

A ESTAÇÃO JUNDIAHY PAULISTA – “ESTAÇÃOZINHA” A CRIAÇÃO DE UM ESPAÇO MULTIUSO PROMOTOR DE CULTURA, EVENTOS E TURISMO PARA A CIDADE DE JUNDIAÍ

Identities, territorialities and historical-cultural heritage

Maria Aparecida Souza Munarolo¹
Adriana Perroni Ballerini²

RESUMO

O presente artigo visa mostrar como um patrimônio cultural afetivo, neste caso específico, a Estação Jundiahy Paulista, mais conhecida como “Estaçãozinha”, inaugurada em 1898 com a função de desafogar a Estação São Paulo *Railway*, a “Inglesa”, pode vir a ser um agente promotor de cultura, eventos e turismo para a cidade de Jundiaí-SP. A metodologia empregada tem caráter qualitativo, pautando-se em pesquisas bibliográficas, eletrônicas, documentais e empírica a partir da imersão de uma das autoras no universo referido, a fim de: resgatar sua história e importância no cenário da cidade de Jundiaí, tendo-se em vista seu desenvolvimento por meio da ferrovia; analisar o patrimônio “Estaçãozinha” como lugar de memória, ressaltando-se as oportunidades e desafios para sua preservação; relatar as experiências vivenciadas pela autora no contexto de membro fundador do movimento “Estaçãozinha pede socorro”, em que diversas ações sociais foram empreendidas a fim de trazer a este patrimônio afetivo visibilidade; e reconhecer as potencialidades culturais desse local e propor sugestões para sua refuncionalização. Diante disso, faz-se necessário lançar um olhar sobre as políticas de patrimônio em nosso país, para que passem a contemplar ainda mais tanto o conjunto arquitetônico em si como o significado deste para a sociedade.

PALAVRAS-CHAVE: Estaçãozinha, patrimônio ferroviário; patrimônio cultural; políticas públicas; eventos e turismo.

¹Graduanda em Tecnologia em Eventos e graduada em Administração de Empresas. E-mail: maria.munarolo@fatec.sp.gov.br.

² Professora na Faculdade de Tecnologia de Jundiaí – Centro Paula Souza. Mestre em Gestão e Tecnologia em Sistemas Produtivos. E-mail: adriana.ballerini@fatec.sp.gov.br.

1. INTRODUÇÃO

O patrimônio histórico de um povo ou de uma nação serve como um elo entre presente e passado que nos fornece um sentido de continuidade. Segundo Fonseca (2001), patrimônio “[...] é tudo o que criamos, valorizamos e queremos preservar [...]”. A preservação pressupõe um projeto de construção do presente, em que tal herança cultural seja revivida para que as pessoas que a cercam possam de algum modo usufruir dela. É por isso que existe a necessidade de apurar a percepção para as oportunidades que os patrimônios podem nos oferecer através da história e da memória; e, neste contexto, o turismo e os eventos são possibilidades atraentes porque geram desenvolvimento cultural e econômico. Quando um município não tem políticas públicas bem estabelecidas sobre seu patrimônio, estas passam a existir através de sua apropriação social pelos cidadãos – fato ocorrido, em um primeiro momento, com a Estação Jundiahy Paulista, mais conhecida como Estaçãozinha.

Inaugurada em 1898, fica a apenas 848 metros de distância da estação ferroviária São Paulo *Railway Company* – SPR. Segundo Santos (2018), embora funcionasse como uma extensão, já que fora construída para aliviar o fluxo de passageiros da SPR, constituía-se como “marco zero” permanente da Companhia Paulista, a maior e mais eficiente de todas as empresas ferroviárias da história do Brasil. Contudo, com a falência da malha ferroviária no país na década de 1970, a Estaçãozinha também agonizou por longos anos, tendo um triste, mas anunciado fim, quando, por cruel ironia do destino, sofreu um grande incêndio em 09 de julho de 2018. O abandono, o descaso do poder público e a morosidade da justiça foram fatores-chave para que pouco restasse dos escombros, das histórias e das memórias de quem usufruiu do local.

Esse artigo se insere no contexto de luta contra o cenário de negligência em que o espaço se encontra e pela esperança de resgatar essa construção, ou melhor, essas ruínas. Sendo a Estação Jundiahy Paulista considerada por muitos um patrimônio cultural afetivo, uma vez que foram, nos últimos anos, realizados diversos esforços coletivos a fim de que seu legado histórico-cultural fosse revisitado e transmitido para as gerações futuras, visa-se, nesta pesquisa, mostrar que ela pode vir a ser um agente promotor dos setores de cultura, eventos e turismo para a cidade. Tal objetivo geral desdobra-se em quatro específicos, cada qual compondo uma parte desta pesquisa.

Em primeiro lugar, pretende-se realizar uma breve contextualização acerca do surgimento e da relevância da ferrovia para o desenvolvimento do município, ressaltando a história da Estação Jundiahy Paulista. Em segundo lugar, a Estaçãozinha será abordada como lugar de memória, cultura e patrimônio, destacando-se seu período áureo na história da cidade

e as oportunidades e desafios para sua preservação. Em seguida pretende-se explorar os eventos, vivenciados por uma das autoras, que levaram este patrimônio afetivo a se tornar foco de ações coletivas em prol de sua recuperação nos últimos anos e que culminaram na cessão de uso do espaço ao Instituto Envelhecer, uma ONG comprometida com a preservação da memória ferroviária.

Por fim, serão apresentadas propostas para a criação de um espaço multiuso, sustentável e apoiado por parcerias com instituições privadas e com o poder público, que gerem possibilidades para incentivar o turismo local, considerando que os patrimônios afetivos podem ser um atrativo para roteiros existentes. Para atingir tais objetivos, faz-se necessário utilizar instrumentos metodológicos como pesquisas bibliográficas documentais e empírica, esta última a qual se deu a partir da imersão da autora no universo referido.

2. CHEGADA DA FERROVIA, CONSTRUÇÃO E FUNCIONAMENTO DA ESTAÇÃO JUNDIAHY PAULISTA

A cidade de Jundiaí, que antes era apenas uma parada obrigatória para os exploradores dos sertões, passou por uma transformação radical em seu modo de vida com a construção de um dos entroncamentos ferroviários mais importantes do Estado de São Paulo. Esse período de mudanças profundas marcou o final de uma era e abriu caminho para a modernidade (Silva Filho, 2008). Foi a partir do Decreto Imperial número 1.759, de 26 de abril de 1856, que foram estabelecidas as regras básicas para a construção, operação e futura desapropriação da estrada, tornando-se modelo para as demais concessões realizadas no país. Tal decreto

Autorisa a incorporação de huma Companhia para a construção de huma Estrada de ferro entre a Cidade de Santos e a Villa de Jundiahy, na Provincia de S. Paulo.

Tendo em attenção [...] e o Barão de Mauá: Hei por bem. Determinar o seguinte:

Art. 1º Ficão autorizados os referidos Cidadãos para incorporarem huma Companhia fóra do Paiz, a qual se encarregue de construir, usar e costear, mediante as condições a que se refere o Artigo seguinte, huma Estrada de ferro, que, partindo das visinhanças da Cidade de Santos, onde for mais conveniente, se approxime da de S. Paulo e se dirija á Villa de Jundiahy na respectiva Provincia (Brasil, 1856).

Investidores ingleses foram atraídos pela crescente importância do café na economia mundial e decidiram construir uma ferrovia para transportar os valiosos grãos produzidos no centro-oeste paulista até o porto de Santos, de onde seriam exportados para os principais mercados consumidores europeus. Essa iniciativa resultou na criação de um dos maiores empreendimentos ferroviários de todos os tempos, a Estrada de Ferro São Paulo *Railway Company* (Silva Filho, 2008). Inaugurada em 16 de fevereiro de 1867, foi a primeira estrada de

ferro a ser construída no estado de São Paulo. Em 1946, após o término da concessão governamental, a ferrovia tornou-se propriedade da União e foi renomeada como E. F. Santos-Jundiaí, permanecendo com esse nome até 1975, quando passou a ser administrada pela RFFSA até 1992. Após essa data, a gestão foi transferida para a CPTM (Giesbrecht, 2022).

Após obter o monopólio da concessão por 90 anos para conectar o interior (Jundiaí) a Santos, atravessando São Paulo, a companhia inglesa SPR anunciou em 1868 sua falta de interesse em expandir a linha para além de Jundiaí. Dessa postura surgiu a Companhia Paulista de Estradas de Ferro (CPEF), construída com capital próprio dos cafeicultores paulistas em 1868. Quatro anos depois, em 1872, foi inaugurado o trecho entre Jundiaí e Campinas (Paes; Moura, 2022), e logo vieram as Companhias Ituana (em 1873), Itatibense (em 1890) e Bragantina (em 1891). E junto com a tecnologia, passaram a transitar entre os trilhos também novos produtos e cultura (Marques, 2019).

A Companhia Paulista de Estradas de Ferro foi a conexão mais importante da Estrada de Ferro São Paulo *Railway Company*, sendo, na verdade, uma extensão desta última. Reconhecida como a mais bem organizada e eficiente ferrovia que São Paulo já havia tido, ela era considerada um modelo para ferrovias nacionais e internacionais (Silva Filho, 2008). Seus escritórios e oficinas foram construídos um quilômetro à frente, ou mais especificamente, 848 metros à frente da estação terminal da São Paulo *Railway*, e foi estabelecida uma nova estação, a Estaçãozinha, no início de seu pátio, aproveitando-se de um prédio já existente no local para embarque e desembarque apenas dos passageiros. Este ficava no final dos terrenos das oficinas da ferrovia, hoje ao lado do viaduto São João Batista (Giesbrecht, 2020), o primeiro da cidade, que foi construído em 1950 pelo arquiteto e posterior prefeito da cidade, Vasco Antônio Venchiarutti para a passagem de veículos sobre os trilhos.

Com isso, inicia-se o processo de ampliação da São Paulo *Railway*, conforme mostram recortes de jornais da época³. O jornal A Província de São Paulo, em 08 de setembro de 1896 (*apud* Giesbrecht, 2020), publicou a seguinte notícia:

Via-ferrea de Santos a Jundiahy. – Ao engenheiro fiscal desta estrada officiou o ministerio da agricultura communicando que fica approvada a planta para construcção de um edificio destinado à estação de passageiros e deposito de carros, em Jundiahy, devendo ser levada à conta de custeio a quantia de 83:199\$540, em que está orçada a obra.

³ Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/j/jundiaipaul.html>.

Após a aprovação do projeto, outra notícia é veiculada, descrevendo as obras a serem feitas para reformar o prédio que iria se tornar a Estação Jundiahy Paulista. Em 25 de janeiro de 1898, o jornal O Estado de São Paulo (*apud* Giesbrecht, 2020), noticiou:

Por decreto n. 519, de 20 do corrente, foi aprovada, para os devidos efeitos, a planta para construção de uma estação e suas dependências na cidade de Jundiahy, na linha ferrea da Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes, com as seguintes restricções: 1º. Serem substituídas por escoras ou mãos francezas as pilastras de madeira que supportam o alpendre da plataforma; 2º. Tornar mais afastada do eixo da linha a cancella existente junto no edificio da estação, devendo a mesma companhia em tempo submeter á aprovação do governo as tarifas e horário dos trens, referentes á nova estação.

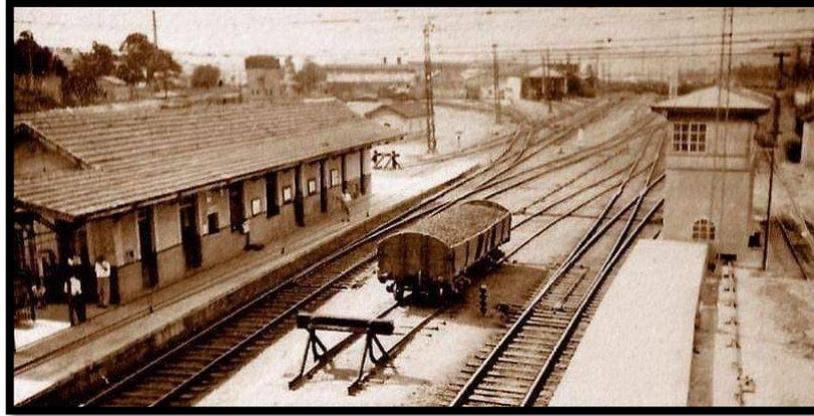
Conforme anúncio veiculado no jornal O Estado de São Paulo de 18 de abril de 1898, (*apud* Giesbrecht, 2020), a Estação Paulista Jundiahy foi inaugurada em 01 de abril de 1898:

Inaugurou-se aqui, no dia 1 do corrente, a nova estação da Companhia Paulista. Este melhoramento é de grande importancia, porque a estação fica quasi no centro da cidade e nella podem desembarcar todos os passageiros, tanto da Ingleza como da Paullista.

Por algum tempo, os passageiros com destino a Jundiaí ou outras localidades passaram a usá-la, deixando a São Paulo *Railway*, a única utilizada até então, somente para baldeação. Apenas nove anos depois, em janeiro de 1907, a Companhia Paulista de Estradas de Ferro anunciou que iria desativar a estação de Jundiaí, fazendo com que os serviços voltassem a ser realizados pela estação da Estrada de Ferro São Paulo *Railway Company*. No entanto, a estação continuaria marcando o km zero da Companhia Paulista e teria um chefe responsável (Giesbrecht, 2020).

A Estaçãozinha, em seu tempo áureo, recebia parte das cargas e correspondências (Santos, 2018), sendo palco dos embarques e desembarques dos soldados constitucionalistas jundiaienses em 1932, da primeira edição da Festa da Uva em 1934, recebendo uma parcela significativa dos 100 mil visitantes que compareceram neste último evento, e de outros tantos encontros e desencontros de que a história foi testemunha (Munarolo, 2022). A figura 1, datada de 1956 e capturada pelo Major Alípio Gama da Silva do alto do Viaduto da Ponte São João, foca na estaçãozinha que repousa logo abaixo, faz parte do acervo do professor Mauricio Ferreira.

Figura 1 – Foto da Estaçãozinha vista do Viaduto da Ponte São João



Fonte: Maurício Ferreira (Sebo Jundiaí⁴, 2014)

A memória parte da lembrança, eternizando lugares a partir de uma visita ao passado, por meio de narrativas, imagens, documentos e percepções. Para o historiador francês, Pierre Nora (1993, p. 9):

A história é reconstrução sempre problemática e incompleta do que não existe mais. A memória é um fenômeno sempre atual, um elo vivido no eterno presente; a história, uma representação do passado. Porque é afetiva e mágica, a memória não se acomoda a detalhes que a confortam; ela se alimenta de lembranças vagas, telescópicas, globais ou flutuantes, particulares ou simbólicas, sensível a todas as transferências, cenas, censura ou projeções.

No futuro ela também poderá ser palco de encontros e manifestações artísticas e culturais. Um dos últimos chefes da estação, José da Costa, conta:

Eu entrei na estação em 1961, e deixei-a como chefe quando me aposentei, em 1978, passando-a para um funcionário que era originário da Sorocabana. Nos anos 1960, era difícil controlar o tráfego ali. Passavam, na época, dezesseis trens de passageiros por dia, nos dois sentidos, fora os de carga. A estação somente abria quando havia algum problema de tráfego ou de manobras na estação de Jundiaí. Se estava tudo normal, não abria. A maior parte das pessoas que nela embarcavam eram funcionários dos escritórios e das oficinas. O último trem da noite, porém, sempre vinha do interior e parava ali. Aí, a estação fechava por duas horas para se fazer a manutenção da rede aérea. Eu, então, ficava escrevendo as minhas poesias (Giesbrecht, 2020).

No ano de 2006, a estação ferroviária, com suas características arquitetônicas originais que seguem o estilo eclético, foi oficialmente desativada, culminando na ocupação subsequente por um ex-funcionário que tomou para si a responsabilidade de zelar pelo local. Contudo, em 2017, esse senhor foi removido das instalações pelo serviço de assistência social, resultando no abandono definitivo da estação e em sua utilização para fins ilícitos, segundo informações

⁴ Disponível em:

https://www.facebook.com/photo/?fbid=669815749723800&set=a.583370738368302&locale=pt_BR

contidas no relatório enviado ao Ministério Público Estadual, referente ao IC 2988/18, pelo Instituto Envelhecer em 04 de setembro de 2018.

3. ESTAÇÃOZINHA COMO LUGAR DE MEMÓRIA, CULTURA E PATRIMÔNIO: OPORTUNIDADES E DESAFIOS À SUA PRESERVAÇÃO

Ao término da década de 1960, as empresas ferroviárias foram adquiridas pelo governo estadual e consolidadas em uma única empresa, a Ferrovias Paulistas S/A (FEPASA). Contudo, a FEPASA teve uma operação relativamente curta, pois, na década de 1990, por meio de um decreto dos governos federal e estadual, todo o patrimônio da empresa foi incorporado à Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA), em maio de 1998. Posteriormente, em dezembro do mesmo ano, toda a malha ferroviária foi concedida a grupos privados de transporte. No ano seguinte, em 7 de dezembro de 1999, a Rede ferroviária federal foi dissolvida, dando início ao processo de liquidação da empresa (Fiala; Brandão, 2016). Desde 2015 passou a ser gerida pela Rumo Logística (Paes; Moura, 2022).

Em 1998, a Estaçãozinha deixou de ser propriedade da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, que havia sido estatizada no final da década de 1960 e municipalizada em 2001 como Complexo Fepasa, atualmente denominado Espaço Expressa. Devido ao abandono, a estação passou a depender de voluntários para sua manutenção. Curiosamente, apesar de estar oficialmente vinculada ao governo federal (DNIT - Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes), após ter passado por vários órgãos, um dos problemas enfrentados é a falta de sua inclusão na área tombada como patrimônio nacional pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN).

No entanto, tanto a Constituição Federal quanto a Constituição Estadual e a Lei Orgânica de Jundiaí estabelecem que a proteção das áreas circundantes é uma competência de todas as instâncias (Santos, 2018). O incêndio que quase resultou na destruição da Estação Jundiahy Paulista, construída em 1898, poderia ter sido o desfecho final para a deterioração desse local. Contudo, foi só mais um desafio a ser enfrentado; assim como ocorre com as pessoas, a saudade e a lembrança desempenham um papel poderoso na reconstrução do passado (Santos, 2018).

A preocupação com a preservação do patrimônio histórico e cultural não é recente. No Brasil, a política de preservação do patrimônio teve origem durante o Estado Novo, com foco

na preservação de edifícios, o que fica evidente ao analisar a primeira legislação referente ao tema no país. O Decreto-lei nº 25 de 30 de novembro de 1937 instituiu:

Art. 1º Constitue o patrimônio histórico e artístico nacional o conjunto dos bens móveis e imóveis existentes no país e cuja conservação seja de interesse público, quer por sua vinculação a fatos memoráveis da história do Brasil, quer por seu excepcional valor arqueológico ou etnográfico, bibliográfico ou artístico.(...) § 2º Equiparam-se aos bens a que se refere o presente artigo e são também sujeitos a tombamento os monumentos naturais, bem como os sítios e paisagens que importe conservar e proteger pela feição notável com que tenham sido dotados pela natureza ou agenciados pela indústria humana (Brasil, 1937).

O conceito de patrimônio estabelecido por esse Decreto também foi ampliado pelo Artigo 216 da Constituição Federal de 1988, substituindo a denominação “Patrimônio Histórico e Artístico” por “Patrimônio Cultural Brasileiro”, e estabelecendo que este é um bem de interesse público e deve ser protegido pelo Estado:

Constituição Federal de 1988. Art. 216. Constituem patrimônio cultural brasileiro os bens de natureza material e imaterial, tomados individualmente ou em conjunto, portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira, nos quais se incluem:

I - as formas de expressão;

II - os modos de criar, fazer e viver;

III - as criações científicas, artísticas e tecnológicas;

IV - as obras, objetos, documentos, edificações e demais espaços destinados às manifestações artístico-culturais;

V - os conjuntos urbanos e sítios de valor histórico, paisagístico, artístico, arqueológico, paleontológico, ecológico e científico (Brasil, 1988).

Diante disso, há diversos instrumentos legais que visam assegurar a preservação, conservação e valorização dos bens culturais nacionais, os quais são considerados componentes integrais da identidade nacional. Um desses instrumentos é o tombamento, um importante mecanismo de proteção do patrimônio cultural brasileiro. Trata-se de um ato administrativo pelo qual o poder público reconhece a importância cultural de um bem e determina a sua proteção. O tombamento pode ser realizado em nível federal, estadual ou municipal, e impede a demolição ou a alteração significativa do bem tombado.

Em nível federal atua o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), o qual zela pelo cumprimento desses marcos legais atuando em diversos domínios, tais como a arqueologia, arquitetura, urbanismo, artes visuais e audiovisuais, literatura, música etc. (IPHAN, 2023). Já o Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico Arqueológico, Artístico e Turístico (CONDEPHAAT) possui a incumbência de preservar, promover e difundir o patrimônio cultural no âmbito do Estado de São Paulo. Essa categoria abrange uma variedade de elementos, como bens móveis, imóveis, edificações, monumentos, bairros, núcleos históricos, áreas naturais e bens imateriais. Desde 1968, o CONDEPHAAT já tombou mais de

500 bens, os quais representam a história e a cultura do Estado de São Paulo entre os séculos XVI e XX. Esses bens são representados no mapa do Estado de São Paulo e têm o objetivo de permanecerem parte da vida das pessoas, adquirindo novos usos e significados ao longo do tempo. (CONDEPHAAT, [20--]).

Por fim, proteção do patrimônio cultural ocorre na esfera municipal, e é uma questão que recebe atenção em Jundiaí. A Lei Complementar nº 443, de 14/08/2007, por exemplo, instituiu a política de proteção do patrimônio cultural e criou o Conselho Municipal do Patrimônio Cultural de Jundiaí/SP (COMPAC), com a finalidade de preservar e valorizar os bens culturais da região. (Jundiaí, 2007).

Segundo pesquisa documental realizada em 04 de maio de 2023 junto ao Departamento de Patrimônio Histórico da cidade a respeito do processo de inclusão no IPPAC (Inventário de Proteção do Patrimônio Artístico e Cultural) e o pedido de tombamento municipal da Estação Jundiahy Paulista, o processo PMJ nº 16.590-7/2011, item nº 79, aberto por solicitação da professora Regina Dragiça Kalman, fundamentado nos artigos 11 e 12 do capítulo IV dessa lei, os quais dispõem sobre a instituição do IPPAC, e sobre os graus de proteção do patrimônio – no caso, a Estaçãozinha está incluída no grau de proteção 1, destinado aos bens móveis ou imóveis que possuem reconhecida importância histórica ou elevada qualidade arquitetônica, o que ressalta sua relevância para a história e a identidade local (Jundiaí, 2021a) –, resultou na inclusão da Estaçãozinha na lista do IPPAC no dia 04/10/2011. Embora tal lista tenha sido atualizada em 12/11/2021 e publicada na edição nº 4.996 da Imprensa Oficial do Município (Jundiaí, 2021b), não houve mudança no *status* ocupado por ela.

Em 12/08/2014, a professora Regina Dragiça Kalman solicitou novamente o tombamento do imóvel, conforme processo nº 20.928/20, encerrado em 20/07/2016, por decurso de prazo. Em 21/07/2016, a professora protocolou novo pedido de tombamento do imóvel, conforme processo nº 20.844/2016 (apenso nº 16.590-7/2011) na Secretaria Municipal de Administração. Em 07/12/2022, foi aprovado o projeto de revitalização em reunião do COMPAC, por 11 votos a favor e 4 abstenções, conforme Imprensa Oficial do Município de Jundiaí Edição 5193, 09 de dezembro de 2022, página 169, item 5 (COMPAC, 2022). Em 05/09/2023, segundo informado pela própria professora Regina Dragiça Kalman, ela outra vez solicitou o tombamento do imóvel, conforme processo nº PMJ - 0030264/2023, protocolado na UGAGP/DGD.

A Estaçãozinha está situada em uma localidade abrangida por regulamentações de tombamento, uma vez que está posicionada entre a Estação Ferroviária de Jundiaí da São Paulo

Railway – tombada pelo CONDEPHAAT (Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo), por meio do processo de tombamento 60142/09 Resolução SC- 53 de 13/06/2011 – e o Complexo Fepasa (fachadas) – hoje Espaço Expressa, também tombado pelo IPHAN (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional), de acordo com a Portaria 63 de 05/12/2002, conforme o processo 1.485-T/2001. Segundo a Unidade de Preservação do Patrimônio Histórico (UPPH) é objeto de dossiê preliminar 01178 de 2014, e ao mesmo tempo faz parte do estudo de tombamento das antigas oficinas da Companhia Paulista de Estradas de Ferro como parte do conjunto em processo nº. 36.516, de 1997 (Santos, 2019).

De acordo com a Lei 11.483, promulgada em 31 de maio de 2007, o IPHAN foi designado como o órgão responsável por receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural provenientes da antiga Rede Ferroviária Federal SA (RFFSA). Essa atribuição inclui a guarda e a manutenção desses bens, garantindo sua preservação para as futuras gerações. No entanto, é importante ressaltar que os bens operacionais continuam sob a responsabilidade do DNIT, que trabalha em parceria com o IPHAN para garantir a preservação e conservação desses ativos (IPHAN, 2007). A propriedade do referido patrimônio é do governo federal, sob guarda do Departamento Nacional de Infraestrutura Terrestre (DNIT), repassado em cessão de uso ao Instituto Envelhecer através do Termo de Cessão, sob o nº 10/2019/DIF/DNIT, processo nº 50600.022742/2018-32, conforme pesquisa documental no Instituto Envelhecer em 2023.

De fato, o patrimônio ferroviário é uma riqueza que está constantemente ameaçada pela degradação do tempo, sendo o esquecimento um fator que potencializa essa ameaça. Embora a Estaçãozinha seja um exemplo dessa realidade, pois corre o risco de ser esquecida e perder sua importância histórica, essa situação também pode ser considerada uma oportunidade para que ela seja resgatada, preservada e refuncionalizada – tema que será abordado na seção 4. Segundo Scifoni (2015, p. 130)

[...] O patrimônio é expressão de um passado e lhe dá concretude permitindo compreendê-lo, mobiliza memórias coletivas e estimula uma reflexão sobre os caminhos traçados na trajetória da construção da humanidade e do homem.

Os instrumentos legais apresentam-se como uma oportunidade, uma luz para uma possível preservação e refuncionalização do espaço. Indo além da conservação de suas formas, desempenham um papel imprescindível nesse processo de preservação, sendo a compreensão desses eventos históricos e contextuais fundamental para o entendimento da importância da situação atual da Estaçãozinha, para sua identidade, história e memória, destacando sua

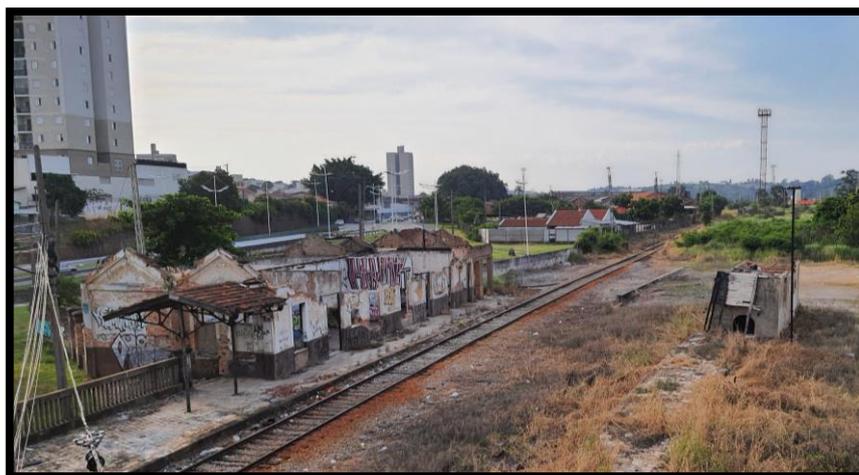
relevância cultural e sua posição como patrimônio afetivo para a sociedade, aguardando há muito o tombamento da construção.

4. ESTAÇÃOZINHA E O INSTITUTO ENVELHECER: VIVÊNCIAS E EXPERIÊNCIAS

Nessa seção é realizada uma pesquisa empírica, com o relato da experiência e a visão de uma das pesquisadoras como coordenadora e realizadora de diferentes ações pelo Instituto Envelhecer para manter ativa a memória do local, já que vinha se degradando de forma constante.

A partir do incêndio, conforme a figura 2 que quase resultou na destruição da Estaçãozinha, ocorrido em 2018, o Instituto Envelhecer assumiu a liderança de uma iniciativa coletiva voltada para a reconstrução do local, com a finalidade de transformá-lo em um espaço cultural. Essa mobilização ganhou força em 2019, por meio da realização de eventos mensais com o propósito de conscientizar o público em geral. Contudo, em 2020, devido à pandemia da COVID-19, a programação sofreu um impacto significativo, já que as medidas de distanciamento social e restrições a aglomerações impossibilitaram a realização de eventos presenciais.

Figura 2 – Foto da Estaçãozinha vista do Viaduto da Ponte São João



Fonte: acervo pessoal da autora (2022)

Em decorrência disso, o movimento em prol da reconstrução da Estaçãozinha experimentou uma interrupção, apesar de terem ocorrido 17 eventos entre 2018 e 2019 com a participação da população, tendo como ponto alto o trem iluminado, fruto de uma parceria com a concessionária RUMO em 2018, que levou ao local mais de 700 pessoas; 2 eventos em 2020,

tendo sido um deles *on-line*; e 3 eventos em 2022, além do lançamento do livro *Envelhecimento e Patrimônio fora dos trilhos*, pela Coordenadora do Projeto Estaçãozinha (Munarolo, 2022).

A partir das experiências vivenciadas diretamente no local e dos relatos dos munícipes, surgiu e ganhou força a ideia de transformar esse patrimônio, que atualmente se encontra em estado de deterioração, em um lugar com um vasto potencial de utilização para o benefício de toda a comunidade. Foi realizada, entre outubro de 2018 e outubro de 2019, uma coleta de registros orais pelo jornalista José Arnaldo de Oliveira encomendada pelo Instituto Envelhecer, com a intenção de preservar essas memórias e transcrevê-las em um livreto, perpetuando assim a história desse local tão especial. A seguir, estão algumas falas dos entrevistados, gentilmente cedidas pela associação.

Nas palavras da conselheira do Conselho Municipal de Política Cultural de Jundiaí Eliane Diana:

Eu fico pensando. Outro dia veio a direção do IPHAN (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional) e falaram que o Complexo Fepasa é o “coração” de Jundiaí. A Estaçãozinha logo ao lado, então, seria o que? Para mim, poderia ser a veia aorta, o sangue, o oxigênio, os vasos sanguíneos, a hemoglobina. Porque se o coração pulsa, deve bombear algo.

Segundo o professor e escritor José Renato Nalini:

Servi-me dela, durante os primeiros anos em que estudei na Faculdade de Direito da PUC Campinas entre 1966 e 1969, período em que era ferroviário da Companhia Paulista de Estradas de Ferro. Viajava diariamente para assistir as aulas. E depois descia na Estaçãozinha, correndo pela rua XV até alcançar o Departamento de Pessoal da Ferrovia, para cumprir minha etapa de trabalho.

Eusébio Santos, presidente do Instituto Envelhecer, conta que em suas muitas conversas com Ary Fossen, este revelou que durante sua juventude fazia uso da Estaçãozinha. Ary Fossen, José Renato Nalini, Francisco de Assis Oliva e Araken Martinho, estudantes em Campinas, utilizavam o trem como seu meio de transporte, com a Estaçãozinha como ponto de embarque e desembarque. Uma curiosidade é que Ary sempre ocupava o banco ao lado de Delfin Neto, que vinha de São Paulo para lecionar em Campinas.

Essa narrativa destaca a importância das memórias relacionadas à Estaçãozinha, revelando como essa estação ferroviária desempenhou um papel importante em suas experiências diárias e conexões pessoais.

Conforme o ferroviário Luiz Fernando Donadon, “A Estaçãozinha me faz lembrar das idas e vindas para minha terra natal, Flórida Paulista, desde 1988. Eram treze horas de viagem”.

De acordo com o professor Maurício Ferreira, “Está na memória como um bem precioso para essa e próximas gerações. Nela estão o suor, os risos e as lágrimas do que pavimentaram o nosso caminho”.

Para a aposentada Teresa Nering Borçari, trata-se de “Uma lembrança bonita. Eu sentava no banco para esperar o trem para Campinas. Descia o viaduto, passava pela bilheteria e chegava no portão. Era muito bom, nossa!”.

Dessa forma, a reconstrução da Estaçãozinha e sua transformação em um espaço multiuso representam uma oportunidade para revitalizar a área e promover sua valorização. A diversidade de eventos e atividades propostas busca atrair diferentes públicos, fomentar a cultura e promover o desenvolvimento socioeconômico da região. Com uma abordagem consciente e integrada, é possível explorar o potencial desse espaço envolvendo a participação da comunidade.

O Instituto Envelhecer, através da equipe responsável por esse projeto, elaborou diversas propostas para a utilização consciente da Estaçãozinha, com o objetivo de impulsionar a cultura por meio de eventos. Essas propostas incluem a realização de oficinas, apresentações de dança, feiras, dentre outros, as quais têm a capacidade de dar voz e garantir o exercício da cidadania a todos os envolvidos. Além disso, foi considerado o potencial turístico do local, levando em conta a presença de várias rotas turísticas na cidade. Com base nisso, foi pensada a utilização do espaço por empreendedores que trabalham com produtos locais, como produtores rurais, artesãos e fornecedores de produtos orgânicos e sustentáveis, promovendo assim a economia criativa.

5. PROPOSTAS PARA CRIAÇÃO DE UM ESPAÇO MULTIUSO PROMOTOR DE CULTURA, EVENTOS E TURISMO PARA A CIDADE DE JUNDIAÍ.

Cultura, eventos e turismo estão interligados de forma intrínseca, e compreender e explorar essa interação de maneira consciente e sustentável é fundamental para o fortalecimento e preservação das expressões culturais. Dessa forma, a conscientização sobre as oportunidades que os eventos podem trazer para a preservação de um patrimônio, bem como para o desenvolvimento econômico e social de uma região, através do aumento do fluxo de turistas, impulsiona a construção de um presente que valorize e reviva essa herança cultural, permitindo que as gerações presentes e futuras desfrutem desse legado.

Diante disso, a preservação da Estaçãozinha requer a implementação de um projeto contemporâneo que, a partir do desenvolvimento de uma consciência mais apurada em relação às possibilidades da exploração de sua memória, permita revitalizar sua importância histórica e cultural, e, assim, proporcione benefícios à comunidade. Neste contexto, o turismo e os eventos emergem como opções atrativas, pois, enquanto através do turismo é possível despertar o interesse das pessoas em visitar a Estaçãozinha, proporcionando uma experiência enriquecedora e educativa, por meio da realização de eventos pode-se potencializar sua utilidade e atratividade.

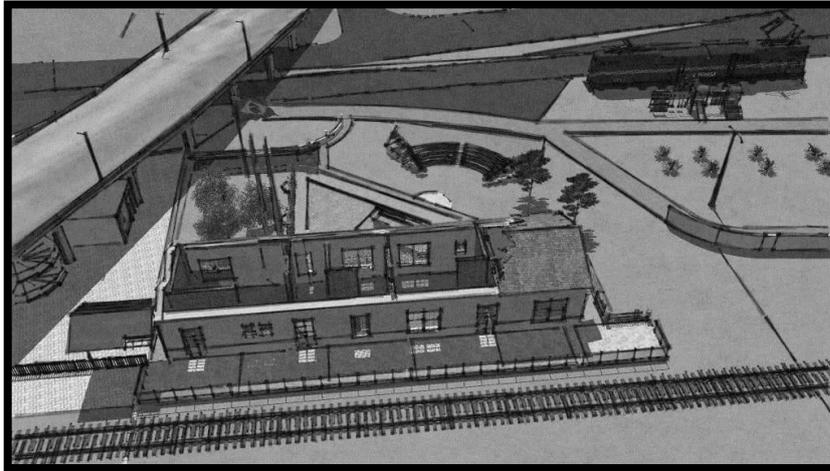
Assim, localizada no coração do centro histórico, a Estaçãozinha representa não apenas um espaço de desafios, mas também de oportunidades e aprendizados. Sua presença emblemática na paisagem urbana evoca memórias de tempos passados e desperta o interesse de moradores e visitantes, tornando-se um espaço vibrante, repleto de vida e significado ao oferecer a possibilidade de revitalização. Com ações colaborativas e criativas, ela tem o potencial de se tornar um ponto de encontro, de interações sociais, atividades culturais e compartilhamento de conhecimentos. É uma verdadeira oportunidade de preservar nossa história e construir um futuro inspirador para todos que compartilham desse local icônico.

As propostas para sua transformação em um espaço multiuso, exemplificadas na Figura 3, surgiram a partir das oitivas nos eventos realizados mensalmente pelo Instituto Envelhecer através da equipe do projeto “Estaçãozinha pede socorro”. Estas sugestões, apresentadas nas seções seguintes, são algumas dentre as muitas que poderão surgir com a sua reconstrução.

5.1 Espaço Cultural

Destina-se à criação de um ambiente propício à realização de atividades artísticas, exposições e performances, conforme figura 3.

Figura 3 – Imagem do projeto de viabilidade de refuncionalização do espaço



Fonte: Santos (2019)

5.1.1 Palco no Gramado

A ideia é criar um palco de baixa altura localizado no gramado frontal, o qual será projetado com suportes permanentes para permitir a instalação de uma cobertura móvel, caso haja necessidade. Essa estrutura proporcionará um espaço versátil para a realização de uma variedade de eventos, como apresentações musicais, teatrais e outras manifestações artísticas.

5.1.2 Foco na Origem - Museu

O espaço proposto será destinado a receber uma variedade de atividades culturais. A ideia é que elas façam referência à história da Companhia Paulista de Estradas de Ferro e às gerações de ferroviários e moradores envolvidos na região, estabelecendo-se, dessa forma, como um espaço de conexão entre o passado e o presente, valorizando as raízes históricas e culturais da região e proporcionando experiências enriquecedoras para o público.

5.1.3 Murais

Uma forma de intervenção direta na paisagem do espaço é a utilização de murais de grafite, os quais serão criados como espaços temporários. Esses murais servirão não apenas como elementos artísticos, mas também como formas de expressão e comunicação com o público. Através dessas intervenções, pretende-se trazer uma atmosfera contemporânea e vibrante ao ambiente, enriquecendo a experiência dos visitantes e promovendo o diálogo entre a história do local e a expressão artística atual.

5.2 Espaço Educativo

Apresenta a possibilidade de implementar programas e projetos educacionais.

5.2.1 Área Coberta

Dentro do projeto, estão previstas atividades sob o Viaduto São João, ao lado da Estaçãozinha, área essa que será destinada à realização de atividades educativas, como aulas abertas e rodas de memória, proporcionando um ambiente propício à troca de conhecimentos e experiências. Além disso, tendo como objetivo promover o aprendizado, a valorização da cultura e o fortalecimento dos laços comunitários, algumas dessas atividades poderão ser registradas em documentários, de modo que as memórias e histórias compartilhadas sejam preservadas e difundidas para um público mais amplo.

5.2.2 Exposições

Outra proposta é utilizar o espaço para a realização de exposições temporárias, visando-se resgatar e preservar a memória coletiva da região, e, assim, promover o conhecimento e o engajamento da comunidade com o patrimônio histórico e cultural presente no espaço.

5.2.3 Unidade de Apoio

Esse local pode ser projetado também como um ambiente organizado e seguro para a preparação e o armazenamento dos materiais, equipamentos, utensílios e quaisquer outros recursos necessários para a realização das mais diversas atividades e iniciativas.

5.2.4 O Trem como tema para as crianças

Pretendendo-se despertar o encanto e a magia dos trens (e da antiga estação) nas crianças, uma das propostas consiste em transformar parte do espaço frontal, ou seja, o espaço voltado para a Avenida União dos Ferroviários, em um local lúdico, com uma estrutura adaptada de locomotiva. Essa proposta reflete a consciência da necessidade de conectar as gerações que vivenciaram a magia dos trens de passageiros com as crianças de hoje, que podem testemunhar ou participar de um renascimento desse meio de transporte.

Com isso, espera-se promover a convivência entre as diferentes gerações, despertando a curiosidade e abrindo um vasto campo de possibilidades para o desenvolvimento de atividades com os visitantes, em especial escolas voltadas para a infância. Os professores e as famílias terão à disposição um equipamento interativo que facilitará o aprendizado e o conhecimento sobre o envelhecimento das pessoas, o patrimônio histórico e a relação entre esses temas.

5.3 Infraestrutura

Incluirá a adaptação do espaço de 450 m² para atender às exigências de acessibilidade, garantindo a segurança e o conforto dos visitantes.

5.3.1 Acessibilidade do local.

A sugestão é buscar assegurar, por meio de negociações técnicas com as autoridades competentes, o acesso prioritário de veículos para pessoas idosas e pessoas com deficiência.

5.3.2 Banheiros

O projeto prevê a instalação de banheiros masculinos, femininos e para famílias, visando atender às necessidades dos frequentadores durante as atividades realizadas no local.

5.4 Viabilidades financeira e social, e público beneficiado

As propostas são pautadas pela preocupação com a viabilidade financeira, buscando soluções de baixo custo para sua execução. Dessa forma, para garantir a sustentabilidade financeira do projeto e sua efetiva realização, poderão ser estabelecidas parcerias com a iniciativa privada e órgãos públicos, visando a obtenção de recursos necessários para a implementação das intervenções.

Em relação à viabilidade social, a iniciativa "Estaçãozinha Pede Socorro" surgiu com um grupo inicial de 40 membros e alcançou um crescimento significativo ao longo do tempo. O engajamento da comunidade foi notável, com a participação de aproximadamente 700 pessoas em seu principal evento, o "Natal na Estaçãozinha", que contou com a emocionante chegada do trem iluminado. No entanto, a pandemia de Covid-19 trouxe desafios para a programação, impossibilitando a realização de eventos presenciais devido às medidas de distanciamento social e restrições. Apesar disso, o movimento acredita no apoio e interesse da população em revitalizar e preservar esse patrimônio, apostando na viabilidade social do projeto e na capacidade de mobilização da comunidade em torno dessa causa comum.

Quanto ao público beneficiado, o projeto visa valorizar e disseminar temas relevantes. Com uma população de 443.221 pessoas, segundo o censo IBGE, 2022, a cidade de Jundiá e seus habitantes serão diretamente beneficiados por essa iniciativa, que busca fortalecer a identidade local, promover o desenvolvimento cultural e enriquecer a qualidade de vida da comunidade.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O projeto de transformação da Estaçãozinha em um espaço multiuso é uma iniciativa relevante para a cidade de Jundiá. Ao longo deste artigo, foram exploradas diferentes propostas e ideias que visam revitalizar e valorizar esse patrimônio afetivo, transformando-o em um local de encontro, aprendizado e celebração, porque acredita-se serem viáveis.

Através da criação de espaços culturais, atividades educativas e infraestrutura adequada, busca-se um ambiente propício para o desenvolvimento de diversas ações, que vão desde apresentações musicais e exposições, até aulas abertas e rodas de memória. Para garantir a inclusão e a sustentabilidade desse projeto, é fundamental considerar questões de acessibilidade, tanto para idosos quanto para pessoas com deficiência. Isso não apenas atende, às necessidades específicas desse público, mas também reforça o compromisso com a igualdade de oportunidades e o respeito à diversidade. Outro fator relevante para o sucesso dessa empreitada é a preocupação com sua viabilidade financeira e social, a qual se apoia no envolvimento de parceiros da iniciativa privada e órgãos públicos.

Por meio desse projeto, almeja-se não apenas revitalizar um espaço emblemático, mas também preservar a memória social e valorizar a identidade cultural da cidade. O tombamento desse bem é um objetivo relevante, uma vez que representa o compromisso com a preservação e o reconhecimento desse lugar como parte integrante da história e do patrimônio cultural da comunidade. Com o envolvimento de diferentes atores e a implementação das propostas aqui apresentadas, procura-se criar um local de referência na cidade, repleto de significado e vitalidade. Essa iniciativa não só enriquecerá a experiência da população atual, mas também contribuirá para a formação de um legado duradouro, transmitindo às gerações futuras a riqueza das raízes e tradições locais.

REFERÊNCIAS

BRASIL, Congresso Nacional do. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 20 abr. 2023.

BRASIL, Presidente da República dos Estados Unidos do. **Decreto-Lei Nº 25, de 30 de Novembro de 1937**. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del0025.htm#:~:text=DECRETO%2DLEI%20N%C2%BA%2025%2C%20DE,patrim%C3%B4nio%20hist%C3%B3rico%20e%20art%C3%ADstico%20nacional. Acesso em: 20 abr. 2023.

11º Simpósio do Patrimônio Material e Imaterial

Patrimônio Cultural, Educação e Economia Criativa: Humanidades e Processos Formativos

BRASIL. Câmara dos Deputados. **Decreto nº 1.759, de 26 de abril de 1856**. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-1759-26-abril-1856-571236-publicacaooriginal-94323-pe.html#:~:text=1%C2%BA%20Fic%C3%A3o%20autorizados%20os%20referidos,se%20aproxime%20da%20de%20S.> Acesso em: 14 jan. 2023.

COMPAC. **Ata Da Reunião Ordinária do Conselho Municipal do Patrimônio Cultural – Compac de Jundiaí / SP**. 2022. Disponível em: imprensaoficial.jundiai.sp.gov.br/edicao-5193/p.169. 2022. Acesso em: 25 mar. 2023.

CONDEPHAAT. **O CONDEPHAAT e a UPPH**, [20--]. Disponível em: <http://condephaat.sp.gov.br/o-condephaat-e-a-upph/>. Acesso em: 18 abr. 2023.

FERREIRA, Mauricio. **Estação logo abaixo do viaduto da Ponte São João**. Jundiaí, 10 jan. 2014. Facebook: Professor Maurício Ferreira/Sebo Jundiaí. Disponível em: https://www.facebook.com/photo/?fbid=669815749723800&set=a.583370738368302&locale=pt_BR. Acesso em: 09 out. 2023.

FIALA, Diane Andreia de Souza; BRANDÃO, Lívia Maria Louzada (org.). **APROPRIAÇÃO SOCIAL DO PATRIMÔNIO PÚBLICO TOMBADO: o caso do Complexo FEPASA em Jundiaí, SP**. In: BRANDÃO, Lívia Maria Louzada *et al* (org.). **Tecnologia e Cultura: Memória Ferroviária: apropriação social do patrimônio público tombado: o caso do complexo fepasa em jundiaí, sp (período 1999 - 2012)**. Jundiaí/Sp: Edições Brasil, 2016. Cap. 1. p. 13-35.

FONSECA, Maria Cecília Londres. (org.) **Revista Tempo Brasileiro**. Patrimônio Imaterial. Out. -Dez., N. 147, p. 69, RJ, 2001.

GIESBRECHT, Ralph Mennucci. **Estações ferroviárias do Brasil**: Jundiaí Paulista, 2020. Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/j/jundiaipaul.html>. Acesso em: 18 jan. 2023.

GIESBRECHT, Ralph Mennucci. **Estações ferroviárias do Brasil**: São Paulo Railway, 2022. Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/j/jundiaipaul.html>. Acesso em: 18 jan. 2023.

IBGE. **Cidades e Estados**. 2022. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/sp/jundiai.html>. Acesso em: 16 nov. 2023.

IPHAN. **Bens Tombados**, 2023. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/126>. Acesso em: 20 mar. 2023.

IPHAN. **Patrimônio Ferroviário**, 2007. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/127>. Acesso em: 25 maio 2023.

JUNDIAÍ, Câmara Municipal de. **Lei Complementar nº 443, de 14/08/2007**, 2007. Disponível em: https://sapl.jundiai.sp.leg.br/consultas/norma_juridica/norma_juridica_mostrar_proc?cod_norma=8490. Acesso em: 26 mar. 2023.

11º Simpósio do Patrimônio Material e Imaterial

Patrimônio Cultural, Educação e Economia Criativa: Humanidades e Processos Formativos

JUNDIAÍ. **Imprensa Oficial do Município**. Edição 4996, 2021a. Disponível em: <https://imprensaoficial.jundiai.sp.gov.br/edicao-4996>. Acesso em: 14 jan. 2023.

JUNDIAÍ, Imprensa Oficial do Município de. **Edição 5193**, 2022. Disponível em: <https://imprensaoficial.jundiai.sp.gov.br/edicao-5193/>. Acesso em: 25 abr. 2023.

JUNDIAÍ, Patrimônios Culturais em. **Lista do IPAAC**, 2021b. Disponível em: <https://cultura.jundiai.sp.gov.br/patrimonios-culturais-em-jundiai/>. Acesso em: 05 abr. 2023.

MARQUES, Jessica. **História: Companhia Paulista de Estrada de Ferro de Jundiahy a Campinas**. 2019. Disponível em: <https://diariodotransporte.com.br/2019/07/14/historia-companhia-paulista-da-estrada-de-ferro-de-jundiahy-a-campinas/>. Acesso em: 14 jan. 2023.

MUNAROLO, Maria Aparecida Souza. **Envelhecimento e Patrimônio fora dos trilhos**. Jundiaí/Sp: Selo, 2022. 128 p.

NORA, Pierre. Entre memória e história: a problemática dos lugares. **Projeto História, São Paulo**, n.10, dez. 1993, p. 9. Disponível em: <http://repositorio.asc.es.edu.br/handle/123456789/3153>. Acesso em: 05 abr. 2023.

SANTOS, Eusébio Pereira dos (org.). **Estaçãozinha pede socorro!!!** Jundiaí/Sp: In House, 2018. 32p.

SANTOS, Eusébio Pereira dos (org.). **Estaçãozinha pede socorro!!!** Jundiaí/Sp: Teluazu Edições, 2019. 128 p.

SCIFONI, Simone. Cultura e problemática urbana. In: CARLOS, Ana Fani A. **Crise urbana**. São Paulo: Contexto, 2015. p. 129-142. Disponível em: <https://repositorio.usp.br/item/002839816>. Acesso em: 23 nov. 2023.

SILVA FILHO, Walter da Costa e. **Jundiaí de ontem, de hoje e de todos nós**. Jundiaí: Porto de Ideias Editora, 2008. 304 p.

11º Simpósio do Patrimônio Material e Imaterial

Patrimônio Cultural, Educação e Economia Criativa: Humanidades e Processos Formativos

[simposiojundiai2023] Resultado da Avaliação

11º Simpósio do Patrimônio Material e via Even3 <message@organizer.even3.com>

Dom, 06/08/2023 17:50

Para: MARIA APARECIDA SOUZA MUNAROLO <maria.munarolo@fatec.sp.gov.br>

Cc: MARIA APARECIDA SOUZA MUNAROLO <maria.munarolo@fatec.sp.gov.br>; ADRIANA PERRONI BALLERINI <adriana.ballerini@fatec.sp.gov.br>



11º Simpósio do Patrimônio
Material e Imaterial de Jundiaí

RESULTADO DA AVALIAÇÃO

O trabalho intitulado "A ESTAÇÃO JUNDIAHY PAULISTA – "ESTAÇÃOZINHA" A CRIAÇÃO DE UM ESPAÇO MULTIUSO PROMOTOR DE CULTURA, EVENTOS E TURISMO PARA A CIDADE DE JUNDIAÍ." foi **APROVADO** no evento 11º Simpósio do Patrimônio Material e Imaterial de Jundiaí

- **Título:** A ESTAÇÃO JUNDIAHY PAULISTA – "ESTAÇÃOZINHA" A CRIAÇÃO DE UM ESPAÇO MULTIUSO PROMOTOR DE CULTURA, EVENTOS E TURISMO PARA A CIDADE DE JUNDIAÍ.
- **Número:** 670610
- **Data de Submissão:** 17/07/2023
- **Modalidade:** Resumo Expandido
- **Área Temática:** 1. Identidades, territorialidades e patrimônio histórico cultural
- **Autores:** Maria Aparecida Souza Munarolo, Adriana Perroni Ballerini

Cordialmente,
Comissão Científica
Jennifer Silva
jennifer.silva23@fatec.sp.gov.br