: a era da informação: economia, sociedade e cultura. Tradução: Roneide Venâncio Majer. São Paulo: Paz e Terra.

CORIOLOANO, Luiza Neide Teixeira; SILVA, Sylvio C. Bandeira de Mello e. (2005). Turismo e Geografia: abordagens críticas. Fortaleza: Ed. UECE.

D'AGOSTINI, Fernanda F. (2019) Ferrovias turísticas no Brasil: relações entre a infraestrutura ferroviária e o território. Tese (doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo.

D'AGOSTINI, Fernanda F. ABASCAL, Eunice H. S. (2017). Apropriação da ferrovia pelo turismo e suas inter-relações com o desenvolvimento local. In: ICOMOS Brasil, Simpósio Científico. Belo Horizonte.

FILHO, Pedro Paulo. História da Estrada de Ferro Campos do Jordão. Disponível em: [https://issuu.com/camposdojordaoocultura/docs/campos\\_do\\_jordao\\_estrada\\_de\\_ferro](https://issuu.com/camposdojordaoocultura/docs/campos_do_jordao_estrada_de_ferro). Acesso em: dez/2017.

FREY, Klaus. (2000). Políticas públicas: um debate conceitual e reflexões referentes à prática da análise de políticas públicas no Brasil. In: Planejamento e Políticas Públicas, IPEA, Brasília, n. 21, p. 211-259. Disponível em: <http://www.ipea.gov.br/ppp/index.php/PPP/article/view/89>. Acessado em: fev/2016.

HOLANDA, F. de. (2002). O espaço de exceção. Brasília: Editora Universidade de Brasília.

KOTLER, Philip; HAIDER, Donald H.; REIN, Irving. (1993) Marketing Places. Nova York: The Free Press.

NOHARA, Irene Patrícia. (2014) Desafios jurídicos das Parcerias Público-Privadas (PPP) e desenvolvimento nacional sustentável. Rev. Direito Econ. Socioambiental, Curitiba, v. 5, n. 2, p. 184-203, jul/dez.

SECRETARIA DOS TRANSPORTES METROPOLITANOS. Edital da concorrência pública nacional. Processo STM Nº 01201/2017 – Concessão de Obra no Parque Capivari, localizado no Município de Campos do Jordão, Estado de São Paulo. Anexo 01 - diretrizes básicas e requisitos técnicos mínimos para implantação, operação e exploração das obras objeto da licitação. Disponível em: <http://www.efcj.sp.gov.br>. Acesso em: dez de 2017.

SOMEKH, Nadia. (2004). A construção social da cidade: desenvolvimento local e projetos urbanos. In: DOWBOR, (Ladislau, POCHMAN, Marcio (orgs). Políticas para o desenvolvimento local. São Paulo, Editora Fundação Perseu Abramo. Disponível em: <http://dowbor.org/blog/wp-content/uploads/2012/06/10-PochmannLivroLocalPolíticas-1.pdf>. Acesso em: fev/2020.

SUTTON, Philip. (2004). A Perspective on environmental sustainability?. Victoria, Victorian Commissioner for Environmental Sustainability. Disponível em: <http://green-innovations.asn.au/A-Perspective-on-Environmental-Sustainability.pdf>. Acesso em: fev/2020.

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