



XVIII ENANPUR
NATAL 2019
27 a 31 maio

PRESERVAÇÃO E USOS TURÍSTICOS DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO: Panorama dos trens turísticos no estado de São Paulo

Autores:

Ewerton Henrique de Moraes - UFABC - ewerton.moraes@ufabc.edu.br

Silvia Helena Facciolla Passarelli - UFABC - silvia.passarelli@ufabc.edu.br

Eduardo Romero de Oliveira - UNESP - eduardo.romero@unesp.br

Resumo:

Este artigo tem como objetivo principal reunir e sistematizar informações sobre os casos de uso turístico do patrimônio ferroviário em São Paulo e a produção bibliográfica sobre o tema. A partir destes dados e com foco nos trens turísticos - principais exemplos deste uso específico - problematizamos a relação deste tipo de projeto com a preservação do patrimônio, em especial, quanto aos bens tombados. Trata-se de uma pesquisa exploratória, baseada em uma revisão bibliográfica sobre o tema e fontes documentais. Dado o interesse em ações do poder público utilizamos, principalmente, dados do Ministério do Turismo e Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). Entre os resultados, destacamos a desconexão entre os repasses financeiros feitos pelo Ministério do Turismo e os bens ferroviários tombados em São Paulo, demonstrando alguma distância entre as políticas de turismo e preservação das diferentes esferas do poder público. Por outro lado, identificamos uma grande quantidade investimentos do mesmo órgão para restauro e reformas de bens edificados ferroviários não protegidos. Assim sendo, a relação entre turismo e preservação pode estar, minimamente, no custeio de ações para preservação.

PRESERVAÇÃO E USOS TURÍSTICOS DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO

Panorama dos trens turísticos no estado de São Paulo

INTRODUÇÃO

Em teoria, o uso turístico do patrimônio cultural é uma forma de exploração positiva, já que gera fundos para sua conservação e, simultaneamente, é capaz de promover a difusão de informações sobre o bem (COSTA, 2009; MENESES, 2004; BARRETO, 2004; RODRIGUES, 2003). Neste mesma lógica, um projeto de trem turístico seria um auxiliar na preservação do patrimônio ferroviário. No Brasil, este discurso pode ser encontrado como justificativa para novos projetos no setor e também em documentos de órgãos públicos como o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) e Ministério do Turismo. Contudo, a existência de casos com avanço na degradação de imóveis protegidos e roteiros baseados unicamente na curiosidade por uma locomotiva a vapor nostálgica, nos levam a questionar as contribuições do turismo para a preservação do patrimônio cultural.

Assim sendo, este artigo é parte de uma discussão ampla, a relevância do uso turístico nas políticas e ações de preservação do patrimônio ferroviário no Brasil, especificamente, relacionada aos bens remanescentes da Rede Ferroviária Federal (RFFSA). Elaborado a partir de um trabalho programado, o texto tem como objetivo principal reunir e sistematizar informações sobre os casos de uso turístico do patrimônio ferroviário em São Paulo e a produção bibliográfica sobre o tema. Propomos (1) compreender o universo de atrativos turísticos e projetos deste tipo no estado e, (2) problematizar os limites do turismo enquanto auxiliar na preservação, atentos principalmente aos bens ferroviários tombados pelo Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico (CONDEPHAAT).

O exercício de definição do universo a ser pesquisado e definição dos casos compatíveis teve os citados tombamentos do CONDEPHAAT como ponto de partida. Contudo, chegamos a um número muito pequeno de exemplos e casos relevantes de uso turístico deste patrimônio. Conforme Santos (2017), entre os 40 bens ferroviários protegidos até o final de 2016, 30% possuíam algum uso cultural. A autora incluiu nesta categoria equipamentos como museus, centros culturais, casas de cultura, entre outros passíveis de serem visitados. Casos como a Vila de Paranapiacaba e outras inseridas em roteiros turísticos consolidados, tal como as estações Luz, Jaguariúna e Jundiaí, todas relacionadas ao embarque e desembarque de trens turísticos. Porém, ainda assim, seria arbitrário considerar que todo bem com uso cultural é por si só um atrativo turístico.

Foi dentro desta limitação que mudamos o foco dos estudos de caso, passando de bens tombados para trens turísticos. A facilidade em indicar a existência de uso turístico nas estações relacionadas a este tipo de serviço foi nosso ponto de partida, especificamente, falamos dos exemplos do parágrafo anterior. Além disso, a relação com a preservação é frequentemente evocada em discursos, páginas oficiais de trens turísticos e, inclusive, em um documento federal de orientação para projetos deste tipo (BRASIL, 2010). Fatos que reforçaram a exequibilidade da alteração.

O estudo sobre os usos atuais das ferrovias e de seu patrimônio cultural é indissociável do contexto de privatização da RFFSA e da legislação de revitalização do setor, especificamente, a Lei Federal 11.483 promulgada em 2007. No campo patrimonial, a referida lei altera a responsabilidade sobre os remanescentes considerados históricos e determina o IPHAN como instituição responsável por sua guarda. Nos anos seguintes, foi possível notar uma atenção específica do órgão e outros representantes do Estado com o turismo, principalmente, em projetos para circulação de trens turísticos. A criação do Grupo de Trabalho Turismo Ferroviário e a publicação da Cartilha para Proposição de Trens Turísticos e Culturais (BRASIL, 2010) - uma parceria entre Ministério do Turismo, IPHAN e outras instituições - são exemplos desta preocupação do poder público com o uso turístico destes bens.

No estado de São Paulo, o tema é pauta atual, presente em administrações municipais e no próprio Governo do Estado, a exemplo da recente criação do GT estadual de Turismo Ferroviário, datado de março de 2018. Em escala local, os projetos para trens turísticos têm trazido expectativas para o desenvolvimento econômico e a efetiva preservação do patrimônio ferroviário, muitas vezes, em situação de completo abandono. Entre os serviços em funcionamento é possível notar intervenções nos bens edificados e entorno, principalmente, nas estações de chegada e partida.

Há um consenso de que o turismo - enquanto atividade econômica e social - é capaz de influenciar a produção do espaço (YAZIGI, 2009; LOHMANN e PANOSSO NETTO, 2008). Em muitos casos, a atividade está associada à preservação e figura entre as justificativas de revitalização de áreas urbanas e do próprio patrimônio cultural. No Brasil, os casos do Pelourinho em Salvador/BA e Ouro Preto/MG, ambos amplamente mencionados pela bibliografia (LEITE, 2007), são exemplos desta relação. Neste ponto, planejamento urbano, turismo e patrimônio cultural - aqui tomado enquanto proteção oficial - se relacionam de maneira praticamente indissociável.

Com o patrimônio ferroviário não é diferente. A Vila de Paranapiacaba (Santo André/SP) é, provavelmente, um dos exemplos mais representativos e conhecidos em nível nacional. Tombada nas três esferas de proteção (federal, estadual e municipal) e candidata ao título de patrimônio mundial da UNESCO, a antiga vila ferroviária é um destino procurado para passeios culturais e ambientais. Também ocorre no local o Festival de Inverno de Paranapiacaba, momento de maior concentração de visitantes. Atualmente, diversos imóveis e atrativos passam por restauro, obras financiadas com recursos do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) - Cidades Históricas.

Por outro lado, parte das obras apresentam atrasos e a degradação de alguns imóveis avança para níveis alarmantes, a exemplo do antigo cinema, contraditoriamente, com restauro iniciado. Os questionamentos sobre o estado de conservação dos imóveis aparecem também nas redes sociais e sites de avaliação especializados, como o Tripadvisor. Para nós, os problemas relatados são exemplos da existência de limites no paradigma atual: o turismo como promotor da preservação do patrimônio cultural. Por isso, não limitados à Paranapiacaba, propomos pensar: em que medida o uso turístico colabora para preservação do patrimônio ferroviário?

MÉTODOS E TÉCNICAS DE PESQUISA

Trata-se de uma pesquisa exploratória e teve como objetivo principal identificar a quantidade, características e localização dos trens turísticos e culturais no estado de São Paulo. Além deste, relacionamos os resultados com as proteções de bens ferroviários em nível estadual e identificar investimentos do Ministério do Turismo em projetos deste tipo. A consulta aos repasses federais permitiu ainda conhecer uma série de convênios com municípios para restauro ou reformas de estações ferroviárias. Por fim, a partir de dados da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), elaboramos a identificação de trechos ferroviários desativados em São Paulo e a exploração de parte da malha ferroviária, especificamente, as linhas paulistas da MRS Logística. Cada um destes conteúdos está sintetizado como um mapa no item resultados.

A ANTT é a principal fonte sobre os trens turísticos, já que este é o órgão regulador do setor e cabem a ele as autorizações. A ANTT mantém em sua página uma lista atualizada com os trens autorizados (BRASIL, 2018). Contudo, o conteúdo é insuficiente para informações operacionais e identificação do trajeto efetivamente utilizado (vide Assis/Paraguaçu Paulista/Quatá), por isso, foi necessário ampliar a consulta.

Recorremos a sites municipais, periódicos e outras fontes especializadas. Destaque para o Guia de Trens Turísticos e Culturais do Brasil (SEBRAE, 2015), lançado em 2015 através de uma parceria entre o Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas (SEBRAE) e a Associação Brasileira de Operadores de Trens Turísticos e Culturais (ABOTTC). Conforme consta no prefácio, a publicação está voltada ao empreendedor e visava melhorias na promoção dos trens turísticos ligados ao projeto “Trem é Turismo”. O documento apresenta alguns detalhes como contato, tipo de serviço oferecido, entre outros.

No Guia (SEBRAE, 2015) é possível encontrar menções a alguns projetos, porém, em quantidade muito menor ao conhecimento prévio que tínhamos. Assim, as fontes anteriormente citadas, auxiliaram na também ampliação dos resultados. Foram consultados os seguintes periódicos: Revista Ferroviária; Portal G1; Folha de São Paulo. Outros três projetos apareceram em uma publicação oficial da CPTM, propostas de ampliação previstas para o Expresso Turístico (CPTM, 2010).

As duas principais novidades deste exercício – investimentos federais em restauro de estações e trechos ferroviários desativados em São Paulo – provêm de dados públicos, ou seja, divulgação relacionada à Lei da Transparência. Para identificar os investimentos do Ministério do Turismo em Trens Turísticos utilizamos o Sistema Nacional de Convênios (SINCOV). A página disponibiliza os convênios em nível federal e organizados por cidades, estão disponíveis dados entre 2000 e 2017. A partir da mesma fonte, identificamos também os repasses para restauro ou reforma de estações e outros edifícios ferroviários em São Paulo.

Quanto aos trechos desativados, partimos da Declaração de Rede 2017 (em diante DR-2017) (ANTT), dados enviados anualmente pelas empresas ferroviárias concessionárias. Diferente do SINCOV, estes dados exigiram um tratamento prévio maior, principalmente, pela ausência de coordenadas espaciais. Foi necessário identificar a localização das estações ou marcos - dados disponibilizado em formato shapefile pela ANTT – e, posteriormente, associar a estes os dados da planilha DR-2017. Consideramos desativados todos os trechos onde a capacidade de circulação de trens declarada foi 0 (zero).

TURISMO E PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO: UM BALANÇO BIBLIOGRÁFICO

Entre os diferentes termos que orientaram nosso levantamento bibliográfico, nenhum foi mais assertivo do que patrimônio ferroviário e trem turístico. Além do uso turístico, os resultados trouxeram textos sobre conflitos, outros tipos de uso e até particularidades sobre as condições das ferrovias no Brasil. Nesta perspectiva, buscamos teses, dissertações e artigos – nacionais e internacionais – voltados à ferrovia e seu uso. Dado o interesse específico no contexto de privatização da RFFSA e a gestão atual dos bens ferroviários no Brasil, priorizamos a bibliografia e casos nacionais.

Em números, identificamos 59 teses e dissertações, sendo 6 delas produzidas em programas de pós-graduação da área de Planejamento Urbano e Territorial / Demografia. Essa produção tratou sobre temas distintos: turismo ferroviário (BOLDORI, 2012); paisagem (SANTOS 2013); inventário (BORGES, 2015); ferrovias como patrimônio da humanidade (LINS, 2015); e, preservação dos bens enquanto rede ferroviária (FREIRE, 2017; 2015).

Inicialmente, o texto de Baldori (2012) é o que possui maior relação com nosso estudo. O autor trata a formação de uma rede e expectativas sobre o desenvolvimento do turismo ferroviário nas cidades de União da Vitória – PR e Porto União – SC, denominadas como Gêmeas do Iguaçu. Em seus resultados apresenta individualmente as opiniões de fundadores, usuários e comerciantes (BALDORI, 2012). Contudo, a análise é limitada no que diz respeito à compreensão da atuação do poder público. Por exemplo, a presença do IPHAN e as discussões sobre o uso turístico do patrimônio ferroviário, não parecem nem mesmo no contexto.

Excluído o filtro da área de avaliação, o uso turístico do patrimônio ferroviário aparece em outras 11 publicações. O trem turístico é um elemento comum entre elas. São em sua maioria estudos sobre casos específicos (AFONSO, 2017; ALVES, 2008; CASTRO,

2014; FÉRES, 2002; FELIPETTO, 2016; FERNANDES, 2002; GRECHINSKI, 2011; MAIA, 2009), contudo, nenhum com pesquisas sobre São Paulo ou uma análise em nível nacional.¹

De maneira mais ampla, Fraga trata sobre a sustentabilidade (FRAGA, 2008) e a implantação de trens turísticos (FRAGA, 2011), esse último mais próximo ao nosso problema, já que apresenta questões específicas sobre o contexto de privatização. A autora propõe um jogo didático para orientar os proponentes. O trabalho de Fraga, em parceria com outros autores, pode ser visto também em livros, de nosso conhecimento, a autora é a referência mais atualizada sobre turismo e transportes ferroviários (LOHMANN; FRAGA; CASTRO, 2013).

Outras pesquisas relacionadas ao nosso tema, ainda que não específicas sobre trens turísticos, são a dissertação e tese de Matos (2010; 2015). Em ambos, a autora trata sobre as associações de preservação ferroviária no Rio de Janeiro, assim, o turismo aparece entre as ações realizadas pelos grupos. Futuramente, estes trabalhos poderão auxiliar na identificação de particularidades entre a operação feita por estes grupos e os trens operados pelo Estado, nosso foco.

Entre os trabalhos que tratam a preservação dos bens ferroviários, os 59 mencionados inicialmente, destacamos as pesquisas elaboradas no Mestrado Profissional em Preservação do Patrimônio Cultural, pós-graduação mantida pelo IPHAN. O patrimônio ferroviário é tema de quatro dissertações defendidas: a memória ferroviária como instrumento de preservação (PROCHNOW, 2014); patrimonialização de bens da RFFSA no Piauí (SANTOS, 2015); patrimônio no cotidiano do transporte ferroviário do Rio de Janeiro (CAMPOS, 2016); e, o museu ferroviário de Santa Maria/RS (FELIPETTO, 2016). A análise destes textos está prevista para as próximas etapas e poderá ajudar a compreender como o IPHAN lidou com questões específicas deste tipo de objeto.

Diferente das teses e dissertações, os artigos em periódicos nacionais apresentaram pouca ou nenhuma contribuição para nossa reflexão. As discussões estiveram concentradas em casos e, em sua maioria, acabam priorizando o descritivo dos serviços. Em artigos, considerados apenas os periódicos revisados por pares, o patrimônio ferroviário foi tema de 33 publicações. Os textos estão concentrados em revistas classificadas entre B4 e B5 ou sem avaliação no campo do planejamento pela CAPES.

PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO, TRENS TURÍSTICOS E OS LIMITES DO TURISMO COMO MEIO DE PRESERVAÇÃO

O patrimônio ferroviário é parte indissociável do patrimônio industrial, em síntese, uma vertente do patrimônio cultural preocupada com os espaços de produção e suas

¹ Levantamento realizado a partir do resumo e palavras-chave cadastrados no Catálogo de Teses e Dissertações CAPES.

influências. A preocupação com os remanescentes industriais – incluídos o ferroviário e compatível com o contexto brasileiro (MORAES, 2016) – provém de um contexto de transformações, sendo o conceito de patrimônio industrial decorrente da própria ampliação de bem cultural (RODRIGUES, 2010; KUHL, 1998). Para Casanelles i Rahóla (2007), superando a lógica anterior de patrimônio, o século XX forneceu importantes elementos para a compreensão do patrimônio industrial: o valor do objeto como testemunho de uma época e o valor do bem como documento.

A importância desse tipo de patrimônio foi consolidada na Carta de Nizhny Tagil sobre o Patrimônio Industrial (TICCIH, 2003), resultado da Assembleia Geral do The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage (TICCIH), em 2003. A carta afirma que os edifícios, estruturas, processos e utensílios, bem como as localidades e paisagens, além das manifestações tangíveis e intangíveis relacionadas às atividades industriais, são de importância fundamental. Em outras palavras, o patrimônio industrial compreende as estruturas geradas pelo desenvolvimento histórico das atividades produtivas e extrativas do homem.

Na definição da carta (TICCIH, 2003), a ferrovia é parte dos meios de transporte, contudo, graças a sua proporção e complexidade, não são incomuns abordagens que a tomam como maiores que a indústria em si, a exemplo do que é realizado no Projeto Memória Ferroviária (MF). Neste sentido, para Jimenez Vega e Polo Muriel (2007), sem desconsiderar os aspectos imateriais, a ferrovia é um sistema complexo, dotado de estruturas edificadas como estações, obras anexas, moradias, entre outros, sendo o trem um importante elemento para que a revolução industrial fosse possível.

Dentro do contexto paulista, o patrimônio ferroviário é um importante testemunho do ciclo econômico do café, da industrialização e da ocupação deste território (REF – KUHL, NILSON, MARLY). Segundo o IPHAN (2018), o patrimônio ferroviário abarca bens (móveis e imóveis), acervos documentais e manifestações culturais a ele relacionadas (patrimônio imaterial). Para além do conceito, a fala do órgão está inserida em questões administrativas relacionadas à gestão dos remanescentes da RFFSA, empresa estatal extinta. Em 2007, a partir da lei de revitalização do setor ferroviário (Lei Federal 11.483/2007), o IPHAN passou a ser responsável legal pelos bens não operacionais de valor histórico desta antiga empresa. A alteração na legislação é, sem dúvidas, um importante marco para a atuação do IPHAN e criação de ações específicas para este tipo de bens.

São posteriores a isso, por exemplo, os trabalhos em parceria com o Ministério do Turismo para discussão sobre trens turísticos – GT Turismo Ferroviário – e a publicação da Cartilha para Proposição de Trens Turísticos e Culturais (BRASIL, 2010). Também a presença do termo memória ferroviária – presente na lei citada – em publicações sobre transporte e turismo não foi comum nos textos anteriores a este período. Entre estas publicações, tampouco a noção do turismo como meio para preservação dos bens ferroviários teve grande ênfase. Assim, supomos que o contexto de discussões sobre o tema e a própria legislação tenha afetado o interesse do setor público e privado pela criação de trens turísticos, questão inserida em nossos objetivos.

Ressaltamos que o turismo não é a única forma de uso dos remanescentes ferroviários e, tampouco, a mais comum, como nos mostra o levantamento de Santos (2017). Como vimos, entre os então 40 bens tombados, 22 foram declarados pela autora com algum tipo de uso cultural. Neste momento, por falta de critérios metodológicos, não é possível afirmar com precisão entre estes quais poderiam ser enquadrados como atrativos turísticos. De nosso conhecimento, apenas a Vila de Paranapiacaba (Santo André/SP) e a estação Julio Prestes (São Paulo/SP) possuem roteiros específicos para o turismo. No mais, talvez outros exemplos como as estações Luz (São Paulo/SP), Jaguariúna e Jundiá, todas paradas de trens turísticos em operação. Diferente da análise restrita ao patrimônio protegido, a operação ferroviária turística exige uma série de bens móveis e imóveis para seu funcionamento, assim, é uma clara apropriação ou conversão dos espaços ferroviários com finalidades turísticas.

A relação entre turismo e ferrovias no Brasil é anterior à extinção da RFFSA, período que antecede nosso recorte, mas carece de algumas explicações. Por exemplo, em 1970, uma publicação da Revista Ferrovia destaca: Bauru é pioneira no turismo por ferrovia (REVISTA FERROVIA, 1970). A matéria relata uma excursão realizada pela Associação Comercial e Industrial de Bauru para a Bolívia. Posteriormente, já na década de 1980, a promoção da ferrovia como um meio de transporte para o turismo apareceria também em publicações da RFFSA.

No mesmo período, é possível encontrar menções ao trajeto entre Curitiba e Paranaguá. Em ambos, remetendo também a Bauru, a beleza da paisagem aparece como uma possível motivação para o turista. Contudo, apesar de reconhecer a existência de um apelo à experiência na viagem ferroviária, os serviços mencionados são conceitualmente distintos dos atuais trens turísticos.

Estamos tratando, em síntese, da diferença entre transportes para o turismo e transportes turísticos (PALHARES, 2006). Enquanto o primeiro tem o deslocamento como motivação principal, caso dos serviços da RFFSA, o transporte turístico é o atrativo em si. Ou seja, a escolha da viagem prioriza a experiência oferecida pelo meio de transporte, tal como um cruzeiro. No caso de Bauru, estavam em destaque as vantagens logísticas oferecidas pela ligação ferroviária, como vemos, por exemplo, em parte do texto da propaganda na publicação:

A viagem inicia-se em Bauru, cidade que, em consequência de seu entroncamento RFFSA/FEPASA, já está definitivamente incluída em roteiros de várias agências de São Paulo e Rio de Janeiro, de onde se vai ao Pantanal Matogrossense, à Bolívia, ao Paraguai e outros países da América do Sul (REVISTA FERROVIA, 1982).

O trem como desencadeador da experiência turística é algo recente e está relacionado à atual escassez de serviços ferroviários para passageiros (FRAGA e CASTRO,

2018).² Nas décadas de 1970 e 1980, no Brasil, a ferrovia como um atrativo em si estava restrito aos passeios em locomotiva a vapor e, posteriormente, à Viação Férrea Campinas Jaguariúna (VFCJ), ambos operados pela ABPF (2018). Nestas ações do grupo, a circulação do trem e a preservação do patrimônio já estavam associadas, tratadas com o termo preservação em movimento. Em muitos aspectos, as propostas da ABPF daquele momento reaparecem no modelo atual de trem turístico, em especial, o turismo como meio de arrecadar fundos para preservação (MORAES e OLIVEIRA, 2017).

Atualmente, a relação entre turismo e patrimônio está presente também na legislação, a exemplo da Resolução ANTT nº 359 de 2003 (BRASIL, 2003):

Art. 11. O transporte ferroviário de passageiros, não regular e eventual, com finalidade histórico-cultural, poderá se caracterizar pela implantação de museu estático e dinâmico, com o fim de contribuir para a preservação do patrimônio histórico e memória das ferrovias (BRASIL, 2003).³

Na Cartilha de Orientação para projetos deste tipo do Ministério do Turismo esta finalidade aparece com um pouco menos de ênfase, sendo o objetivo dos trens turísticos: “[...] agregar valor aos destinos turísticos, contribuindo para a preservação da memória ferroviária, configurando-se em atrativos culturais e produtos turísticos das cidades [...]” (IPHAN, 2014, p. 15). Na bibliografia, o conceito de ferrovias turísticas proposto por Allis (ALLIS; BRAMBATI, 2010; ALLIS, 2006) é o que mais se aproxima desta relação patrimônio e turismo.

Sem divergir das definições básicas propostas por outros autores (PALHARES, 2006; THOMSON, 2004; RONÁ, 2002), Allis (2006) justifica a utilização não pela questão semântica, mas por compreender as particularidades deste tipo de serviço e “[...] ao chamarmos ferrovia turística, damos destaque também ao entorno e as condições paisagísticas intervenientes em sua construção integral” (ALLIS, 2006, p. 123). Nesta lógica, o que a diferencia dos transportes comuns são também a forma de comercialização e os serviços agregados, como poderia ser o acompanhamento de um guia.

² A escassez como motivadora aparece também em outras publicações, anteriores a 2007, ano da Lei 11.483/2007 (PAOLILLO; REJOWSKI, 2006; RONÁ, 2002). Nestes livros, foi frequente a menção ao processo de privatização da RFFSA uma noção – questionável – de degradação do setor ferroviário. O trem como meio de preservação não recebeu atenção dos autores. Aqui, não se trata de um descuido, mas sim um importante indicador de particularidades entre a percepção do uso turístico e suas contribuições nos dois períodos – antes e depois da lei citada.

³ Vale lembrar que, antes da promulgação da Lei 11.483 de 2007 – revitalização do setor ferroviário – que atribuiu ao IPHAN a responsabilidade de preservação da memória ferroviária, em 2001, essa tarefa foi direcionada para a ANTT (BRASIL, 2001). A legislação (BRASIL, 2003), que segue vigente, aponta que cabe ao órgão: contribuir para a preservação do patrimônio histórico e da memória das ferrovias, em cooperação com as instituições associadas à cultura nacional, orientando e estimulando a participação dos concessionários do setor.

Apesar de sua relevância, a definição anterior é limitada quando consideramos os serviços que operam em linhas ativas e não exclusivamente turísticas, casos, por exemplo, do Expresso Turístico da CPTM ou Trem de Guararema, ambos em São Paulo. Não por menos, Lohmann, Fraga e Castro (2013) afirmam que a definição de trem turístico é controversa. Para os autores, a experiência proporcionada pelo deslocamento é um ponto chave para compreender a questão.

Para Thompson (2004) os trens turísticos podem ser divididos em duas categorias: os de tipo 1 tem a paisagem como apelo principal, no segundo caso (tipo 2), o trem é a própria atração por suas características físicas, sendo geralmente equipamento antigo, sobretudo, locomotivas a vapor. Tais considerações foram incorporadas por outros autores enquanto trens cênicos e nostálgicos (LOHMANN; FRAGA; CASTRO, 2013; ALLIS; BRAMBATTI, 2010; ALLIS, 2006; PALHARES, 2006).

Entre os autores citados no último parágrafo é comum também a menção ao contexto das ferrovias no Brasil, situação interpretada sempre como decadente. Dentro do contexto das concessões ferroviárias, a suspensão e atual escassez dos trens de longo percurso retirou o trem do cotidiano dos viajantes, passando assim para o campo nostálgico (FRAGA; CASTRO, 2012; ALLIS; BRAMBATTI, 2010). Também por isso não é incomum ver o trem da Estrada de Ferro Vitória Minas (EFVM) mencionado como trem turístico. Para compreender o exemplo é necessário lembrar as diferenças entre o deslocamento integrado aos serviços turísticos e o transporte turístico. No segundo, o meio de transporte é o próprio atrativo e a base para a experiência turística, sendo os cruzeiros marítimos um exemplo claro (PALHARES, 2006; RONÁ, 2002).

Como vimos, Fraga e Castro (2012) afirmam que o trem pode também ser indiretamente o desencadeador da experiência turística, uma vez que existe pouca oferta. Para eles, essa escassez de trens para passageiros pode ser percebida como um acionador da experiência no uso de trens regulares. Infelizmente, essas grandes possibilidades para o turismo geram visões distorcidas em projetos públicos, a percepção do trem enquanto atrativo por excelência. Também por isso, a Cartilha do MTUR (IPHAN, 2014) é clara ao mencionar que um trem turístico e cultural não é suficiente para transformar determinada localidade em um destino turístico, é necessário que o local possua outros atrativos.

RESULTADOS

Panorama dos Trens Turísticos no estado de São Paulo

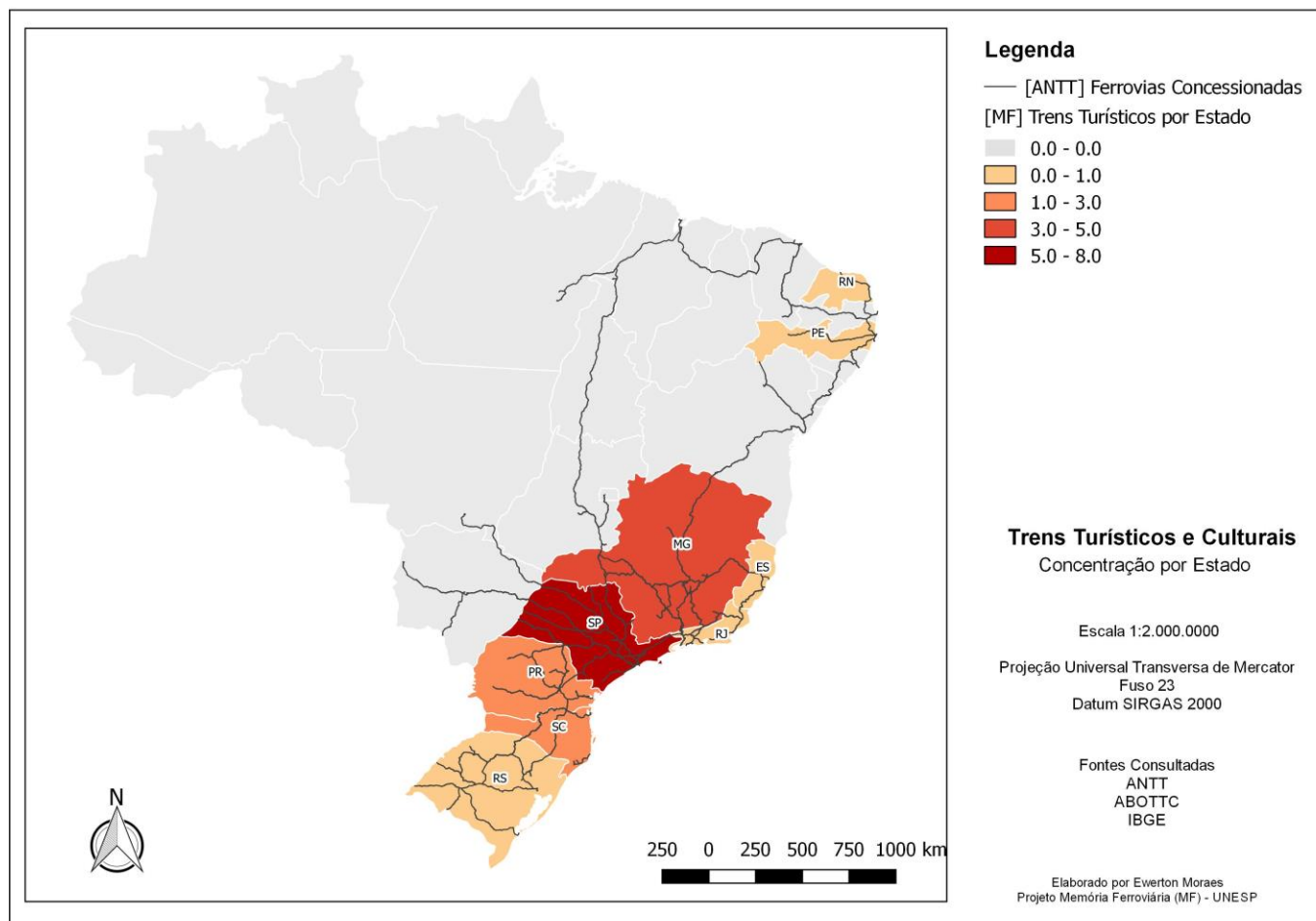
Criada em 2001, após a privatização da RFFSA, a ANTT é o órgão regulador dos transportes terrestres, incluído o ferroviário com finalidade turística. Como vimos, conforme a Resolução ANTT nº359 de 2003 (BRASIL, 2003), legalmente, um trem turístico é um serviço ferroviário não regular ou eventual, seja com finalidade turística, histórico-cultural ou comemorativa (REVISTA FERROVIA, 1970). Ainda com base na legislação, este tipo de serviço não caracteriza exclusividade no transporte – concessão – e pode ser realizado por

entidades públicas ou privadas. Entre 2004 e 2018, a Agência emitiu um total de 23 autorizações para trens turísticos.

Entre os serviços autorizados, atualmente, 14 estão em funcionamento e 9 paralisados ou ainda em fase de implantação (BRASIL, 2018). Em alguns casos, como no trecho Assis – Paraguaçu Paulista – Quatá, autorizado pela Resolução ANTT nº2.636 de 2008, há uma divergência de informações entre as fontes. Enquanto a ANTT indica que seja um trajeto sem operação, ele aparece em funcionamento na publicação da ABOTTC (2016) e também no site da Prefeitura de Paraguaçu Paulista (SP) (2018). A divergência, provavelmente, está relacionada à totalidade do trajeto, já que, atualmente, apenas o município de Paraguaçu Paulista é atendido pelo serviço. De toda forma, nos isso serve apenas para justificar a composição de fontes para identificação dos serviços no Brasil.

Tendo por base os dados da ANTT e ABOTTC, chegamos a um total de 23 trens turísticos no Brasil. Os serviços estão presentes em 9 estados e apresentam maior concentração na região Sudeste. Entre estes, o estado de São Paulo é o principal, conta com 8 trens (figura 1).

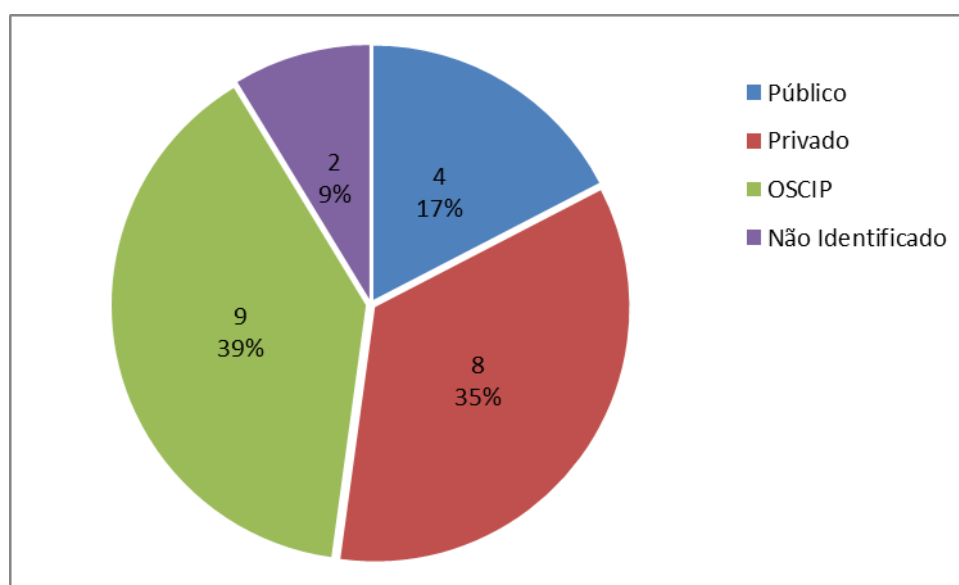
Figura 1. Mapa. Concentração de Trens Turísticos por Estado



Fonte: elaborado pelo autor.

Quanto aos operadores, em nível nacional, a maior parte é administrada por empresas privadas e iniciativas da sociedade civil, sendo 8 e 9 trens turísticos, respectivamente. Entre eles, a Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (ABPF), uma Organização da Sociedade Civil de Interesse Público (OSCIP) (ABPF, 2018), é a responsável pelo maior número de trens (figura 2).

Figura 2. Gráfico. Tipo de Gestor



Fonte: elaborado pelo autor.

A proporção anterior entre trens geridos pelo poder público e iniciativa privada não se aplica ao estado de São Paulo, recorte geográfico. Ao incluir as empresas públicas estaduais na lista de trens turísticos – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) e E.F. Campos do Jordão (EFCJ) - chegamos a oito serviços, havendo um empate entre os gestores públicos e associações (tabela 1).

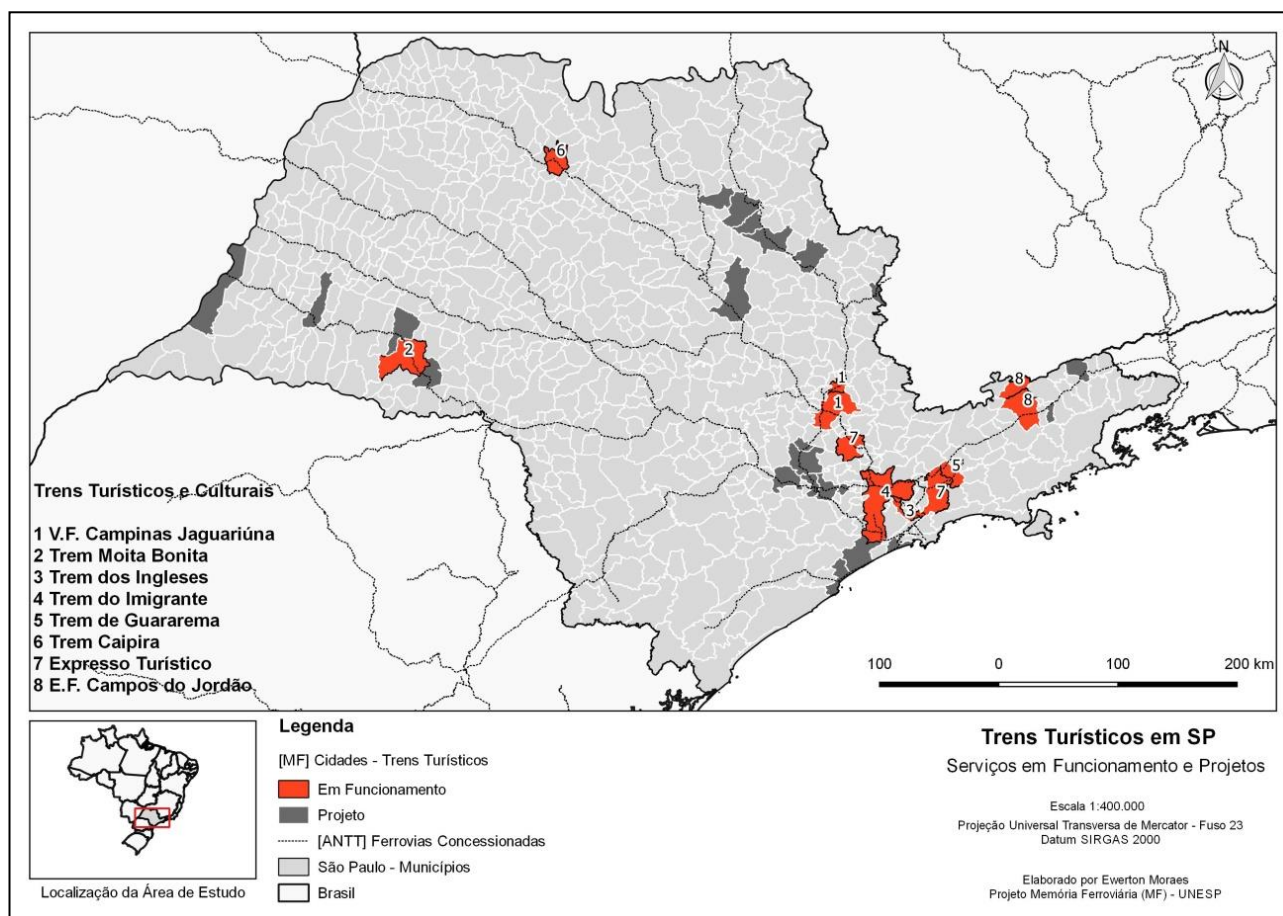
Tabela 1. Trens Turísticos no estado de São Paulo

UF	TREM	OPERADOR	TIPO
SP	Maria Fumaça Campinas Jaguariúna	ABPF	OSCIP
SP	Trem dos Imigrantes	ABPF	OSCIP
SP	Trem dos Ingleses	ABPF	OSCIP
SP	Trem de Guararema	ABPF	OSCIP
SP	E.F. Campos do Jordão	EFCJ	Público
SP	Trem Turístico e Cultural Moita Bonita	Prefeitura	Público
SP	Trem Caipira	Prefeitura	Público
SP	Expresso Turístico	CPTM	Público

Fonte: Elaborado pelo autor

A organização dos dados nos levou também a novas informações sobre a abrangência deste tipo de serviço no estado. Atualmente, 12 cidades estão diretamente relacionadas aos trens turísticos, em sua maioria, pontos de chegada e ou partida. No futuro, o número pode ser ainda maior, já que outros 26 municípios apareceram em notícias sobre novos projetos (figura 3).

Figura 3. Mapa. Trens Turísticos em São Paulo



Fonte: elaborado pelo autor.

Entre os projetos, de nosso conhecimento, os chamados Trem do Vinho (São Roque – Mairinque) e Trem Republicano (Itu – Salto) são os únicos em fase de implantação. Quanto aos outros, neste momento, não é possível determinar o andamento ou mesmo continuidade do projeto.

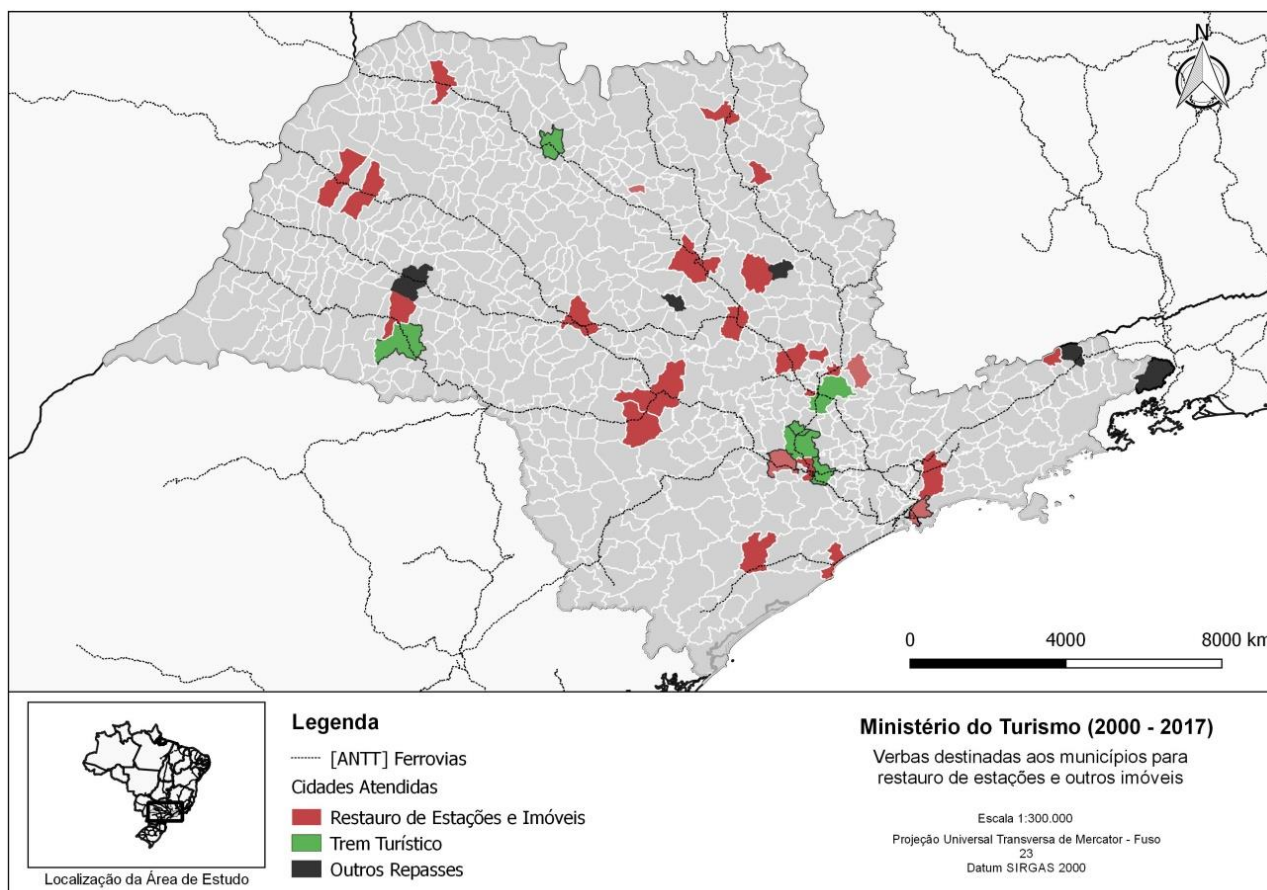
A presença da União e interesse federal pode ser indicada pela presença de convênios específicos entre o Ministério do Turismo e municípios para implantação de trens turísticos. Em São Paulo, apenas 4 projetos receberam apoio, dois deles, atualmente em funcionamento: Trem do Vinho, Trem Republicano, Trem Moita Bonita (Paraguaçu Paulista) e Trem Caipira (São José do Rio Preto).

Ministério do Turismo: convênios e investimentos relacionados ao patrimônio ferroviário

Com relação ao patrimônio ferroviário, os trens turísticos não foram o principal objetivo dos repasses do Ministério do Turismo. As reformas e restauros de estações foram o maior objeto dos convênios com os municípios. Entre 2005 e 2017, o órgão direcionou

verbas para 25 intervenções (figura 4). O restauro de outros tipos de bens ferroviários foi alvo de outras 3 parcerias: casa do chefe da estação (Amparo), armazém de bagagens (Santos) e Museu Ferroviário (Sorocaba).

Figura 4. Mapa. Ministério do Turismo - Verbas para o Patrimônio Ferroviário



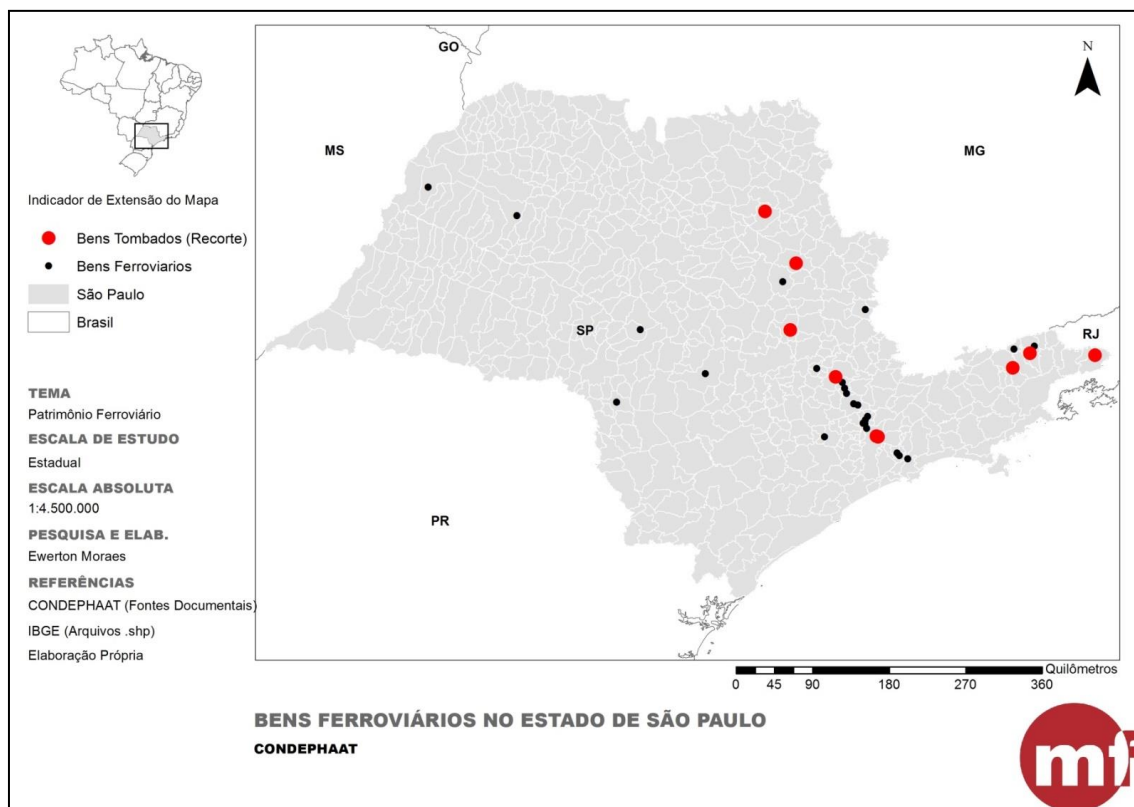
Fonte: elaborado pelo autor.

(DES)CONEXÕES COM AS POLÍTICAS DE PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO

As ações de preservação do patrimônio ferroviário em São Paulo foram tema de nosso mestrado. Tratamos, especificamente, as proteções realizadas pelo Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico (CONDEPHAAT) (MORAES, 2016). Por isso, como não poderia deixar de ser, neste tópico, propomos uma sobreposição dos dados, ou seja, relacionar os tombamentos – tomados enquanto parte das políticas de preservação do patrimônio – e as novas informações, especificamente, os trens turísticos e os repasses financeiros do Ministério do Turismo.

Até 2016, o CONDEPHAAT havia protegido 36 bens ferroviários (figura 5), em sua maioria, estações de passageiros. A Região Metropolitana de São Paulo (RMSP) e a região do Vale do Paraíba são as áreas com maior concentração de proteções.

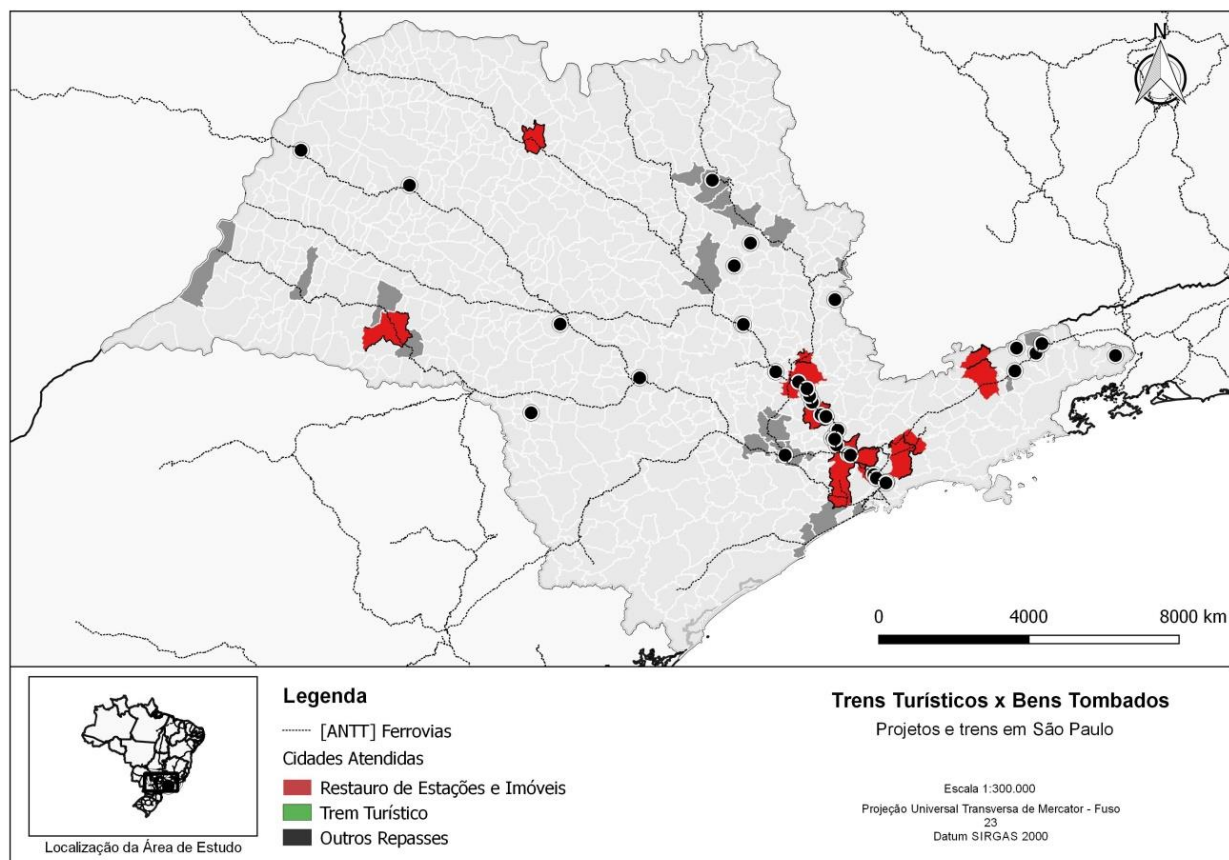
Figura 5. Mapa. Bens Ferroviários tombados pelo CONDEPHAAT (1969 - 2016)



Fonte: Moraes(2016)

Tampouco os trens em funcionamento ou mesmo os projetos parecem priorizar os bens tombados. Entre as 11 cidades já relacionadas a trens turísticos, 6 estão em municípios com bens tombados, não necessariamente os mesmos utilizados na operação ferroviária. O número é menor se consideramos os 25 municípios mencionados em projetos, apenas 4 estação em cidades com bens ferroviários protegidos.

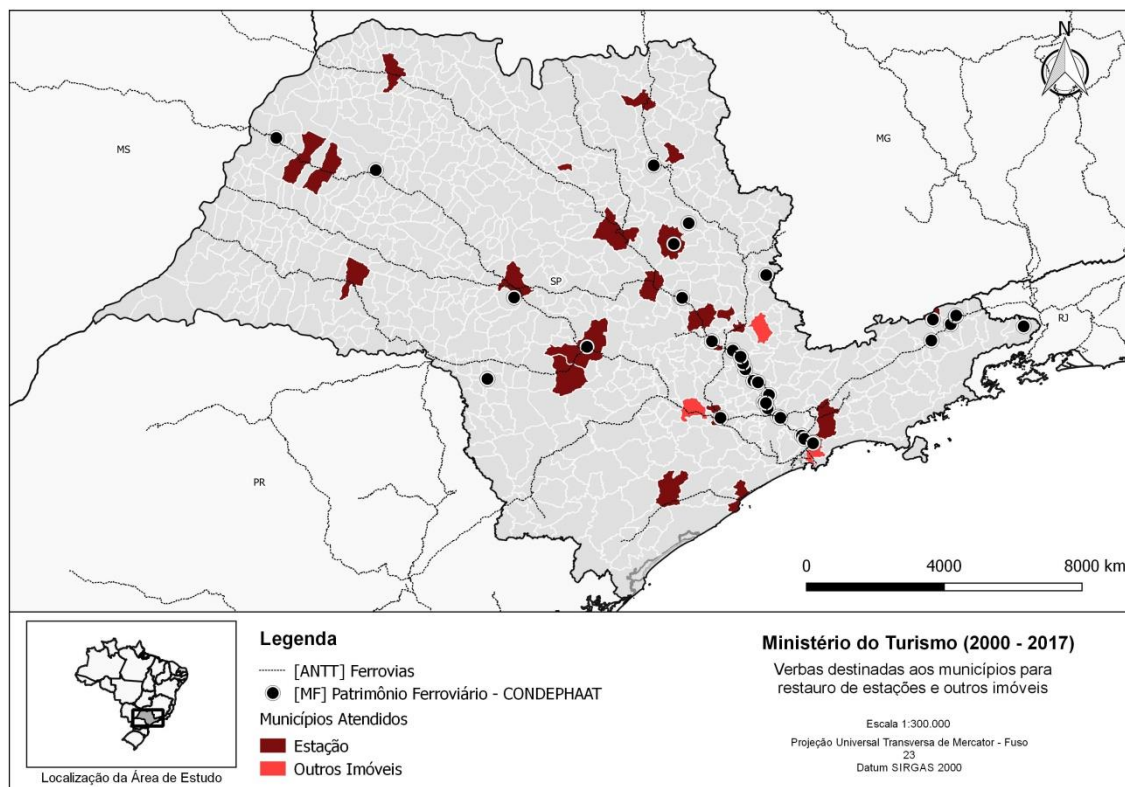
Figura 6. Mapa. Relação entre trens turísticos e bens tombados



Fonte: elaborado pelo autor.

Retomando os dados sobre repasse de verbas do Ministério do Turismo, nos chamou atenção o repasse para o restauro de 26 estações em São Paulo. Contudo, diferente do que poderíamos imaginar – alinhamento entre políticas de proteção e turismo – apenas 6 destes imóveis estão na lista de bens tombados (figura 7): Bauru, Botucatu, Descalvado, Jaguariúna, Mairinque e Piquete.

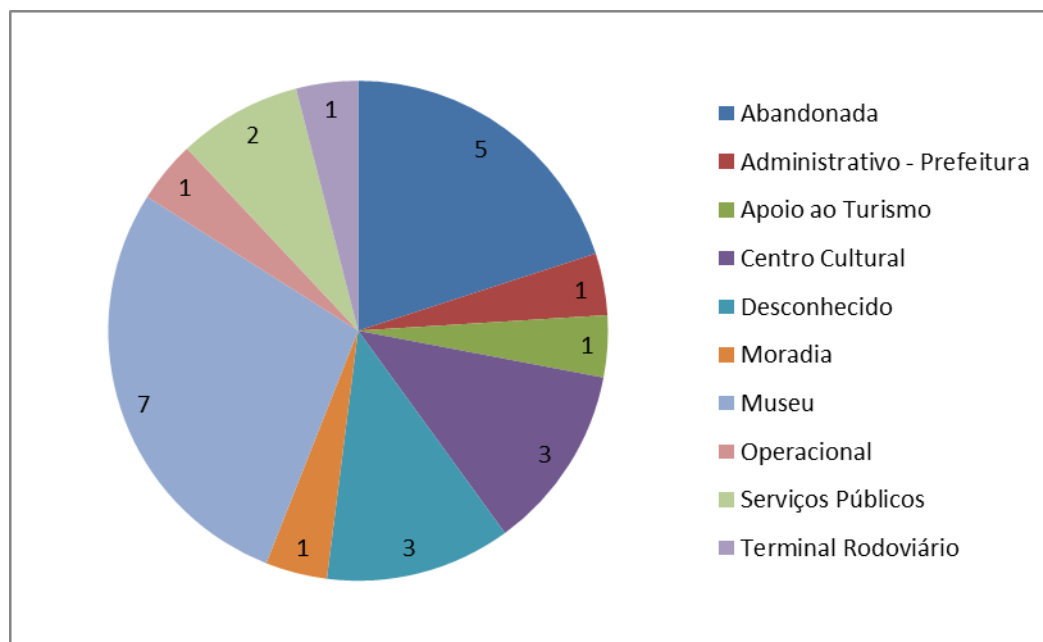
Figura 7. Mapa. Relação entre bens tombados e verbas federais para restauro



Fonte: elaborado pelo autor.

Com informações sobre o uso atual destes espaços poderíamos ter pistas da motivação e, de maneira otimista, até da relação dos imóveis com o planejamento do turismo. Contudo, a única fonte que reúne alguma informação (GIESBRETCH, 2018), um blog de um entusiasta da ferrovia, apresenta dados possivelmente desatualizados, em sua maioria, datados de 2014. De toda forma, vale conhecer o uso indicado (figura 11):

Figura 8. Gráfico. Situação das estações restauradas com apoio do MTUR



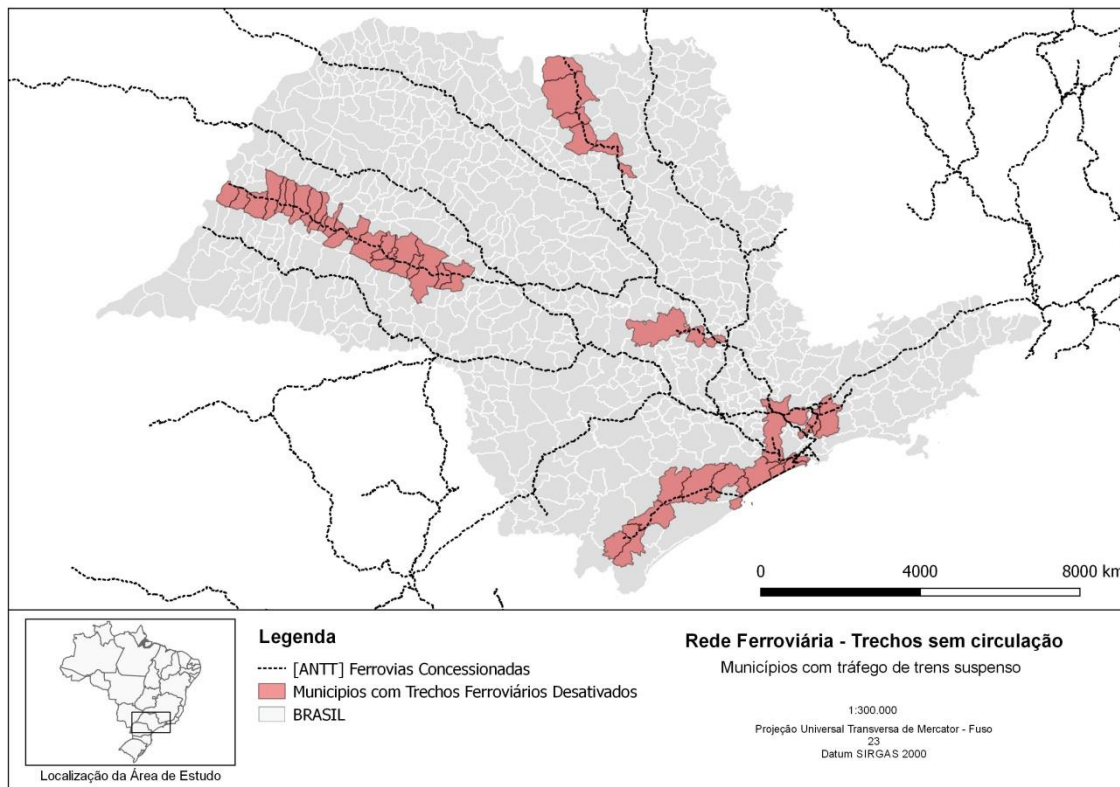
Fonte: elaborado pelo autor.

Nenhum dos imóveis identificados é, em si, um atrativo turístico consolidado. A maior parte dos espaços abriga museus municipais, espaços que podem exercer alguma atratividade ao turista, porém, nem sempre presente nos roteiros. No outro extremo, mesmo após o restauro, o abandono segue como um problema presente.

USOS OPERACIONAIS E A MALHA FERROVIÁRIA: UMA LACUNA NA PRODUÇÃO BIBLIOGRÁFICA

A operação ferroviária e a compatibilidade dos trens turísticos com a operação comercial das ferrovias foram aspectos negligenciados pela já escassa bibliografia sobre o tema. Assim, cremos que incluir ambos os aspectos aproximará nossa pesquisa da realidade do setor. Há um discurso comum de sucateamento das ferrovias. Contudo, nenhum dos textos menciona dados concretos sobre o funcionamento do setor. Tampouco, encontramos dados prontos sobre o volume de circulação de trens e transportes nas ferrovias de São Paulo. Para além da curiosidade, devemos lembrar que o uso de uma ferrovia ativa – mesmo que possua apenas o transporte de cargas – estará sempre condicionado à operação e, possivelmente, a existência de ociosidade. Na ausência de um critério para seleção dos trechos potenciais, optamos por identificar os trechos sem qualquer circulação (figura 7).

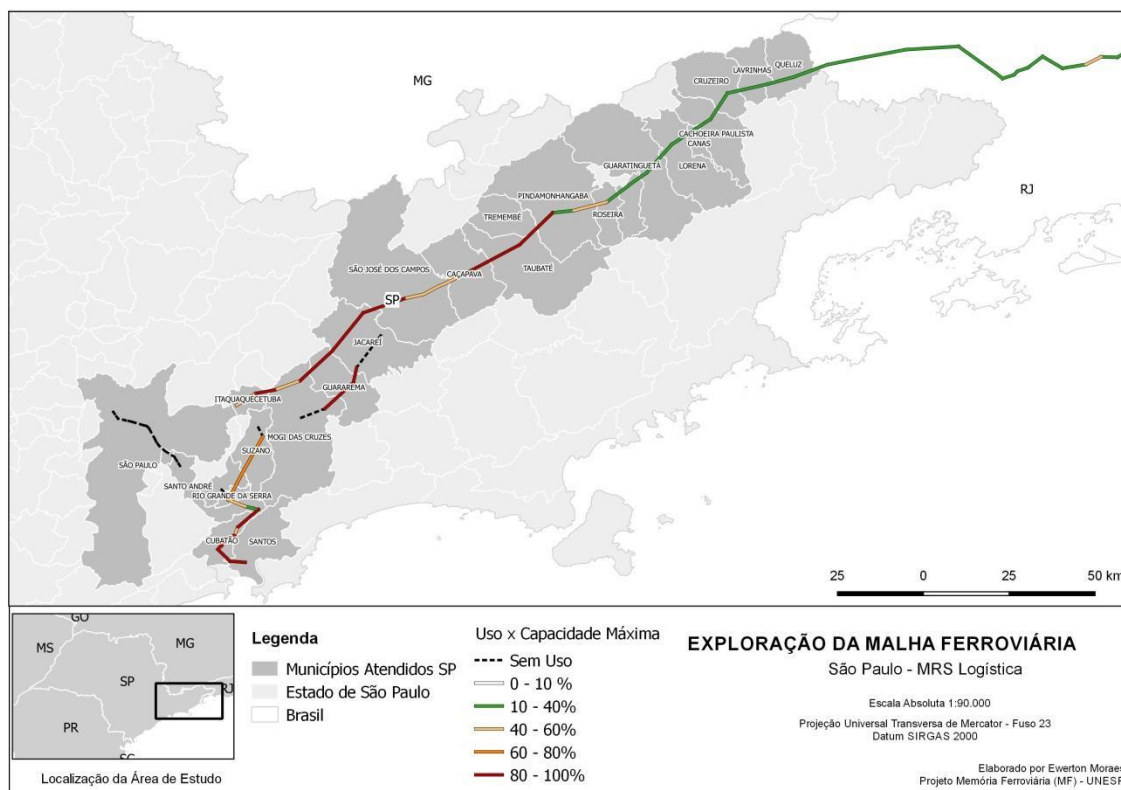
Figura 9. Mapa. Trechos Ferroviário sem Circulação



Fonte: elaborado pelo autor.

Obviamente, não é possível afirmar que todas ou quais as linhas do município indicado estejam desativadas. Por isso, para demonstração do potencial metodológico, elaboramos um mapa em escala menor e com dados sobre a capacidade operacional de uma ferrovia. Neste exemplo, apresentamos o trecho de São Paulo da MRS Logística, empresa concessionária de parte das linhas utilizadas pelo Expresso Turístico (CPTM) e Trem de Guararema (ABPF) (figura 8).

Figura 8. Exploração da Malha Ferroviária Paulista - MRS Logística



Fonte: Elaborado pelo autor. 2018.

Apesar de abordar apenas uma pequena parte da malha ferroviária paulista, o mapa (figura 8) apresenta indicadores contrários ao discurso da ferrovia como coisa do passado. É possível perceber, em tons mais escuros, trechos com grande circulação de trens, ocupando entre 80 e 100% da capacidade.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Enquanto o número de projetos e as ações do poder público no setor crescem, as investigações sobre os usos do patrimônio ferroviário – não apenas o turístico – seguem escassas. Na produção específica sobre o turismo, nos chamou atenção o distanciamento de questões sobre as funções operacionais ferroviárias dos bens edificados e, no caso dos trens turísticos, na ausência de informações sobre a exploração comercial da malha ferroviária ativa. Em outras palavras, há uma lacuna relacionada à operação ferroviária. Assim sendo, cremos a leitura da ferrovia enquanto um meio de transporte ativo e esforços para compreensão das funções operacionais dos trechos e edifícios estudados, futuramente, possam ser um importante diferencial dos trabalhos sobre o tema.

A grande quantidade de cidades interessadas em implantar novos serviços ferroviários turísticos também nos chamou atenção. Identificamos 17 projetos entre 2000 e

2017, atrativos que envolveriam diretamente 27 cidades, conforme mencionado nos periódicos e sites dos municípios. Infelizmente, em função da ausência de informações e documentos oficiais, não podemos garantir que todas as propostas seguem em andamento. De nosso conhecimento, apenas o Trem Republicano (Salto e Itu) e o Trem do Vinho (São Roque e Mairinque) estão com as obras iniciadas.⁴

Como vimos, a implantação de trens turísticos nestes municípios tem contado também com repasses de verbas do Ministério do Turismo, órgão federal. Até o momento, o MTUR investiu mais de 4 milhões de reais nos projetos citados. Se somarmos o Trem Republicano e o Trem do Vinho a outros projetos em funcionamento – Trem Caipira, Moita Bonita e Campinas Jaguariúna – chegaremos a um valor de mais de 10 milhões de reais em investimentos direcionados ao setor em um intervalo de 11 anos (2006 – 2017).

A relação entre turismo e patrimônio é ainda mais expressiva neste estudo se considerarmos que 27 estações restauradas entre 2005 e 2017 receberam alguma verba do Ministério do Turismo. Por outro lado, ficou claro também que o investimento não teve relação alguma com as políticas de preservação do patrimônio federal ou estadual, já que os bens e municípios contemplados não correspondem aos bens protegidos. Assim sendo, a relação entre o turismo e o patrimônio ferroviário, minimamente, está atrelada aos investimentos para essa preservação.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALLIS, T.; BRAMBATTI, L. E.. Trens e turismo. Caxias do Sul: Meridiano, 2010.

ALLIS, T. Turismo, patrimônio cultural e transporte ferroviário: um estudo sobre as ferrovias turísticas no Brasil e na Argentina. 2006. 232f. Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-Graduação em Integração da América Latina, Universidade de São Paulo, 2006.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DAS OPERADORAS DE TRENS TURÍSTICOS E CULTURAIS (ABOTTC) (Brasil). Trem Cultural dos Ingleses. Disponível em: <<http://www.abottc.com.br/cultural-train-of-the-british/?lang=es>>. Acesso em: 01 set. 2017.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA (Brasil). Quem somos. Disponível em: <<http://www.abpf.com.br/quem-somos/>>. Acesso em: 30 set. 2018.

BARRETO, Margarita. Turismo e Legado Cultural: as possibilidades do planejamento. 4. ed. São Paulo: Papirus, 2003.

BRASIL. AGENCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). Trens Turísticos e Comemorativos. Resolução nº 359, de 26/11/2003, por meio da qual estabeleceu procedimentos relativos à operação dos trens turísticos, histórico-culturais, e comemorativos. Disponível em: <<http://www.antt.gov.br/>>. Acesso em: 30 set. 2018.

BRASIL. AGENCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT).. Trens turísticos e comemorativos. 2015. Trens Turísticos e Culturais autorizados no período de 2004 a 2018. Disponível em:

⁴ Até o momento, nenhum dos projetos citados possui autorização da ANTT.

<http://www.antt.gov.br/passageiros/Trens_turisticos_e_comemorativos.html>. Acesso em: 30 set. 2018.

BRASIL. INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL (IPHAN). Patrimônio Ferroviário. Disponível em: <<portal.iphan.gov.br/>>. Acesso em: 30 jan. 2018.

BRASIL. MINISTÉRIO DO TURISMO. (Org.). Cartilha de Orientação para Proposição Projetos de Trens Turísticos e Culturais. 2010. Disponível em: <http://www.turismo.gov.br/export/sites/default/turismo/o_ministerio/publicacoes/downloads_publicacoes/cartilha-final-b.pdf>. Acesso em: 30 jan. 2014.

BRASIL. MINISTÉRIO DO TURISMO. (Org.). Cartilha de Orientação para Proposição Projetos de Trens Turísticos e Culturais. 2010. Disponível em: <http://www.turismo.gov.br/export/sites/default/turismo/o_ministerio/publicacoes/downloads_publicacoes/cartilha-final-b.pdf>. Acesso em: 30 jan. 2014.

BOLDORI, M. J.. TURISMO FERROVIÁRIO: UM ESTUDO SOBRE A PERCEPÇÃO DO DESENVOLVIMENTO DA REDE DE COOPERAÇÃO “AMIGOS DO TREM” NAS GÊMEAS DO IGUAÇU. 2012. 112 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Desenvolvimento Regional, Mestrado em Desenvolvimento Regional, Universidade do Contestado, Canoinhas, 2012. Disponível em: <http://www.unc.br/mestrado/editais/Dissertacao_Final_Marcelo_Boldori.pdf>. Acesso em: 04 jun. 2018.

COSTA, Flavia Roberta. Turismo e patrimônio cultural. São Paulo: Senac/SP, 2009.

FERNANDES, A.C. (2001). Da reestruturação corporativa à competição entre cidades: lições urbanas sobre os ajustes de interesses globais e locais no capitalismo contemporâneo. Espaço e Debates, 41 (XVII), 26-45.

FONSECA, M. C. L. O Patrimônio em Processo: trajetória de política federal de preservação no Brasil. Rio de Janeiro: Editora UFRJ: Minc – IPHAN, 2008.

FRAGA, C. C. I. ; FERNANDES, E. M. R.; CASTRO, R. T. Transporte. 2. ed. Rio de Janeiro: Cecierj, 2012.

GIESBRECHT, R. M.. Estações Ferroviárias do Brasil. 2018. Disponível em: <<http://www.estacoesferroviarias.com.br>>. Acesso em: 10 jul. 2018.

HARVEY, D. Do gerenciamento ao empresariamento: a transformação da administração urbana no capitalismo tardio. Revista Espaço & Debates n°39, 1996.

LEITE, Rogerio Proença. Contra-usos da cidade: Lugares e espaço público na experiência urbana contemporânea. Campinas: Editora da Unicamp, 2007.

LOHMANN, Guilherme; FRAGA, Carla; CASTRO, Rafael. Transportes e destinos turísticos: planejamento e gestão. Rio de Janeiro: Elsevier, 2013.

MENESES, José Newton Coelho. História & turismo cultural. Belo Horizonte: Autentica, 2004.

MORAES, E. H. Os bens ferroviários nos tombamentos do Estado de São Paulo (1969 – 1984). 2016. 191 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Mestrado em Arquitetura e Urbanismo, Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação (FAAC), Universidade Estadual Paulista (UNESP), Bauru, 2016. Disponível em: Acesso em: 30 set. 2018.

NUNES, Ivanil. La transformación de los negocios ferroviarios. In: CONGRESO DE LA ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE HISTORIA DEL FERROCARRIL. LOS FERROCARRILES EN AMÉRICA LATINA: HISTORIA Y LEGADO (SIGLOS XIX Y XX), 5., 2013, Santiago de Chile. ... : ., 2013. p. 1 - 29.

PALHARES, G. L.. Transportes Turísticos. 2 ed. São Paulo: Aleph, 2006.

PAOLILLO, A. M. ; REJOWSKI, M. Transportes. 3. ed. São Paulo: Aleph, 2006.

PREFEITURA DE BAURU (Bauru). Projeto Ferrovia para Todos. Página fora do ar.. Disponível em: <http://www.bauru.sp.gov.br/secretarias/sec_cultura/patrimonio.aspx>. Acesso em: 04 abr. 2015.

REVISTA FERROVIA. São Paulo: Associação dos Engenheiros da E. F. Santos a Jundiaí, v. 84, maio 1982. Bimestral.

RIBEIRO, S. B. Na Linha da Preservação: o leito ferroviário Campinas - Jaguariúna. Campinas: Tratore Livros, 2007.

RODRIGUES, Marly. Preservar e consumir: o patrimônio histórico e o turismo. In: FUNARI, Pedro Paulo; PINSKY, Jaime. Turismo e patrimônio cultural. São Paulo: Contexto, 2003. 3ª Ed. p. 15 – 24.

RONÁ, R. D. Transportes no Turismo. Barueri: Manole, 2002.

SANTOS, P.K.A. Conjunto Ferroviário da Estação Guanabara (Campinas – SP): estudo sobre práticas de preservação e usos do patrimônio ferroviário / Priscila Kamilynn Araujo dos Santos, 2017. 270 f.

SÃO PAULO (Estado). CONSELHO DE DEFESA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO, ARQUEOLÓGICO, ARTÍSTICO E TURISTÍSTICO (CONDEPHAAT). Processo de tombamento 21273/80. Acervo da Estrada de Ferro Perus-Pirapora-Cajamar. CONDEPHAAT, 1980

SERVIÇO BRASILEIRO DE APOIO ÀS MICRO E PEQUENAS EMPRESAS (Brasil). Trens Turísticos e Culturais do Brasil. Brasília: Sebrae, 2016. Disponível em: <[http://www.bibliotecas.sebrae.com.br/chronus/ARQUIVOS_CHRONUS/bds/bds.nsf/1e1cfdcbdf6b1a45ce04e7999efad58a/\\$File/7250.pdf](http://www.bibliotecas.sebrae.com.br/chronus/ARQUIVOS_CHRONUS/bds/bds.nsf/1e1cfdcbdf6b1a45ce04e7999efad58a/$File/7250.pdf)>. Acesso em: 30 set. 2018.

YÁZIGI, Eduardo. Saudades do futuro: por uma teoria do planejamento territorial do turismo. São Paulo: Plêiade, 2009.