

A RELAÇÃO ENTRE TURISMO E CULTURA: O ESPAÇO DA ROTUNDA COMO CENTRO DA MEMÓRIA FERROVIÁRIA.

SANTOS, Rodrigo Amado dos.

Docente do Curso de Bacharelado em Turismo da Faculdade de Ciências Humanas (FAHU) da Associação Cultural e Educacional de Garça (ACEG).
Bacharel em Turismo – Universidade Metodista de Piracicaba (UNIMEP). Mestre em Ciências Sociais - Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho” (UNESP), Campus Marília. Doutorando em Geografia - Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho” (UNESP), Campus Rio Claro

profrodrigoamado@gmail.com

RESUMO

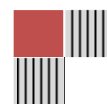
A Ferrovia no Estado de São Paulo atrelou suas capacidades a atividades relacionadas ao desenvolvimento cafeeiro. Percebe-se ao longo de sua história uma intrínseca relação entre questões econômicas e aquelas relativas à formação de nossa identidade cultural. Contudo, com o advento rodoviário em 1950 e com o impacto econômico de 1930, atividades em torno das Estradas de Ferro começam a se estagnar. Restam, a partir de um processo crescente de degradação, patrimônios e memórias ainda remanescente em personagens que vivenciaram a realidade deste transporte. Nesse aspecto, o Turismo vem demonstrando ser um importante aliado na defesa de patrimônios culturais, na medida que ressalta em seu planejamento, uma política que visa sua preservação. Abordaremos a relação entre Turismo e Cultura, buscando refletir a singularidade da Rotunda localizada em Lins.

Palavras-chave: Cultura. Memória. Patrimônio. Turismo.

ABSTRACT

Railway in São Paulo's State harnessed its capacities to activities related to the coffee tree development. It's noticed along its history an intrinsic relationship between economic subjects and those relative ones to the formation of our cultural identity. However, with the highway advent in 1950 and with the economic impact of 1930, activities around the Railroads begin to stop up. Remain, starting from a growing process of degradation, patrimonies and memories still remainder in characters that lived the reality of this transport. In this aspect, the Tourism comes demonstrating to be an important ally in the defense of cultural patrimonies, in the measure that stands out in its planning, a politics that seeks its preservation. We will approach the relationship between Tourism and Culture, looking to reflect the singularity of Rotunda located in Lins.

KEY-WORDS: Culture. Memory. Patrimony. Tourism.



Ao longo dos anos, a infra-estrutura de nossa malha ferroviária, mais notadamente no interior do Estado de São Paulo, atrelou suas capacidades e potencialidades ao fomento de atividades relacionadas a política cafeeira. À sua existência era atrelado o significado do progresso econômico, e no Brasil a ferrovia foi uma das alavancas responsáveis para o desbravamento de nossa “terra virgem”. Foi através desta, contudo não somente, que o homem conseguiu trazer o estimado progresso que tanto almejava para o desenvolvimento do interior brasileiro. Tal verossimilhança pode ser verificada quando se afirma que no início da implantação da E. F. D. Pedro II:

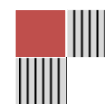
(...) o sistema econômico nacional se compunha de dois centros produtores: a cidade e a fazenda. As cidades, localizadas em sua maioria no litoral, eram os centros de irradiação cultural. As fazendas, praticamente auto-suficientes (...) eram geridas pelo braço escravo e comandadas a pulso firme pelos coronéis. Ao interligar esses centros, a ferrovia atingia pequenas vilas que sobreviviam entre os feudos formados pelas grandes fazendas. Como a linha não reconhecera fronteira, as fazendas eram subdivididas e uma semente de desenvolvimento era lançada em cada povoado. Além disso, o trem, transporte democrático por excelência, permitia um intercâmbio de idéias da capital da Corte para os mais remotos vilarejos, bastando apenas que fossem servidos pelos trilhos. (DAVID, 1998, p.25)

Percebe-se que a infra-estrutura ferroviária possui uma intrínseca histórica com o fomento e desenvolvimento, tanto de questões relacionadas à economia quanto aquelas relativas a formação de nossa identidade cultural. Ao abordar-se a importância histórica que a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB) apresenta para a região da Alta Noroeste do Estado de São Paulo, destaca-se sua singularidade em meio ao cenário cultural brasileiro. A NOB inicia-se devido uma decisão tomada pelos engenheiros da Noroeste, os quais descrevem o município de Bauru como sendo marco inicial para suas construções, já que a Estrada de Ferro Sorocabana

prolongou sua linha até à povoação de Bauru, cuja ligação completou-se em 1905. [E pelo fato de que] (...) o governo havia autorizado a Cia. Paulista a fazer o mesmo com sua linha, construindo um ramal que, partindo de Pederneiras viesse a se encontrar com a Sorocabana, em Bauru. Esta junção prevaleceu na escolha do local para ser o ponto inicial da nova estrada que ainda tinha por objetivo seguir pelo vale do Tietê e Sucuriú e em direção a Cuiabá. (PELEGRINA, 2000, p.17)

Para a região da Alta Noroeste, a NOB representou uma importante ferramenta sócio-econômica. À sua história está atrelada parte essencial da formação de uma identidade cultural ferroviária em solo brasileiro, já que, conforme menciona Moraes (1987, p.56) “a importância da ferrovia (...) está ligada ao seu próprio desenvolvimento e da comunidade que dela se servia”.

Entretanto, com a expansão do sistema rodoviário a partir da década de 50 e a crise econômica ocorrida em 1930, atividades em torno da NOB, assim como em outras malhas ferroviárias, começaram a se estagnar. Esses são os primeiros sinais de um processo sempre crescente de degradação, do patrimônio expresso pelas construções arquitetônicas desse período, um sem número de objetos e elementos relacionados à ferrovia e a perda de uma memória que, ainda nos



dias atuais existe em personagens diversas que viveram e ainda vivem a realidade do transporte ferroviário no país. Entretanto, sem se remeter demais as estas questões, voltemos ao nosso objeto de estudo. No contexto ferroviário brasileiro, a Rotunda é uma oficina destinada à manutenção de locomotivas, carros de passageiros e vagões, chegando também a ser conhecida como depósito de locomotivas. Para Morais (1987, p.08), a Rotunda é um

“edifício de planta circular, terminado por cobertura ou por uma cúpula, construção geralmente semicircular, da qual saem trilhos, que irradiam em torno de uma placa girante, construção essa que serve de depósito [e manutenção] das locomotivas”.

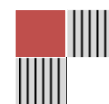
No âmbito da Rede Federal Ferroviária S/A, foram construídas vinte e quatro Rotundas, dentre as quais muitas já não existem. Entre as que se encontram em atividade, quatro estão desativadas e dez ainda permanecem em funcionamento com sua finalidade original, ocasionando um processo, sempre crescente, de degeneração de nossa identidade cultural ferroviária.

Neste cenário, os vínculos com o passado, de natureza extremamente rica, são esquecidos ao montes. Instrumentos, peças e memórias, enfim, todos os caracteres que nos dão um “ar” singular perante a formação ferroviária brasileira, são completamente entregues a força de corrosão do tempo. Isto é um grande exemplo, entre vários que ocorrem no dia a dia do povo brasileiro, do descrédito existente para como os seus patrimônios culturais, como é o caso do partido ferroviário chamado de Rotunda.

Nesse aspecto vale lembrar que a identidade cultural de um povo é fundamentada através de todos os pertences tangíveis e intangíveis que os mesmos criam e usufruem para efetuar e estabelecer suas práticas e ritos culturais, diferenciando-os dos demais grupos que os cercam. Daí a importância da preservação da memória em torno do edifício da Rotunda. Tal edifício transparece certas características do passado da cidade de Lins, na época em que a ferrovia era uma das principais atividades exercidas em nosso município e executava o transporte de nossa principal atividade econômica: o café.

Em discursos passados a respeito da importância que a atividade turística acarreta sobre uma comunidade, pode-se identificar as palavras investimento, formação de capital e geração de empregos. Poucos seriam os empreendedores que realmente tinham uma visão social a respeito do fenômeno turístico. Esse olhar seria a fase que Molina (2002, p.18-19) conceitua como turismo pós-industrial onde:

Planejam-se novos requisitos para ser competitivos nos mercados intensamente disputados: a diferenciação nos produtos/serviços e também a desmassificação dos mercados ou da alta segmentação, o começo da personalização dos serviços, a descentralização de decisões nas empresas e a ecologia que deriva também da estratégia de desenvolvimento sustentável. Todos eles aparecem como referentes cruciais do novo modelo.



Nesse cenário, o que se percebe é que o homem adquire a necessidade de quebrar totalmente os vínculos que possui com o seu cotidiano ao momento em que pratica atividades atreladas ao lazer e tempo livre. O mesmo sente o desejo de conhecer novas culturas e até mesmo reconhecer-se em meio da imensidão, quase que infinito, de seres humanos que o cercam diariamente. Algo possibilitado por meio da atividade turística, já que está, segundo Burns (2002, *apud.* JAFARI, p.50), representaria “um estudo sobre o homem quando afastado do seu habitat costumeiro, da indústria que responde às suas necessidades e do impacto que tanto ele quanto a indústria têm sobre os ambientes sociocultural, econômico e físico hospedeiros”.

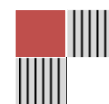
Passa então a vigorar o que Molina chamará de “Pós-turismo”. Cria-se agora a terceira visão. Antes, os ideais turísticos eram atrelados aos objetivos de empreendedores e turistas. Agora, os mesmos devem ser atrelados as necessidades da população autóctone. Um exemplo disso apresenta-se no México, mais precisamente em Totoncapã¹, onde uma comunidade cansada dos impactos negativos indústria turística, passa a adotar medidas centralizadoras, que lhe dão poderes de decisão perante empreendedores e turistas, principalmente no que se refere a sua identidade cultural.

O turismo deve exaltar o desenvolvimento cultural, social e econômico de uma localidade. Contudo, há a necessidade de se buscar ferramentas e agentes preconizadores, principalmente em meio acadêmico, que possibilitem que tal atividade possa melhorar aspectos sócio-econômicos que toda teoria que circunda sua interdisciplinaridade prega. Tal atividade/fenômeno deve ser concebida como uma ferramenta, que vise a preservação e contemplação de todos os resquícios que fazem do local atrativo singular à nossa sociedade. Nesse sentido a Rotunda, juntamente com sua memória e identidade, pode ser trabalhada como um centro de memória viva, utilizada tanto pelos empreendimentos turísticos locais quanto por outros serviços que reforcem a qualidade de vida da população local.

Os procedimentos relacionados à sua planificação e gestão devem considerar um dos princípios analisados por Krippendorf para uma nova concepção do turismo, onde para a continuação benéfica, sem impactos negativos em nossa sociedade, caberia aos empreendedores e gestores desta mesma atividade/fenômeno considerar o Turismo como, uma política que buscase o seguinte objetivo:

(...) assegurar e otimizar a satisfação das múltiplas necessidades turísticas dos indivíduos de todas as camadas sociais no âmbito das instalações adequadas e num meio ambiente intacto, levando em consideração os interesses da população autóctone. (...) A política do turismo não estará mais centrada exclusivamente nas finalidades econômicas e técnicas,

¹ Conforme a palestra “Pós-turismo: Novas tecnologias, novos comportamentos sociais”, proferida pelo professor Dr. Sérgio Molina no IV Congresso Internacional de Turismo da Rede Mercocidades, realizado no município de Porto Alegre em agosto de 2002.



mas também respeitará o meio ambiente e levará em conta as necessidades de todas as pessoas envolvidas. (2001, p.136)

Nesse aspecto, o desenvolvimento do Turismo, atrelado a leis de incentivo a preservação de nossa identidade cultural, pode e vem demonstrando ser um importante aliado na defesa do patrimônio e da identidade cultural ferroviária na medida em que ressalta, no seu planejamento e gestão², uma política que respeite à cidadania, entendida aqui como a necessidade de preservação e revitalização de um patrimônio cultural que se deve ter como um bem comum, coletivo, já que, por a experiência turística ser fortemente visual, o olhar do visitante procura encontrar a singularidade do lugar, seus símbolos e significados mais marcantes. Os ambientes, sobretudo as cidades, devem ser vistos como um enigma a ser desvendado pelo usufruto, como um texto a ser interpretado pelo pesquisador.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BURNS, Peter M. **Turismo e antropologia**: uma introdução. São Paulo: Chronos, 2002.
- CALDAS, Waldeny. **Cultura**. São Paulo: Global, 1986.
- DAVID, Eduardo Gonçalves. **A ferrovia e sua história**: Estrada de Ferro Central do Brasil. Rio de Janeiro: AENFER, 1998.
- KRIPPENDORF, Jost. **Sociologia do Turismo**: para uma nova compreensão do lazer e das viagens. São Paulo: Aleph, 2001.
- MOLINA, Sérgio. **O pós-turismo**: dos centros turísticos industriais para as ludópolis. México: Molina, 2002.
- MORAIS, Sérgio Santos. **Reconstrução da rotunda de São João del Rei**. Rio de Janeiro: RFFSA, 1987.
- PELEGRINA, Gabriel Ruiz. **Memórias de um ferroviário**. Bauru: EDUSC, 2000.
- SAES, Flávio Azevedo Marques de. **As ferrovias de São Paulo 1870 – 1940**. São Paulo: Hucitec, 1981.

² A lei a qual o estudo aqui apresentado retrata é a de nº 8.313 de 23 de dezembro de 1991, mais conhecida como Lei *Rouanet* de incentivo a preservação cultural. Uma lei de âmbito federal evocada para a implementação de projetos em áreas de extrema importância para a manutenção da identidade cultural de uma dada comunidade. Sucintamente, a mesma pode ser descrita em três fases. A primeira fase cabe aos pesquisadores afirmar a singularidade do partido arquitetônico em meio as crenças, valores e signos que visam a formação da identidade cultural da sociedade que o cerca. Em uma segunda fase, caberá aos pesquisadores a elaboração de um projeto que contenha todas as informações necessárias e válidas para a implementação de um futuro empreendimento em meio a tão importante instrumento cultural. E por fim, em uma terceira fase, elabora-se uma planilha de custos do empreendimento. Efetuando-se essas três fases, o projeto deverá ser entregue ao PRONAC (Programa Nacional de Apoio a Cultura), que avaliará se o mesmo receberá ou não o seu selo cultural, sendo, única e exclusivamente por meio deste símbolo possível arrecadar fundos perante a comunidade para a execução do projeto.

