5º Seminário Ibero-americano
ARQUITETURA e DOCUMENTAÇÃO
Belo Horizonte – 24 a 26 de outubro de 2017



CITY MARKETING, TURISMO E IDENTIDADE: entre a percepção e a potencialização dos espaços da Vila de Paranapiacaba

D'AGOSTINI, Fernanda F. (1); SILVA, Tania C. B. M. (2)

1. Universidade Anhembi-Morumbi. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo
E-mail: fernanda.agostiini@anhembi.br

2. Universidade Anhembi-Morumbi. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo
E-mail: tansilva@anhembi.br

RESUMO

De acordo com evidências atuais, aproximações entre o *city marketing* (políticas públicas de empreendedorismo urbano emergida no final do século XX, que envolvem a promoção das cidades na esfera local, regional e global) e o turismo, fazem com que estrategistas busquem alterar a imagem de alguns territórios visando sua inserção em circuitos globais. No caso de algumas cidades históricas, a inserção da atividade turística junto ao tombamento do patrimônio traz a esses territórios uma série de desafios para a preservação e manutenção desses conjuntos. Esse trabalho apresenta uma investigação histórico-econômica da Vila de Paranapiacaba – patrimônio cultural e natural tombado em 1987 pelo Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo – CONDEPHAAT, e pelo Instituto do Patrimônio Artístico Nacional – IPHAN, em 2.002, analisando como sua identidade urbana vem sendo desenvolvida e consubstanciada pela implementação turismo. O propósito deste estudo é a compreensão da formação da paisagem urbana dessa vila ferroviária, delineada pelos registros históricos de uma época de desenvolvimento e inovação tecnológica que se contrapõe pelas conformações diferenciadas dos dois lados da via-férrea, permeada por sentimentos diversos de seus moradores que, em muitos casos, ultrapassam gerações nesse território. Paralelamente evidencia-se como o turismo acarreta os projetos de intensificação e estruturação como base econômica local e que permeia o seu desenvolvimento muito antes de sua compra em 2002 pela Prefeitura Municipal de Santo André. Para tanto, este artigo busca os referenciais históricos da Vila desde sua implantação junto a construção da Estrada de Ferro Santos – Jundiaí (a São Paulo *Railway* – SPR) no auge da cultura do café na segunda metade do século XIX, caracterizando a formação de seus núcleos urbanos, com implantações ocorridas em momentos e formas diferentes, no período de 1.860 a 1.946, ao mesmo tempo dispondo de uma linha temporal das transições e adequações administrativas que afetaram seu decrescimento socioeconômico continuado até a degradação do patrimônio ferroviário, para posterior leitura e entendimento dos processos de intervenção adotados para a recuperação econômica, social e cultural da Vila e, principalmente, do patrimônio material e imaterial envolvido. Destaca-se dentro dos resultados dois aspectos importantes: na Vila de Paranapiacaba, há espaços referenciais, que trabalharam paralelamente, as diretrizes do turismo e as relações desta atividade com o planejamento territorial, enquanto outros supervalorizaram o discurso da imagem e provocaram uma inversão de valores. A relevância dessa reflexão pode demonstrar e destacar os limites das práticas aplicadas a ordenação e estruturação do território: desde as que envolvem agentes públicos e privados – que trabalham pontualmente e vislumbram interesses próprios – até as que transformam o território em mercadoria – desarticuladas com a imagem objetiva e geral – para melhor percepção e definição de estratégias futuras nesses espaços.

Palavras-chave: Vila Ferroviária de Paranapiacaba; City Marketing; Identidade Urbana; Políticas Públicas

Introdução

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

A Estrada de Ferro Santos – Jundiaí, como ficou conhecida a São Paulo *Railway* – SPR, foi o primeiro trecho ferroviário de São Paulo a entrar em funcionamento, construído com a finalidade de ligar o porto exportador à região produtora de café no Oeste da Província, sendo o ponto de partida para a implantação da extensa malha ferroviária de São Paulo (MAZZOCO; SANTOS, 2005). Desta forma, a SPR foi responsável pela construção de uma das principais ferrovias da segunda metade do século XIX, ligando o interior de São Paulo ao porto de Santos; nesse processo foi necessária a construção de uma vila operária para atender a demanda de trabalhadores que estavam envolvidos na construção daquela infraestrutura, originando a Vila Ferroviária de Paranapiacaba, formada por três núcleos urbanos: Parte Alta ou Morro, Vila Velha ou Varanda Velha, Vila Martin Smith ou Vila Nova, cujas implantações ocorreram em momentos distintos e de formas diferentes, no período de 1.860 a 1.946.

A Vila Ferroviária de Paranapiacaba possui uma ocupação territorial que se destaca por sua implantação padronizada de casas de madeira em conjuntos geminados com recuos que possibilitavam jardins, incomuns do século XX; e pela hierarquia social dos funcionários da SPR, visível por características específicas das construções: tamanho do lote e da casa, sendo que tais peculiaridades contribuíam para identificar a categoria dos funcionários.

Após noventa anos sob a concessão da empresa inglesa SPR, a Vila de Paranapiacaba atravessou por várias décadas transições e adequações administrativas que acarretaram em um processo de degradação do patrimônio e decrescimento socioeconômico continuado, resultando no decrescimento populacional. Esse processo foi desencadeado já em 1.946 com a incorporação da ferrovia e todo seu acervo ao Governo Federal. Este, em 1.957, transferiu a administração ferroviária para a RFFSA, promovendo a centralização administrativa das ferrovias brasileiras, em sua maioria deficitárias. Essa ação ocasionou o

início do processo de degradação, que se agravou com a política governamental incentivadora do transporte rodoviário e da indústria automobilística.

Em 1.987, a Vila de Paranapiacaba teve seu patrimônio cultural e natural reconhecido e tombado pelo Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo (CONDEPHAAT) e neste mesmo ano foi entregue o Plano de Preservação e Revitalização da Vila Ferroviária de Paranapiacaba, realizado pela Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano (EMPLASA). Já no ano de 2.002 foi tombada pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) e em 2.003 pelo órgão municipal, o Conselho Municipal de Defesa do Patrimônio Histórico, Artístico, Arquitetônico – Urbanístico e Paisagístico de Santo André (COMDEPHAAPASA).

Após sua compra pela Prefeitura Municipal de Santo André, em 2.002, foi implantado o Programa de Gestão do Desenvolvimento Local Sustentável de Paranapiacaba, intensificando-se o processo de recuperação desse patrimônio, compreendido e gerido, desde então, como paisagem cultural. Desta maneira, a preocupação maior passou a ser a conjugação da política de preservação ao processo e à dinâmica de desenvolvimento das cidades, o que implicou necessariamente em não impedir mudanças, mas em direcioná-las e, portanto, trabalhar com a perspectiva do desenvolvimento e preservação sustentáveis.

Patrimônio e Turismo

O turismo pode ser entendido como um processo sistêmico devido sua interdisciplinaridade, BENI (1998) defende este posicionamento por meio do estudo das relações do homem longe de seu local de residência, demonstrando como essa indústria satisfaz suas necessidades e mapeando os impactos do turista e do turismo ao ambiente físico, econômico e sociocultural da área receptora. Por essa definição o turismo caracteriza-se como um conjunto de atividades realizadas e à disposição do turista, ressaltando a sistematização pelo encadeamento entre empresas do setor com ênfase no viés econômico da atividade (VARGAS, PAIVA, 2016).

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

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

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

A partir dos anos 1.980, a adoção do estilo de governo empresarial pelos gestores urbanos, direcionou à criação de sítios, ambientes e imagens com base em incentivos voltados não somente à atração de indústrias de alta tecnologia e quaternárias, mas também à implantação de atividades de serviços produtivos e pessoais. Para tanto, a promoção da infraestrutura necessária para esse tipo de indústria e serviços, foi embasada em ambiciosos programas de regeneração urbana que incluíram o turismo e o lazer como forma de desenvolvimento.

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

Nas últimas décadas o empreendedorismo urbano ganhou relevância no âmbito nacional e internacional definindo um padrão de comportamento de governança urbana que mistura todas as escalas dos poderes públicos com um grande número de formas organizacionais da sociedade civil e interesses privados para a formação de coalizões capazes de promover ou administrar o desenvolvimento urbano ou regional de um tipo ou de outro. Para HARVEY (2014: p.188), o papel desse empreendedorismo urbano quanto à forma neoliberal de globalização foi escrutinado, quase sempre sob a rubrica de relações de natureza local e global por meio da dialética espaço-lugar.

A implementação do turismo no município induz intervenções urbanísticas transformadoras do ambiente construído criando a paisagem atrativa necessária para o desenvolvimento e consolidação da atividade no território. A busca pela singularidade do espaço gera cenários

alternativos além da integração dos elementos materiais e imateriais que delimitam formas, espaços e significados – capital simbólico, moeda de venda do território que pode ser definida como um conjunto de estratégias induzidas pelo mercado para a produção de novos valores ou conservação das dimensões simbólicas da cidade consolidada. Áreas que apresentem significativo valor histórico-cultural, por exemplo, poderão se valer destes bens, potencializando o desenvolvimento de localidades, cuja diversidade de atividades, eventualmente, não seja capaz de contribuir para uma economia local vigorosa.

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

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

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

Na história da Vila de Paranapiacaba o turismo permeia o seu desenvolvimento muito antes de sua compra em 2.002 pela Prefeitura Municipal de Santo André, quando tornou-se alvo de planos e projetos de intensificação e estruturação do turismo como base econômica local.

No início do século XX a rápida evolução do transporte rodoviário culminou na década de 1.940 com sua competição com o transporte ferroviário que tem por consequência o início do processo de decadência e desvalorização do sistema ferroviário no Brasil, mais tarde alimentada pelas consequências da deflagração da Segunda Guerra Mundial, que dificultou

a importação do carvão e do material ferroviário, além do forte nacionalismo gerado no governo de Getúlio Vargas (MAZZOCO; SANTOS, 2005).

Neste cenário, no estado de São Paulo, a Ferrovia Santos Jundiaí, operada pela São Paulo *Railway* – SPR; no final da década de 1.920 cria a Companhia Geral de Transportes – CGT com a finalidade de oferecer um serviço rodoviário de passageiros e cargas entre as duas cidades, por meio de ônibus e caminhões, como uma opção mais rápida ao trem, especialmente em períodos de interrupções de tráfego (SOUKEF JR., 2013), demonstrando uma emergente preocupação em manter-se viva na concorrência desses serviços.

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

Apesar de todos esses esforços, com as tentativas de inovação e diversificação nos anos de 1.930, a ferrovia já apresentava claros sinais de declínio devido ao discurso nacionalista e centralizador do governo Vargas dando início a primeira fase de industrialização do país e a Segunda Guerra Mundial que novamente cria dificuldades de importação de carvão e material rodante.

A adequação do território às novas demandas são contínuas desde a implementação do Plano Patrimônio em 2.003, ano em que no Brasil, as políticas públicas voltadas ao turismo ganham maior ênfase com a criação do Plano Nacional de Turismo, embasado na estruturação e diversificação da oferta turística, tendo como referência temporal o intervalo entre 2.003 e 2.007; neste momento acontece a inversão das prioridades quanto ao turismo, buscando o fortalecimento do turismo interno em detrimento ao internacional como forma de dinamizar a economia local pressupondo um desenvolvimento territorial.

Imagem e Memória

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

> Para que nossa memória se auxilie com a dos outros, não basta que eles nos tragam seus depoimentos: é necessário ainda que ela não tenha cessado de concordar com suas memórias e que haja bastante pontos de contato entre uma e outras para que a lembrança que nos recordam possa ser reconstruída sobre um fundamento comum. (HALBWACHS, 2004, p. 26-34).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

A cidade de Santiago do Chile sediou, em 1 de outubro de 1999, a convenção da OMT – Organização Mundial do Turismo, da qual resultou o Código Mundial de Ética do Turismo.

No referido documento destaca-se o artigo 3º que apresenta as diretrizes do turismo como fator de desenvolvimento sustentável, estreitando as relações desta atividade com o planejamento territorial: todos os agentes deverão proteger o meio ambiente e recursos naturais com vistas em um crescimento econômico estruturado, constante e sustentável; favorecimento e incentivo de todas as modalidades de desenvolvimento turístico que permitam preservar os recursos naturais escassos e valiosos; equilibras melhor a frequência com a finalidade de reduzir a pressão que a atividade turística no meio ambiente, aumentando seus efeitos benéficos no setor turístico e na economia local; concessão de infraestrutura e proteção do patrimônio natural; e respeitar o patrimônio natural e a população local, ajustando a capacidade de carga dos lugares turísticos.

Considerações Finais

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

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

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

Nos territórios turísticos é necessário a compreensão dos fenômenos recorrentes dos projetos turísticos, estes são caracterizados pelas forças globais que começam a se manifestar quando um projeto turístico é implementado no território onde encontram as forças locais que podem oferecer resistências às imposições dos projetos, estabelecendo-se

uma disputa cujos resultados poderão ser territórios turísticos inclusivos ou não, sustentáveis ou não, dependendo de qual força predominará e de sua magnitude.

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

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

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

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

compartilhada socialmente e quando incorpore estratégias ou intervenções no sentido de inverter estados de degradação física.

Referências Bibliográficas

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

EMPLASA – Empresa Metropolitana de Planejamento da Grande São Paulo. **Plano Integrado de Preservação e Revitalização da Vila Ferroviária de Paranapiacaba**. São Paulo: EMPLASA, 1986.

HALBWACHS, Maurice. **A memória coletiva**. São Paulo: Centauro, 2004. (1ª ed, Paris, PUF, 1950).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

SANTOS, Cecília Rodrigues dos; MINAMI, Issao. **Tombamento de Paranapiacaba**. Minha Cidade, São Paulo, ano 03, n. 026.02, Vitruvius, set. 2002 <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/minhacidade/03.026/2054>. Acesso em: outubro/2017.

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

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