

ANEXO V - DESCRITIVO DO PARQUE DO CAPIVARI OBJETO DO PRESENTE CHAMAMENTO PÚBLICO

Anexo ao Chamamento Público para a obtenção de contribuições visando à estruturação de projeto de parceria para Implantação e Gestão de Complexo Turístico, com Restauração Ambiental da Área Envolvida do Parque Capivari em Campos do Jordão.

Sumário

1.	Introdução	3
2.	Caracterização	3
2.1.	Histórico - Estrada de Ferro Campos do Jordão	3
2.2.	Histórico - Parque do Capivari	4
3.	Recorte territorial.....	5
4.	Principais usos e vocações do Parque do Capivari.....	7
4.1.	Serviços Atuais	7
4.2.	Área verde de estar e contemplação.....	8
4.3.	Áreas comerciais.....	8
5.	Estudos Prévios	9
6.	Histórico da demanda da EFCJ	9
7.	Horários e tarifas dos Serviços em Campos do Jordão	9

1. Introdução

O Anexo V do Chamamento Público, apresenta descritivo do Parque do Capivari e sobre suas características físicas, patrimoniais, turísticas e sociais. Essas informações permitem um melhor entendimento do contexto histórico, ambiental, cultural, social e turístico, e auxiliam, portanto, o desenvolvimento de estudos de exploração econômica coerentes com a atual conjuntura do parque. Neste sentido, o presente anexo é dividido em 7 (sete) seções: Caracterização; Recorte Territorial; Principais Usos e Vocações; Estudos Prévios; Uso Público; e Horários e Tarifas.

Na primeira seção são apresentados aspectos relevantes sobre o histórico de criação do parque e da Estrada de Ferro Campos do Jordão. Na segunda seção apresenta-se o recorte territorial do parque, com seus limites e áreas de uso. Na terceira seção são elencados os principais usos e vocações do Parque do Capivari, destacando os serviços atuais dentre outros atrativos. A quarta seção discorre sobre estudos prévios realizados pelo Poder Público para o parque. Na quinta seção é apresentado o histórico de demanda e, por fim, na sexta seção são introduzidos os horários e tarifas dos serviços atualmente prestados em Campos do Jordão.

2. Caracterização

A presente seção introduz aspectos relevantes sobre o histórico de criação do Parque e da Estrada de Ferro Campos do Jordão.

2.1. Histórico - Estrada de Ferro Campos do Jordão

A Estrada de Ferro Campos do Jordão - EFCJ iniciou seus serviços em 1914 com a finalidade de transportar pacientes e seus familiares que se destinavam à tratamento tisiológico em Campos do Jordão. A partir da década de 20, com o crescimento de Campos do Jordão, a ferrovia se torna o principal meio de acesso à região, atendendo às necessidades de seus moradores e visitantes. Na década de 40 a ferrovia viu mudar o perfil de seus usuários, em sintonia com as próprias mudanças sofridas por Campos do Jordão, que de estação de cura, se transformou, já na década de 70, em um dos destinos turísticos mais disputados no Brasil. Acompanhando essas transformações e diversificando suas atividades, a EFCJ implantou em 1970, seu teleférico, o primeiro a entrar em operação no país.

Mais recentemente a transferência de gestão da Estrada de Ferro Campos do Jordão para a Secretaria dos Transportes Metropolitanos propiciou a essa ferrovia a elaboração de um Plano de Investimentos que objetiva modernizar e ampliar o conjunto de sistemas necessários à sua operação, manutenção e gestão, de forma a capacitar a ferrovia de modo a fazê-la se destacar como um dos destinos turísticos de qualidade e excelência no Estado de São Paulo, contribuindo também para o fortalecimento do turismo regional em sua área de influência direta – cerca de 30 municípios do Vale do Paraíba - e indireta, as regiões metropolitanas de São Paulo e Rio de Janeiro.



Figura 1: Traçado da ferrovia começa em Pindamonhangaba, no Vale do Paraíba, e termina em Campos do Jordão, passando pelo município de Santo Antônio do Pinhal

2.2. Histórico - Parque do Capivari

A região onde está o Parque do Capivari passou por grandes transformações desde que a ferrovia foi implantada, em 1914. Como consequência, muitas funções originais das instalações que se tinham àquela época foram modificadas.

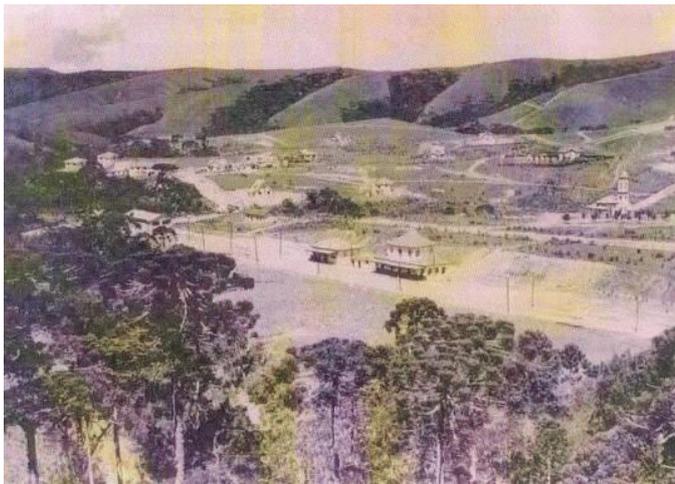


Foto: Estação Emilio Ribas e Parque do Capivari na década de 20

Fonte: Arquivo da EFCJ



Foto: Imagem de Campos do Jordão

Fonte: AB'SÁBER, A.; BERNARDES, N. Vallée du Paraíba, Serra da Mantiqueira et région de São Paulo. Tradução: Annete e Francis Ruellan. Rio de Janeiro, Union Géographique Internationale, 278 p., 1956

De 1914 até hoje, somaram-se ao terminal do Parque do Capivari o Teleférico do Morro do Elefante, as atividades comerciais e turísticas do entorno da Praça de Capivari e diversos modos de transporte e de moradia. O processo de evolução urbana também valorizou os terrenos com fins comerciais localizados ao sul do parque, deslocando a centralidade da cidade, antes exercida pelo Pátio e pela Estação Ferroviária, para a Praça de Capivari e seu entorno. Esse processo também provocou a ocupação sistemática de faixas pertencentes à ferrovia, ao longo de toda a zona urbana.

Enquanto a cidade crescia, transformavam-se o perfil e os desejos da população que visitava a cidade: além de buscar lazer durante o inverno, ela passou a visitar Campos do Jordão também nos finais de semana.

Ao longo do tempo, reforçaram-se as demandas no parque por áreas de uso recreativo, artístico e cultural. Junto a esses aspectos, soma-se ao projeto previsto para o parque, a função de preservação de acervo memorial e simbólico (edificações, material rodante, elementos vegetais originais e aqueles intencionalmente plantados) e de seu patrimônio ambiental, determinado pela presença do rio Capivari e do Morro do Elefante.

3. Recorte territorial

A presente seção introduz aspectos relevantes sobre o recorte territorial do Parque do Capivari, destacando seus limites e áreas de uso.

O Parque do Capivari conta com mais de 40 mil m² de área. O local permite a circulação livre de pessoas de todas as idades. Sua dimensão favorece o encontro e a contemplação do entorno, com destaque aos serviços ferroviários e do teleférico, o rio Capivari, seu lago interno, o Morro do Elefante e a presença de araucárias, símbolo da região.

A figura a seguir demonstra a área de influência do parque definida em dois setores: a) Limite do Parque do Capivari e b) Entorno Urbano. A área ampliada considera a articulação com outras áreas públicas e permite uma maior integração com seu entorno possibilitando a implementação de novos serviços voltados à população local e turistas. Ex: Local para realização de eventos em área adjacente.



Figura : Limite expandido do Parque de Capivari



Foto: Vista parcial do Parque de Capivari e da estação ferroviária Emilio Ribas



Composição

Maria Fumaça

Fotos: No alto, carro de passageiros e a Maria Fumaça; abaixo, automotrizes que operam o Trem da Serra e o Trem do Mirante (à esq.) e bondes que percorrem o trecho urbano de Campos do Jordão (à dir.)



Trem de Pindamonhangaba

Bonde urbano

4. Principais usos e vocações do Parque do Capivari

Na presente seção, são elencados os principais usos e vocações do Parque do Capivari, destacando os serviços atuais dentre outros atrativos.

Apesar do enorme potencial que possui, e de sua marcante presença na organização urbana da cidade, a configuração atual do Parque está longe de atender as necessidades dos seus usuários bem como dos moradores do município. Sua configuração física não permite que as atividades nele sediadas tenham um desempenho de qualidade, pelos conflitos gerados pela forma de sua implantação e pelas limitações e dificuldades de articulação. Além disso, diversos segmentos do parque encontram-se seccionados, gerando ociosidades de ocupação e uso em boa parte dos espaços.

4.1. Serviços Atuais

No interior do Parque localizam-se os terminais de passageiros mais importantes e movimentados da EFCJ. A duas estações terminais de Emilio Ribas (a antiga, desativada e a nova) e a estação de embarque e desembarque do teleférico. O Parque conta também com uma oficina de manutenção leve do material rodante, além de um lago interno onde situa-se o serviço de “pedalinho”.

A estação velha de Emilio Ribas, de maior porte em relação á atual, sedia atualmente o Centro de Memoria Ferroviária inaugurado em dezembro de 2016. Sua configuração atual é fruto da incorporação de três edifícios isolados, porém contíguos, a estação de passageiros, o armazém da carga e a casa do chefe da estação. Possui plataforma de embarque e desembarque e configuração externa marcante, com típica volumetria ferroviária.

Poucos metros adiante, encontra-se o prédio da estação Emilio Ribas nova, de menor porte, com plataforma também menor, e subdimensionada para o atual fluxo de passageiros, gerando desconforto entre os passageiros que embarcam e os que desembarcam, bem como com aqueles que se dirigem à bilheteria para adquirir passagens ou fotografar as manobras dos trens no “virador”. Situada na entrada principal do Parque, o acesso à estação confunde-se com o acesso ao parque, e ambos são trucados por um amplo estacionamento em área impermeabilizada, que na prática atende mais os turistas que demandam o centro de Capivari do que os passageiros que se dirigem aos trens da EFCJ.

No outro extremo do parque, após a estação de Emilio Ribas antiga, localiza-se o ponto de embarque e desembarque dos passageiros do teleférico. Apesar das três estações localizarem-se ao longo de um eixo comum, o excesso de barreiras visuais e de circulação impede que o turista tenha a percepção desses equipamentos, gerando desconexão cognitiva entre eles.

O ponto de embarque e desembarque dos passageiros do teleférico caracteriza-se por sua inadequação também com o acesso secundário do parque, não oferecendo áreas de circulação ou estar adequadas. Sua cobertura, na prática feita para proteger os mecanismos de tração do teleférico, desvaloriza a entrada do parque. É necessário contar com uma edificação que revele a importância do local visando também à ampliação da operação do Teleférico, além de reorganizar o acesso com mais conforto e segurança.

Destaca-se que o Teleférico, uma das principais atrações do parque, foi o primeiro construído no Brasil, inaugurado em 1970 e operado pela EFCJ. Possui 74 cadeiras e alcança 160 m de altitude, chegando ao topo do Morro do Elefante, a 1.800 m de altitude. O percurso total de 560m é realizado em apenas 5 minutos.

4.2. Área verde de estar e contemplação

Os espaços não edificados do parque constituem-se em importantes locais de estar, para descanso e contemplação da paisagem, bem como para circulação.

A oeste pode-se contemplar o lago, com uma pequena ilha em seu centro, seguido das encostas do Morro do Elefante, ponto terminal do teleférico, ambos os elementos cenográficos podem descortinar de boa parte dos espaços internos do Parque.

Boa parte dos caminhos encontra-se impermeabilizada, e parte dos canteiros remanescentes juntos às áreas de estar encontram-se desprovidos de vegetação. Podem ser encontradas manchas de vegetação em áreas fora do acesso aos visitantes, junto a oficina de manutenção dos trens e próximo a margem do ribeirão que limita o parque.

4.3. Áreas comerciais

O Parque conta atualmente com diversas edificações voltadas ao uso comercial, cujo aluguel constitui-se em importante fonte de receita não operacional. No interior do parque as construções caracterizam-se em sua maioria por quiosques de madeira, e na área externa, no limite lateral voltado para a praça, por construções de alvenaria.

A distribuição e a tipologia das construções é um grande entrave para o parque, desvalorizando a percepção da paisagem existente, bem como sua imagem institucional.

Entretanto, sua localização apresenta um grande potencial de transformação podendo ser substituído por construções mais adequadas, numa nova configuração que organize melhor o espaço e otimize a vocação comercial desses pontos.



Foto: A distribuição espacial e as tipologias das edificações comerciais desvalorizam a percepção da paisagem existente

5. Estudos Prévios

A presente seção discorre sobre estudos prévios realizados pelo Poder Público para o parque.

Visando à exploração do Parque Capivari por meio de Concessão Comum, foi desenvolvido projeto pela STM/EFCJ para reurbanização e requalificação do Parque, o qual poderá ser fornecido no processo do Chamamento Público, a critério dos proponentes, para o aprofundamento dos estudos.

6. Histórico da demanda da EFCJ

Nesta seção é apresentado o histórico de demanda anual dos serviços da Estrada de Ferro Campos do Jordão.

A tabela abaixo apresenta a evolução da quantidade de usuários dos serviços oferecidos pela Estrada de Ferro, de 2001 a 2016.

QUADRO RESUMO DE DEMANDA ANUAL DOS SERVIÇOS DA EFCJ - 2001 a 2016																	
USUÁRIOS	2.001	2.002	2.003	2.004	2.005	2.006	2.007	2.008	2.009	2.010	2.011	2.012	2.013	2.014	2015	2016	TOTAL
Bonde Turístico	---	---	---	9.863	12.830	14.990	16.234	17.093	33.932	26.715	33.813	40.897	48.170	94.217	152.946	138.229	639.929
Bonde Tur Urbano	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	13.410	9.493	9.759	7.914	40.576
Maria Fumaça	3.029	15.332	0	0	0	0	0	0	908	7.710	9.334	17.151	2.770	12.156	15.977	0	84.367
Pedalinho	9.078	12.369	10.425	8.586	7.920	8.893	55	0	0	0	0	0	41.968	61.686	58.378	0	219.358
Teleférico	124.823	109.472	99.051	83.572	91.106	92.946	94.431	117.955	160.707	168.200	152.010	178.771	215.142	231.909	161.622	243.288	2.325.005
Trem de Serra	8.763	9.952	10.407	14.027	17.558	14.138	15.046	12.116	5.124	12.658	19.386	19.432	0	0	1.150	2.261	162.018
Subúrbio	16.038	16.738	16.187	16.775	16.915	18.556	21.730	24.959	23.455	34.840	26.954	27.218	28.631	39.943	38.559	44.132	411.630
Trem do Mirante	29.114	31.697	35.460	33.449	36.963	36.042	36.192	36.843	3.890	32.369	53.316	57.381	20.192	39.774	51.756	38.652	573.090
Trem Tur. Piracuaia	ND	1.112	2.459	1.852	5.423												
Excursões - PRAC	31.106	23.359	14.211	11.885	12.328	12.904	14.378	12.370	9.407	6.546	4.020	5.642	2.597	1.669	0	0	162.422
PRAC	15.764	20.271	9.754	9.272	15.356	24.709	45.917	27.048	28.963	39.929	16.120	117	1.484	631	678	805	256.818
Trens Fretados	ND	1.150	1.977	1.011	4.138												
Centro de Memória	ND	157	734	1.148	2.039												
TOTAL GERAL	237.715	239.190	195.495	187.429	210.976	223.178	243.983	248.384	266.386	328.967	314.953	346.609	332.396	474.179	499.303	537.670	4.886.813

7. Horários e tarifas dos Serviços em Campos do Jordão

A presente seção introduz os horários e tarifas dos serviços atualmente prestados em Campos do Jordão.

A tabela abaixo apresenta as atividades, trajetos, dias de operação, horários e tarifas atualmente praticadas.

Atividade	Trajetos	Dias de Operação	Horários	Tarifas
Bonde Turístico	Estação Emilio Ribas ao portal da cidade de Campos do Jordão	Todos os dias	10h00 às 17h00	R\$ 14,00 (ida e volta)
Bonde Turístico Urbano	Estação Emilio Ribas à estação de Vila Abernèssia	Sábado, Domingo e Feriados	16h00 - 17h00	R\$ 10,00 (ida e volta)
Maria Fumaça	Estação Emilio Ribas à estação de Vila Abernèssia	Sábado, Domingo e Feriados	11h00 - 13h00 e 15h00	R\$ 20,00 (ida e volta)
Pedalinhos	Parque do Capivari	Quarta-feira a Segunda-feira	10h00 às 17h00	R\$ 14,00
Teleférico	Parque Capivari ao Morro do Elefante	Quarta-feira a Segunda-feira	10h00 às 17h00	R\$ 15,00 (ida e volta)
Trem do Mirante	Estação Emilio Ribas a Estação Eugênio Lefèvre	Sábado	10h25 e 14h25	R\$ 58,00 (ida e volta)
		Domingo a Quarta-feira	10h00 e 14h00	R\$ 58,00 (ida e volta)
Trem do Mirante (Operação de Verão)	Estação Emilio Ribas a Estação Eugênio Lefèvre	27/01/2017 a 24/02/2017 – as Sextas-feiras	13h30	R\$ 58,00 (ida e volta)