UNIVERSIDADE FEDERAL DE JUIZ DE FORA
FACULDADE DE ENGENHARIA
MESTRADO EM AMBIENTE CONSTRUÍDO

José Leonardo Marcelo Afonso

POTENCIAIS IMPACTOS SOCIOECONÔMICOS E AMBIENTAIS NA ATIVAÇÃO DE TREM TURÍSTICO NA ZONA DA MATA MINEIRA

JUIZ DE FORA
2017

JOSÉ LEONARDO MARCELO AFONSO

POTENCIAIS IMPACTOS SOCIOECONÔMICOS E AMBIENTAIS NA ATIVAÇÃO DE TREM TURÍSTICO NA ZONA DA MATA MINEIRA

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Ambiente Construído da Universidade Federal de Juiz de Fora como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre em Ambiente Construído.

Orientador: Dr: José Alberto Barroso Castañon

Juiz de Fora
2017

Ficha catalográfica elaborada através do programa de geração
automática da Biblioteca Universitária da UFJF,
com os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

Afonso, José Leonardo Marcelo.
Potenciais impactos socioeconômicos e ambientais na ativação de trem turístico na Zona da Mata Mineira / José Leonardo Marcelo Afonso. -- 2017.
97 f. : il.

Orientador: José Alberto Barroso Castañon
Dissertação (mestrado acadêmico) - Universidade Federal de Juiz de Fora, Faculdade de Engenharia. Programa de Pós Graduação em Ambiente Construído, 2017.

1. Trens turísticos. 2. Transporte ferroviário. 3. Impactos. 4. Planejamento urbano. I. Castañon, José Alberto Barroso, orient. II. Título.

José Leonardo Marcelo Afonso

Potenciais impactos socioeconômicos e ambientais na ativação de trem turístico na Zona da Mata Mineira

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Ambiente Construído da Universidade Federal de Juiz de Fora como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre em Ambiente Construído.

Aprovado em 16 de Fevereiro de 2017.

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. José Alberto Bartoso Castañon (Orientador)
Universidade Federal de Juiz de Fora

Profª. Dra. Maria Teresa Gomes Barbosa
Universidade Federal de Juiz de Fora

Profª. Dra. Gheysa Lemes Gonçalves Gama
Instituto Federal do Sudeste de Minas Gerais

AGRADECIMENTOS

Agradeço inicialmente a Deus e a minha família, por enorme suporte e incentivo para que eu sempre buscasse atingir meus objetivos e continuasse a caminhar em busca dos meus sonhos.

Agradeço a Universidade Federal de Juiz de Fora, por continuar a acreditar que a educação e o conhecimento nos tornam seres humanos mais capazes e nos permite passar o conhecimento para as gerações futuras.

Agradeço ao PROAC e seus membros da banca do exame de seleção por acolherem o tema da pesquisa e me dar a oportunidade de descobrir novos horizontes, bem como concederem a bolsa de auxílio financeiro.

Agradeço ao meu orientador José Alberto Barroso Castañon por clarear meu caminho durante a pesquisa e também por entender os momentos de ausência devido aos acontecimentos que não estamos preparados.

Agradeço também as professoras Maria Teresa Gomes Barbosa e Maria Aparecida Steinherz Hippert pelas orientações e observações durante a pesquisa, que ajudaram muito na reorganização e realização deste trabalho.

Agradeço à coordenação e corpo docente do mestrado pela transmissão de conhecimento, e aos secretários Fabiano Vanon e Lília de Ávila, pela prontidão em ajudar sempre que solicitei algo.

Agradeço, por fim, a todos os que contribuíram de forma direta ou indireta para que eu pudesse percorrer durante os meses de pesquisa sem pensar em desistir e continuar a acreditar que tudo tem seu tempo e sua hora para acontecer.

“Como um arquiteto, você projeta para o presente, com uma consciência do passado, para um futuro que seja essencialmente desconhecido.”

Norman Foster

RESUMO

Segundo o Ministério do Turismo (2013), dentre os diversos tipos de turismo existentes no Brasil, muitos estão ligados diretamente à cultura do transporte ferroviário, utilizando o trem como meio de locomoção entre localidades e, também, como herança cultural. A preservação do transporte ferroviário de passageiros ocasiona ainda em ações para a revitalização de espaços e edificações históricas pois ambas se conectam em prol do resgate da memória passada, nos fazendo observar o presente e ajudando a planejar o futuro. Considerando a hipótese da ativação de uma linha férrea em uma determinada região, devemos prever quais os possíveis impactos que serão causados para garantir um desenvolvimento regional equilibrado, guiados pelas diretrizes básicas da sustentabilidade. A proposta deste trabalho visualiza a possibilidade de se implantar um trem turístico na região da Zona da Mata Mineira, na microrregião de Juiz de Fora, compreendendo as características socioeconômicas dos munícipios envolvidos na ativação de uma possível nova linha férrea. Prevê, ainda, os potenciais impactos socioeconômicos e ambientais na região, criando uma outra hipótese do quão multimodal uma estrutura ferroviária poderá se desenvolver a longo prazo. Através de uma revisão bibliográfica voltada para o setor ferroviário no Brasil, elucida-se o panorama atual das ferrovias no país bem como os atuais trens turísticos operantes. Em um segundo momento da pesquisa, o levantamento de dados socioeconômicos dos municípios envolvidos no recorte espacial da pesquisa e de que forma a cultura ferroviária atualmente se faz presente neles, ajudam a sugerir a rota do novo trem baseada, também, em conceitos urbanísticos aplicados, para que se consiga visualizar os possíveis impactos que podem ser causados na região.

Palavras-chave: transporte ferroviário; trem turístico; impactos, memória.

ABSTRACT

According to the Ministry of Tourism (2013), among the various types of tourism in Brazil, many are directly linked to the culture of rail transportation, using the train as a means of locomotion between localities and also as cultural heritage. The preservation of rail transport also leads to actions for the revitalization of historical spaces and buildings because both connect in favor of the rescue of past memory, making us observe the present and helping to plan the future. Considering the hypothesis of the activation of a railway line in a given region, we must predict what possible impacts will be caused to ensure a balanced regional development, guided by the basic sustainability guidelines. This work intends to visualize the possibility of establishing a tourist train in the region of Zona da Mata Mineira, in the Juiz de Fora microregion, comprising the socioeconomic characteristics of the towns involved in the activation of a possible new railway line. It also foresees the potential socioeconomic and environmental impacts in the region, creating another hypothesis of how multimodal a railway structure could develop in the long term. Through a bibliographical review focused on the railroad sector in Brazil, the current panorama of the railways in the country as well as the current operant tourist trains are elucidated. In a second moment of the research, the socioeconomic data collection of the cities involved in the spatial analysis of the research and how the railway culture is currently present in them, help to suggest the route of the new train based, also, on urbanistic concepts applied, to be able to visualize the possible impacts that can be caused in the region.

Keywords: railway transport; tourist train; impacts, memory.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Metodologia da pesquisa e aplicação 18
Figura 2 - Composição de passageiro da E.F Mauá, em 1854 22
Figura 3 - Malha Ferroviária da Estrada de Ferro Central do Brasil em 1965 28
Figura 4 - Estados brasileiros com presença de trem turístico 36
Figura 5 - Zona da Mata mineira contextualizada dentro de Minas Gerais 48
Figura 6 - Zona da Mata mineira e suas microrregiões 49
Figura 7 - Microrregião de Juiz de Fora e seus municípios 52
Figura 8 - Municípios presentes no recorte espacial da pesquisa 53
Figura 9 - Estação de Água Limpa, ao centro da foto, em 1915 57
Figura 10 - Sítio da antiga Estação de Água Limpa, atualmente ocupada por edificações de serviço 57
Figura 11 - Antiga Estação de Goianá, década de 1960 59
Figura 12 - Entorno da antiga Estação de Goianá, década de 1960 60
Figura 13 - UBS de Goianá, construída no sítio da Estação após sua demolição 61
Figura 14 - Edificação antiga com características arquitetônicas da época da Estação 61
Figura 15 - Carro de passageiros estacionado na Estação de Rio Novo, em 1972 65
Figura 16 - Estação de Rio Novo, em 2013 65
Figura 17 - Registro da Estação de Furtado de Campos em 1970 67
Figura 18 - Estação de Furtado de Campos em 2015 68
Figura 19 - Rota do proposto novo trem e seu percurso em quilômetros 70
Figura 20 - Sugestão para implantação de nova estação em Coronel Pacheco ... 72
Figura 21 - Sugestão para implantação de nova estação de trem em Goianá 73
Figura 22 - Localização da Estação de Rio Novo no contexto urbano atual 74
Figura 23 - Praça Ronaldo Dutra Borges e algumas edificações do seu entorno . 75
Figura 24 - Percurso possível partindo de Rio Novo para Furtado de Campos 76
Figura 25 - Opções de caminhos para Furtado de Campos após desvio do centro de Rio Novo 77
Figura 26 - Localização da Estação de Furtado de Campos no contexto urbano atual 77

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Atuais concessionárias das malhas ferroviárias brasileiras 32
Tabela 2 - Trens turísticos operantes no Brasil segundo o Ministério do Turismo 37
Tabela 3 - Trens turísticos operantes no Brasil segundo a ANTT 38
Tabela 4 - Trens turísticos operantes no Brasil segundo a ABOTTC 39

LISTA DE ABREVEAÇÕES E SIGLAS

ABPF - Associação Brasileira de Preservação Ferroviária
ABOTTC - Associação Brasileira das Operadoras de Trens Turísticos e Culturais
AFAGO - Associação dos Artesãos e Pequenos Produtores Familiares de Goianá
ANTT - Agência Nacional de Transportes Terrestres
BNDES - Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
DNEF - Departamento Nacional de Estradas de Ferro
DNER - Departamento Nacional de Estradas de Rodagem
DNIT - Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte
E.F. – Estrada de Ferro
E.F.C.B - Estrada de Ferro Central do Brasil
E.F.D.P.II - Estrada de Ferro D. Pedro II
E.F.L - Estrada de Ferro Leopoldina
E.F.S.J - Estrada de Ferro Santos – Jundiaí
EMATER-MG - Empresa de Assistência Técnica e Extensão Rural do Estado de Minas Gerais
EUA - Estados Unidos da América
FCA - Ferrovia Centro-Atlântica
FECITUR - Federação dos Circuitos Turísticos de Minas Gerais
FEPASA - Ferrovia Paulista S.A.
GESFRA - Grupo Executivo para Substituição de Ferrovias e Ramais Antieconômicos
IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IEPHA - Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais
MPF - Movimento de Preservação Ferroviária
OSCIP - Organização da Sociedade Civil de Interesse Público
RFFSA - Rede Ferroviária Federal S.A.
S.A. - Sociedade Anônima
SPU - Secretaria do Patrimônio da União
UBS - Unidade Básica de Saúde

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO 12

1.1. CONSIDERAÇÕES INICIAIS 13

1.2. JUSTIFICATIVA 13

1.3. OBJETIVOS 15

1.4. METODOLOGIA DA PESQUISA 15

1.5. ESTRUTURA 18

2. REVISÃO BIBLIOGRÁFICA 20

2.1. FERROVIAS NO BRASIL 20

2.1.1. Nascimento 20

2.1.2. Desenvolvimento 23

2.1.3. Desaceleração e declínio 26

2.1.4. Panorama atual 31

2.2. FERROVIAS TURÍSTICAS 33

2.2.1. Trem turístico e sua definição 33

2.2.2. Trens turísticos no Brasil 35

2.3. TREM DO VINHO: CÊNICO,NOSTÁLGICO E RENTÁVEL 41

3. UM NOVO TREM TURÍSTICO EM MINAS 48

3.1. A ZONA DA MATA MINEIRA 48

3.2. ONDE SITUAR O NOVO TREM? 53

3.2.1. Coronel Pacheco 55

3.2.2. Goianá 58

3.2.3. Rio Novo 63

4. POTENCIAIS IMPÁCTOS 70

4.1. IMPÁCTOS SOCIOECONÔMICOS 79

4.2. IMPÁCTOS AMBIENTAIS 81

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS 83

REFERÊNCIAS CONSULTADAS 85

APÊNDICES 90

ANEXOS 93

1. INTRODUÇÃO

O planejamento do turismo provém de um sistema inter-relacionado de oferta e demanda, onde os fatores de demanda são os mercados de turismos e seus atrativos, equipamentos e serviços turísticos, e os fatores de oferta compreendem as atividades turísticas, alojamentos e outros equipamentos e serviços. Os atrativos turísticos são denominados através dos aspectos característicos do local e seus diferenciais, bem como as atividades desenvolvidas em função deles.

Ao observar uma determinada localidade com potencial turístico percebe-se como ela se caracteriza: se é uma região mais cosmopolita, dotada de infraestrutura suficiente e tendendo a mesclar com outras atividades urbanas, ou se é regionalista, realçando um turismo mais regional, onde o principal atrativo são as raízes culturais da região e sua interconexão entre o passado e a contemporaneidade.

Muitas regiões turísticas atualmente utilizam de meios de transporte que, ainda que visem atingir sua função primária de levar passageiros de um lugar a outro, também se utilizam desses transportes como forma de atrativo a novas experiências de lazer como, por exemplo, veículos aquáticos ou veículos sobre trilhos. É nesse nicho que se inserem os trens turísticos que visam não só locomover passageiros, mas o resgate cultural de uma época onde foram utilizados como principal meio de transporte pela população local.

A implantação de um trem turístico, se viável, pode trazer diversas contribuições positivas para uma região, seja no âmbito da paisagem urbana, com a requalificação de antigas edificações de embarque e desembarque (se existirem), seja no âmbito socioeconômico, atraindo turistas para passeios e consumo de artesanato regional.

Neste trabalho de pesquisa serão previstos os principais impactos socioeconômicos e ambientais se implantado um trem turístico em um trecho de um antigo ramal ferroviário desativado, entre cidades com características regionalistas na Zona da Mata de Minas Gerais, especificamente na Microrregião de Juiz de Fora, compreendendo os municípios de Coronel Pacheco, Goianá e Rio Novo.

1.1. CONSIDERAÇÕES INICIAIS

O planejamento de turismo, além de ser um sistema integrado, exige planos de longo prazo e projetos estratégicos. Os planos de longo prazo referem-se a metas e objetivos específicos e acham-se vinculados aos padrões de desenvolvimento de um futuro determinado. É necessário entender que um planejamento turístico sustentável é composto por fases, como estudo preliminar, diagnóstico e prognóstico (BENI, 1999).

A Cartilha de Orientações para a Proposição de Projetos de Trens Turísticos e Culturais desenvolvida pelo Ministério do Turismo (BRASIL, 2010) cita que, dentre os diversos tipos de turismo existentes no Brasil, muitos estão ligados diretamente à cultura do transporte ferroviário, não apenas utilizando o trem como meio de locomoção entre localidades, mas, também, como o hábito de utilizar o trem como herança cultural, vivenciando a memória de tempos passados. Por mais que novas tecnologias no transporte ferroviário estejam sendo desenvolvidas, é notório que os trens brasileiros que são utilizados no turismo fazem parte do patrimônio histórico nacional, utilizando-se de locomotivas antigas operadas com tração à vapor, por exemplo.

1.2. JUSTIFICATIVA

De acordo com pesquisa realizada pelo Ministério do Turismo (BRASIL, 2013), o turismo cultural é a terceira opção turística mais procurada no Brasil, ficando atrás do ecoturismo e do turismo de aventura. É preciso destacar que o turismo cultural está ligado ao patrimônio histórico e este abrange não só meios edificados e naturais, mas também toda a riqueza cultural humana, denominada de patrimônio imaterial.

Segundo Barreto (2000), o plano de reutilização de ferrovias para turismo visa incentivar a revitalização do transporte de passageiros, incrementando a atividade do turismo e estimulando a preservação patrimonial. Portanto, patrimônio histórico e cultural não se limita apenas ao que está exposto à visão, mas também aquele ressaltado pelos outros meios sensoriais. A preservação patrimonial é importante por agir no envolvimento da comunidade com a própria cultura e ambiência, aguçando o sentimento de pertencimento ao espaço. A preservação da cultura de transporte ferroviário de passageiros ocasiona ainda em ações para a revitalização de espaços

e edificações históricas pois ambas se conectam em prol do resgate da memória passada, nos fazendo observar o presente e ajudando a planejar o futuro.

Dados do Ministério do Turismo (BRASIL, 2014) mostram que operam atualmente no estado de Minas Gerais 06 trens turísticos dos 26 em atividade no país. Dois deles, operados pela Ferrovia Centro-Atlântica (FCA), estão ligados ao patrimônio histórico de cidades barrocas como Ouro Preto e São João Del Rei. Outros dois são operados pela Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (ABPF) e, além do apelo cultural da memória ferroviária, estão conectados a paisagens serranas, mais precisamente na microrregião de São Lourenço. Restam então outros dois trens turísticos, um deles na cidade de Ipatinga e o outro no município de Rio Acima. Das doze mesorregiões de Minas Gerais, quatro delas são atendidas por trens turísticos: Região Metropolitana de Belo Horizonte (os trens Ouro Preto – Mariana e Trem das Cachoeiras), Sul e Sudoeste de Minas (Trem das Águas e Trem da Serra da Mantiqueira), Campo das Vertentes (São João Del Rei – Tiradentes) e Vale do Rio Doce (Estrada de Ferro Caminho das Águas).

Atualmente, não há trens de passageiros ativos na Zona da Mata Mineira, que detém microrregiões bem servidas de ramais ferroviários. Observando a microrregião de Juiz de Fora, nota-se o contexto geográfico de uma possível linha de trem turístico que poderia ir do município de Coronel Pacheco até o município de Rio Novo (no distrito de Furtado de Campos), visando descobrir se há potencial turístico para se desenvolver na região utilizando a infraestrutura do ramal da antiga Estrada de Ferro Leopoldina, ainda existente e, com isso, promover o resgate da antiga linha férrea na região.

A inserção de uma nova linha de trem voltada para o turismo nestas localidades pode vir a gerar emprego e renda para a população dos municípios envolvidos, baseados na sua cultura regionalista de interior, que envolve artesanato e gastronomia local. Segundo Murta e Albano (2002), a interpretação da cultural local é de extrema importância para que os visitantes tenham uma experiência mais valorizada, levando a uma melhor compreensão e apreciação do local visitado.

Falando de um entorno mais imediato, o município de Juiz de Fora, considerado capital regional da Zona da Mata, poderá se beneficiar no setor de transportes, pois a possibilidade de ligar a cidade através do transporte ferroviário até o Aeroporto Regional da Zona da Mata, situado entre Goianá e Rio Novo, é considerável.

1.3. OBJETIVOS

Com a condicionante da ativação de uma linha férrea em uma determinada região, devemos prever quais os possíveis impactos que serão causados, bem como as possíveis estratégias a serem tomadas para garantir um desenvolvimento regional equilibrado, direcionadas pelas diretrizes básicas de sustentabilidade.

O objetivo principal da dissertação pretende demonstrar quão multimodal uma estrutura ferroviária poderá se desenvolver futuramente a partir da implantação do possível trem turístico, mostrando se há possibilidades de utilizar a linha férrea também para o transporte intermunicipal de passageiros e para o transporte de cargas.

A proposta desta dissertação tem como objetivo secundário visualizar a possibilidade de se implantar um trem turístico na região da Zona da Mata Mineira, na microrregião de Juiz de Fora, compreendendo as características socioeconômicas dos munícipios envolvidos, bem como, o histórico de suas estações e/ou paradas utilizadas como limitadores do trecho em pesquisa. As estações e paradas que definem o limite desta pesquisa são:

- Estação Água Limpa, localizada no município de Coronel Pacheco;
- Estação de Goianá, localizada no município de Goianá;
- Estação de Rio Novo, localizada no município de Rio Novo;
- Estação de Furtado de Campos, localizada em distrito do mesmo nome, no município de Rio Novo.

Após o estudo das localidades mencionadas acima, pretende-se apresentar o percurso do possível trem, bem como sugerir, com base na metodologia de pesquisa, as melhores opções de implantação das estações de embarque e desembarque e, para finalizar, descrever os potenciais impactos socioeconômicos e ambientais que poderão ser causados caso seja o proposto trem seja ativado na região.

1.4. METODOLOGIA DA PESQUISA

A metodologia empregada nesta dissertação baseia-se majoritariamente em uma abordagem qualitativa, utilizando-se de revisão bibliográfica e estudo de caso a respeito do tema, e também do levantamento de dados a respeito do objeto de estudo

para que possamos compreender com mais clareza o recorte espacial e suas características principais.

Essa pesquisa é de natureza básica, visando se tornar fonte para estudos futuros sobre a implantação de linhas férreas e também planejamentos urbanos em municípios com aparente potencial turístico.

Quanto aos objetivos, a pesquisa é classificada inicialmente como exploratória, com a finalidade de proporcionar maior familiaridade com o tema do transporte ferroviário e também sua utilização no setor do turismo, envolvendo uma revisão bibliográfica que informa de maneira sucinta o pesquisador sobre linha do tempo das ferrovias no Brasil e sobre os trens turísticos operantes no país. De acordo com Gil (2008), a pesquisa exploratória geralmente envolve levantamento bibliográfico e documental, entrevistas não padronizadas e estudos de caso.

Em um segundo momento, a pesquisa desenvolve caráter descritivo, que segundo Gil (2008), têm como objetivo primordial descrever as características de determinada população ou fenômeno ou o estabelecimento de relações entre variáveis. Gil reforça ainda que uma das características mais significativas da pesquisa descritiva está na utilização de técnicas padronizadas de coleta de dados. Nesta pesquisa, entrevistas semiestruturadas (APÊNDICE A) foram de grande ajuda na coleta destes dados.

Segundo Allis (2013), a produção acadêmica sobre transportes turísticos no Brasil, no formato de livros, é bastante reduzida, sendo que a obra de Guilherme Lohmann Palhares, Transportes Turísticos, pode ser apontada como a mais consistente e ainda válida contribuição para este campo no Brasil. Por outro lado, o mesmo não ocorre quando se observa a produção no formato de artigos, com a vantagem de que as atualizações sobre o assunto podem ser mais dinâmicas.

Em um estudo baseado numa situação hipotética, devemos ficar atentos para evitar a criação de uma especulação por parte daqueles que entrevistamos, deixando cientes do objetivo da pesquisa. Segundo Vieira e Tibola (2005), o estudo de abordagem qualitativa deve preocupar-se com aspectos da realidade do indivíduo visando desvendar um objeto subjetivo do pensamento humano. Acrescentam, portanto, que há que se ter competência para analisar os dados levantados para extrair as relações que existem com situações típicas de marketing.

Para levarmos a hipótese da implantação do novo trem turístico, baseados nos dados levantados na revisão bibliográfica e na descrição dos municípios envolvidos

na pesquisa, utilizaremos da interpretação dos conceitos de Kevin Lynch sobre urbanismo para predeterminar os pontos de parada. A aplicação do método é baseada no livro a “Imagem da Cidade”.

No livro, Lynch (1997) destaca a maneira como percebemos a cidade e as suas partes constituintes, baseado em um extenso estudo em três cidades norte-americanas, no qual pessoas eram questionadas sobre sua percepção da cidade, como estruturavam a imagem que tinham dela e como se localizavam. A partir daí, conclui que os elementos que as pessoas utilizam para estruturar sua imagem da cidade podem ser classificados entre cinco tipos: caminhos, limites, bairros, pontos nodais e marcos.

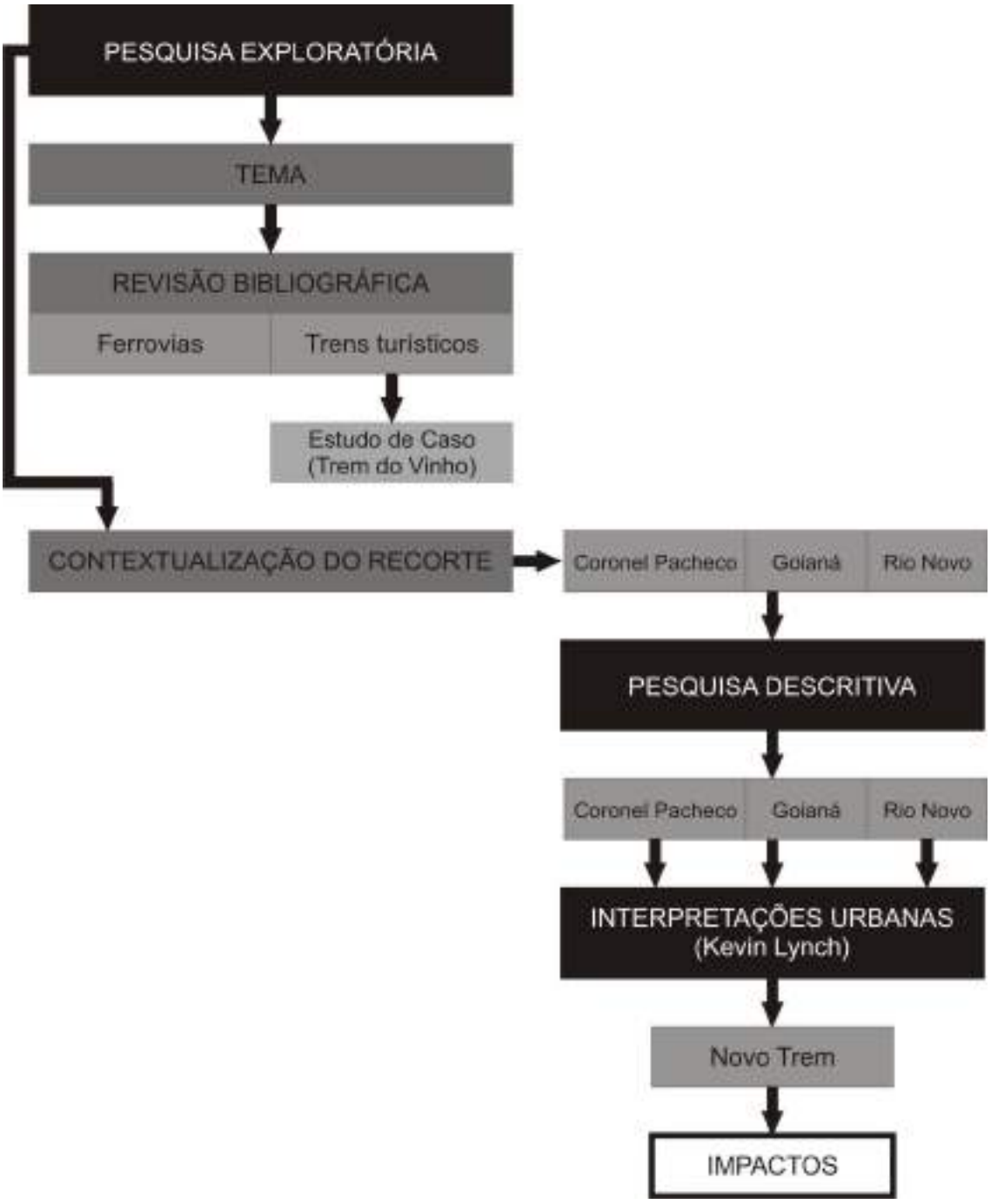
Lynch (1997) utiliza como principal conceito a legibilidade, no qual se refere àquela proveniente dos aspectos visuais da cidade, não levando em consideração esquemas não-visuais como numeração de ruas e outros sistemas que podem até contribuir para a leitura de um local, mas não são ligados à imagem da cidade especificamente. Quanto ao conceito de legibilidade, ele determina ser a “facilidade com que cada uma das partes [da cidade] pode ser reconhecida e organizada em um padrão coerente” (p.2).

Estudar a forma que Kevin Lynch classifica os cinco elementos proporciona não só o vislumbre do roteiro do hipotético trem turístico, mas também os possíveis impactos que poderão ser causados nos municípios com a chegada de um novo equipamento urbanístico nas localidades predeterminadas.

> Uma cidade altamente imaginável (aparente, legível ou visível), nesse sentido particular, pareceria muito bem formada, distinta, notável; como que convidaria os olhos e ouvidos a uma maior atenção e participação (LYNCH, 1997, p. 10).

Desta forma podemos resumir que a pesquisa, em seu primeiro momento, serve para apresentar e familiarizar com o tema do transporte ferroviário no Brasil e, em um segundo momento, apresentar o recorte espacial e em cima dele identificar seu potencial e quais impactos podem ser causados na inserção de uma nova linha férrea. Na página seguinte, a figura 1 nos apresenta de forma ilustrada a metodologia e aplicação utilizada.

Figura 1 - Metodologia da pesquisa e aplicação.



Fonte: desenvolvido pelo autor, 2016.

1.5. ESTRUTURA

A estrutura da dissertação é composta de fases, a saber: introdução, revisão bibliográfica, contextualização e objeto de pesquisa, possíveis impactos e considerações finais. A partir disso, o trabalho se divide em cinco capítulos, como descritos a seguir.

O primeiro capítulo, introduz ao tema, exibindo suas considerações iniciais, sua justificativa, os objetivos, a metodologia de pesquisa e a estruturação do trabalho.

No segundo capítulo é apresentada, através de revisão bibliográfica, uma síntese do transporte ferroviário no Brasil, extraindo o principal do seu histórico, mostrando o início deste transporte no país, seu desenvolvimento, seu declínio e o panorama atual. Parte deste capítulo foca também nos trens turísticos, onde é apresentado o critério de definição de uma ferrovia turística e também um panorama do setor de turismo ferroviário no âmbito nacional. Finalizando este capítulo, um estudo de caso do Trem do Vinho, nas Serra Gaúcha, à fim de exemplificar o impacto que um trem turístico pode causar em determinada região.

Para maior entendimento do recorte espacial em estudo, o terceiro capítulo apresenta inicialmente a região em que o objeto de pesquisa se insere e, posteriormente, as localidades selecionadas para comporem o trecho do possível trem turístico. O foco será mostrar as características socioeconômicas dos municípios escolhidos e a relação do transporte ferroviário com os mesmos.

O quarto capítulo apresenta o roteiro do novo trem, sugerindo a localização dos pontos de parada e, a partir das sugestões, os potenciais impactos, socioeconômicos e ambientais, que a região pesquisada pode sofrer com a ativação de um ramal ferroviário. Este capítulo serve não só para mostrar a sugestão de roteiro para o trem turístico, mas também para elucidar outros possíveis usos do ramal.

O quinto e último capítulo é composto pelas conclusões do trabalho, onde estão expostas as considerações finais do mesmo. O resultado da pesquisa poderá servir de parâmetro para análises futuras pelos órgãos responsáveis a respeito do planejamento urbano na região.

2. REVISÃO BIBLIOGRÁFICA

A revisão de literatura desta pesquisa pretende, inicialmente, dar um panorama no tema das ferrovias no Brasil, a fim de entender como e porque surgiram, sua trajetória, o declínio e o legado que foi deixado. Em um segundo momento, será dissertado sobre os trens turísticos no país, apresentando o panorama atual do setor. Ao fim, como um estudo de caso, veremos os impactos causados pela inserção de um trem turístico na região da Serra Gaúcha.

2.1. FERROVIAS NO BRASIL

2.1.1. Nascimento

Em 27 de Setembro de 1825 era inaugurada a primeira ferrovia comercial da Inglaterra, um trecho de 40km entre Strockton e Darlington, com as locomotivas sob comando de George Stephenson. A primeira máquina a vapor desta linha foi a “Locomotion” (DAVID, 1985).

Dez anos após a inauguração na Inglaterra, foi sancionada pelo Regente Feijó no Brasil a primeira estrada de ferro para transporte regular de passageiros e mercadorias, autorizando o governo a construir uma estrada que ligasse a capital do Rio de Janeiro até as províncias de Minas Gerais, Bahia e Rio Grande do Sul. David (1985) diz que o Marquês de Barbacena foi despachado em 1835 para Inglaterra para angariar capitais ou organizar companhias para a construção da estrada, no entanto, a tentativa não foi bem-sucedida.

Já em 1840, o governo concede à Thomas Cochrane o privilégio exclusivo, pelo tempo de oitenta anos, para a construção de uma estrada de ferro que ligasse Rio de Janeiro a São Paulo. Este, tentava vender aos fazendeiros ações de sua companhia, o que resultou na cassação e revalidação de sua concessão, ainda que convencesse o governo das subscrições de 2000 ações das 16.000 disponíveis para financiar a construção, conseguindo então que o deputado Morais Sarmento e outros apresentassem um projeto onde o governo garantia 5% de juros sobre o capital empregado na construção de ferrovias (DAVID, 1985).

Com o ciclo escravagista do café no auge, os barões exigiam meios de transporte mais eficientes do que as tropas de mulas que levavam cargas até os portos

do rio Iguaçu onde, posteriormente chegavam até a Baía de Guanabara. Cochrane, detentor da concessão, não abria mão do controle da futura ferrovia, fazendo com que o financista e industrial Irineu Evangelista de Souza, mais tarde Visconde de Mauá, solicitasse o privilégio para outra ferrovia, que ligaria o porto de Mauá até a raiz da serra de Petrópolis (DAVID, 1985).

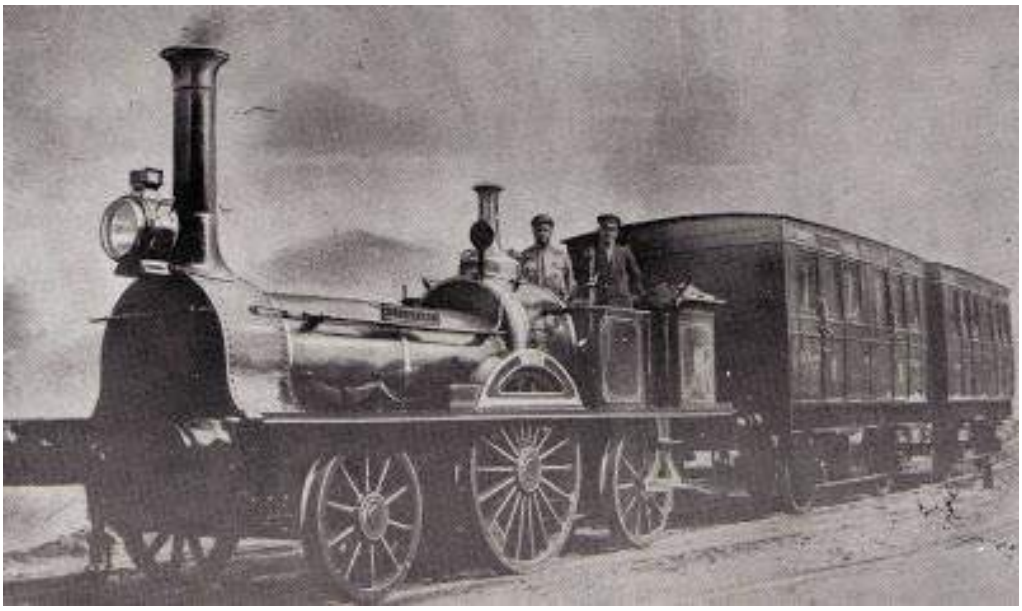
David (1985) comenta que a história das ferrovias brasileiras começa então efetivamente em 1852, quando o Visconde de Mauá firma um contrato com o Governo provincial do Rio de Janeiro para construir uma estrada de ferro, denominada inicialmente de Imperial Companhia de Navegação a Vapor Estrada de Ferro Petrópolis que, segundo Caldeira (1995), partindo da Praia de Estrela, no fundo da Baía da Guanabara, iria até a raiz da Serra de Estrela, contraforte da Serra do Mar, de onde prosseguiria ao vale do Rio Paraíba e Minas Gerais.

Em abril de 1854 foi concluído o primeiro trecho ferroviário do Brasil, com bitola de 1,676 m e extensão de 14,5 km (DAVID, 1985), entre a praia, depois Porto Mauá, e a localidade de Fragoso, a 1,733 km da raiz da Serra. A empresa possuía três locomotivas sendo uma delas a “Baroneza”, fabricadas por Fairbann Sons de Manchester. O trem inaugural, composto de locomotiva, três carros de passageiros e um de bagagem, fez o percurso até o ponto terminal do trecho de 25 minutos, numa média de 35 km/h. Em um trecho de difícil acesso e pouca lucratividade econômica, a E. F. Mauá não se equilibraria financeiramente, sendo superada pela E. F. D. Pedro II (depois E. F. Central do Brasil), de 1855. Posteriormente, a E. F. Mauá seria incorporada à Leopoldina Railway em 1890 (CALDEIRA, 1995).

> A implantação das ferrovias no Brasil do século XIX se confunde com a própria modernização do país, patrocinada pela economia agroexportadora do período imperial, pois, como se afirmava na época, onde o trem chegava, chegava o progresso (DI RONÁ, 2002, p.96).

A Estrada de Ferro Mauá foi, portanto, na história das ferrovias brasileiras, ícone do pioneirismo, ainda que não representasse uma ferrovia de integração nacional. Falando em pioneirismo, foi também a primeira conjugação multimodal de transportes, onde passageiros e mercadorias embarcavam no vapor Guarani (vide figura 2 na página seguinte), na Praça Mauá, desembarcando em Guia de Pacobaíba, no fundo da baía, seguindo até a raiz da serra pela ferrovia (DAVID, 1985).

Figura 2 – Composição de passageiro da E.F Mauá, em 1854.



Fonte: 127 Anos de Ferrovia (1985), p.22.

A concessão mais importante ainda estava nas mãos de Cochrane, ainda que o mesmo não dispusesse de capital para a construção de uma ferrovia. Em 9 de Fevereiro de 1855, o ministro brasileiro Sérgio Teixeira Macedo assina em Londres um contrato com o empreiteiro Edward Price para a construção de uma estrada de ferro no Rio de Janeiro. Após uma luta de 15 anos Cochrane assina, em 22 de junho de 1855, um documento desistindo da concessão, passando agora a ser propriedade da Estrada de Ferro Dom Pedro II (DAVID, 1985).

David (1985) conta ainda que no ano de 1858 marcou a abertura de duas importantes estradas de ferro para a época. No dia 8 de fevereiro inaugurou-se e Estrada de Ferro Recife a São Francisco, esta, sendo a primeira companhia organizada na Europa para a construção de ferrovias no Brasil. O autor cita ainda que em 29 de março do mesmo ano circulou, conduzindo toda a família imperial, o primeiro trem da E.F. Dom Pedro II, inaugurando um trecho de 48km da Estação do Campo até Queimados.

O trecho inaugural da E.F. Dom Pedro II não servia para o transporte de café, sendo construído logo após o Ramal de Macacos, capacitando a ferrovia de absorver toda a carga e deixando a ligação fluvial em decadência (DAVID, 1985).

O grau de liberdade que o contrato lavrado em Londres permitia ao empreiteiro Price criava uma tensão no relacionamento entre os diretores da E.F. Dom Pedro II e a empreiteira. A recusa de Bayliss, representante de Price, em entregar o segundo

trecho da 1ª seção era motivada pelo não cumprimento de exigências feitas pela empreiteira, mas que a Companhia achava absurda. Em dezembro de 1858 verificou-se a primeira interrupção da linha, em consequência das péssimas condições da ponte construída por Price sobre o Caramujos, próximo à Belém (DAVID, 1985).

> Nesse clima de euforia ferroviária, muitas companhias privadas foram formadas com capitais nacionais, estrangeiros ou mistos. Elas recebiam concessões governamentais para construírem trechos muitas vezes completamente desassociados da malha ferroviária em formação (DI RONÁ, 2002, p.96).

Para dar continuidade aos trabalhos, Price importou a mão de obra de operários chineses para fazerem o grande aterro necessário para o andamento da seção. Vencida essa etapa, o desafio era vencer a Serra do Mar, grande cordilheira que ia da Bahia ao Rio Grande do Sul e que por séculos dificultou a integração do litoral com o interior brasileiro (DAVID, 1985).

Ainda que Price tentasse a todo custo assumir o andamento da segunda seção, fora contratado dos Estados Unidos o coronel F.M. Garnet, experiente na construção de mais de 1.500km de ferrovia nas Montanhas Rochosas. A visão de Garnet incluía as províncias de Minas Gerais e São Paulo (DAVID, 1985).

Para que fossem realizadas as aberturas de 16 túneis traçados no decorrer da Serra, os trabalhos iniciados em 1858 foram terminados seis anos depois, em 30 de junho de 1864. As obras exigiram tantos recursos por parte do governo, que em 1865, a Companhia foi encampada. O governo possuía 35,4 milhões do capital necessário de 38 milhões de réis. Em 7 de dezembro de 1864 inaugurou-se o tráfego pelo túnel 12 (Túnel Grande), mais difícil e maior de todos os dezesseis, com 2.238m de comprimento. Estava vencida a Serra do Mar (DAVID, 1985).

2.1.2. Desenvolvimento

Como descrito anteriormente, é a partir de 1850, que o Estado brasileiro passou a coordenar e a incentivar a expansão ferroviária com o objetivo de propiciar o crescimento da economia agroexportadora e de aumentar a entrada de investimentos estrangeiros no país, basicamente aqueles vindos da Inglaterra (DAVID, 1985).

No campo econômico, com a proibição do tráfico negreiro, liberaram-se capitais para investimentos em setores até então quase inexistentes. No decênio de 1860, foram fundados 14 bancos, 62 empresas industriais e dezenas de companhias de navegação a vapor, seguros, colonização, mineração, transporte urbano e gás, além de oito estradas de ferro (IPHAE, 2002).

A importância de Irineu Evangelista no desenvolvimento ferroviário do país é citada em diversas partes do livro Mauá: empresário do Império, de Caldeira (1995). Ainda que em um cenário pouco amistoso dado ao fato do governo imperial ter contratado Edward Price para a implantação da Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II, o Barão Mauá deteve um conjunto de negócios bastante variado, responsável pela modernização de muitas cidades brasileiras, como companhias de navegação, gás, estaleiros, bondes urbanos e um banco de atuação internacional.

Após a construção da primeira ferrovia do país, Mauá, como representante de capitais ingleses – dentre os quais, do Barão de Rotschild –, esteve à frente da construção da São Paulo Railway, entre Santos e Jundiaí, conhecida como Estrada de Ferro Santos-Jundiaí (E.F.S.J).

Além do arrojo técnico, a E.F.S.J, inaugurada em 1867, vislumbra a potência que São Paulo viria a ser. Um desses símbolos, a Estação da Luz, não só mantinha suas funções ferroviárias originais para trens suburbanos de São Paulo, mas também se revestiu de um valor de patrimônio cultural, sendo referência para projetos atuais de revitalização urbana. (CALDEIRA, 1995)

Em meados do século XIX, notamos claramente a consolidação econômica do eixo Rio-São Paulo, portanto, para se entender o aumento da complexidade estrutural do sistema ferroviário brasileiro é importante a visão do ocorrido na região paulista. Por uma conjunção de fatores políticos e econômicos, a estruturação logística das duas províncias teve avanços notáveis em comparação com o restante do país (SCHOPPA, 2004).

O ciclo do café foi a razão para que São Paulo tivesse a mais complexa e extensa malha ferroviária do país, graças à elite econômica e política, que, para viabilizar o negócio cafeeiro, patrocinou a construção da malha ferroviária paulista e a desenvolveu com base no empreendedorismo. Após a construção dos 139 km da E.F.S.J, o sistema se expandiu: na década de 1870, a Companhia Paulista de Estradas de Ferro atingiu Campinas, de onde, na década seguinte, partiriam os trilhos da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, cobrindo boa parte do chamado Oeste

Paulista. Outras empresas se desenvolveram, também subsidiadas pelo interesse político dos produtores de café, como a Companhia Ituana de Estradas de Ferro e a Companhia Sorocabana de Estradas de Ferro (SCHOPPA, 2004).

Com a proclamação da República em 1889, à partir de 22 de Janeiro deste mesmo ano, a E.F. Dom Pedro II passa a denominar-se Estrada de Ferro Central do Brasil, com material rodante existente de 142 locomotivas, 271 carros de passageiros e 1907 vagões (DAVID, 1985).

O estado de Minas Gerais também foi precocemente beneficiado com as estradas de ferro, já que as duas primeiras ferrovias brasileiras – E. F. Mauá e E.F. D. Pedro II – criavam um eixo de ligação entre o Rio de Janeiro e a capital desta província. A Estrada de Ferro Leopoldina, na década de 1890, já totalizava quase 900 quilômetros de vias em Minas Gerais. A Estrada de Ferro Oeste de Minas e a Estrada de Ferro Vitória a Minas também foram importantes, pois ligaram regiões da província entre si e ofereceram acessos ao litoral – no primeiro caso, possível pelo direito de construção do trecho Barra Mansa a Angra dos Reis (SCHOPPA, 2004).

Schoppa (2004) cita que ainda que a economia brasileira concentrasse grande parte em torno dos estados do Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais, outros estados se beneficiaram com significativas melhorias nos transportes. Na região Sul e em estados como Pernambuco e Bahia, houve uma antecipação na construção de suas ferrovias para que fossem possíveis as ligações de zonas de produção agrícola do interior com as capitais no litoral.

No Nordeste, destacamos a Viação Férrea Federal do Leste Brasileiro, na Bahia e a Rede Ferroviária do Nordeste, em Pernambuco, Rio Grande do Norte e Paraíba. No Sul, as principais ferrovias foram a Viação Férrea do Rio Grande do Sul, a Estrada de Ferro Santa Catarina, a Estrada de Ferro Tereza Cristina, Rede de Viação Paraná - Santa Catarina e Estrada de Ferro São Paulo ao Rio Grande. Quase todas essas empresas tiveram participação de capitais estrangeiros, especialmente ingleses, belgas, franceses e norte-americanos (SCHOPPA, 2004).

O hiato de tempo entre a inauguração da E. F. Mauá e o fim do Império foram, portanto, significativos para o setor ferroviário no Brasil. O país passou da total inexistência de trilhos para 9.583 quilômetros de vias, exploradas por 62 empresas em 12 províncias, com predominância do capital privado que detinha dois terços das ferrovias (SCHOPPA, 2004).

O cenário pouco se alterou com a República, já que o sistema produtivo do país continuou em expansão, exigindo infraestrutura para distribuição e exportação. A partir de 1920, alguns trechos foram eletrificados na Rede Mineira de Viação, na Estrada Ferro Oeste de Minas, na Rede de Viação Paraná Santa Catarina, na Companhia Paulista de Estradas de Ferro, na Estrada de Ferro Sorocabana e na Estrada de Ferro Santos-Jundiaí. Mesmo após a quebra da Bolsa de Nova Iorque, notamos períodos de expansão do sistema ferroviário, já contando com acréscimos irregulares na malha (SCHOPPA, 2004).

Desde então, o maior crescimento do sistema ferroviário brasileiro aconteceu até 1930, data em que já existiam mais de trinta mil quilômetros de linhas (PALHARES, 2002). De 1890 até 1966, a malha viária nacional expandiu em 22.497 quilômetros, passando de 10.590 quilômetros para 33.087 quilômetros de ferrovias.

2.1.3. Desaceleração e declínio

Segundo David (1985), em 1930 os governos estaduais de todo o Brasil deram início à execução de programas para o melhoramento das estradas existentes a fim de atender as demandas de um tráfego crescente de veículos motorizados. O desenvolvimento rodoviário foi rápido e encontrou as ferrovias financeiramente debilitadas. A E.F.C.B a partir de 1930 detinha déficits crescentes, pois nunca foi considerada uma empresa industrial já que como propriedade estatal, sua função era levar o desenvolvimento e progresso para regiões distantes das capitais

Os caminhões encontraram toda a carga que precisavam em zonas que as estradas de ferro ajudaram a desenvolver, trafegando por rodovias construídas paralelamente às linhas férreas (DAVID, 1985).

Com o início da segunda guerra mundial em 1939, o serviço do tráfego foi prejudicado pela ameaça nazista no Atlântico Sul que dificultava a chegada normal de combustível, bem como a importação e exportação marítima de todos os produtos transportados pela estrada. A intensificação do trabalho de lavoura dentro do país para suprir a escassez de produtos importados aumentou por um momento o tráfego interno pelas linhas de trem (DAVID, 1985).

Por ocasião desta guerra o Brasil dispunha, na década de 30, de aproximadamente 276.000 km de estradas de rodagem, ainda que apenas alguns quilômetros fossem pavimentados. Ainda assim, a concorrência entre ferrovia e

rodovia gerou a chamada Celebração de Ajustes entre a E.F Central do Brasil e as empresas rodoviárias, que eram contratos onde empresas rodoviárias faziam o papel de coletoras de cargas para a E.F.C.B. Para concorrer com o transporte rodoviário direto e pagar o serviço das transportadoras, a Central era obrigada a reduzir substancialmente o frete ferroviário, além da política tarifária vigente que levou então ao fim esses Ajustes. Segundo David (1985), “foi nessa década que as ferrovias foram encolhendo, cedendo cada vez mais carga para as rodovias” (p.46).

O decreto de 24 de Maio de 1941 passou a E.F. Central do Brasil para regime autárquico, até 1957 quando foi criada a Rede Ferroviária Federal S.A. Neste regime, a Central era obrigada a se manter com recursos próprios e as administrações que assumiram trabalhavam a contabilidade de maneiras diferentes (DAVID, 1985).

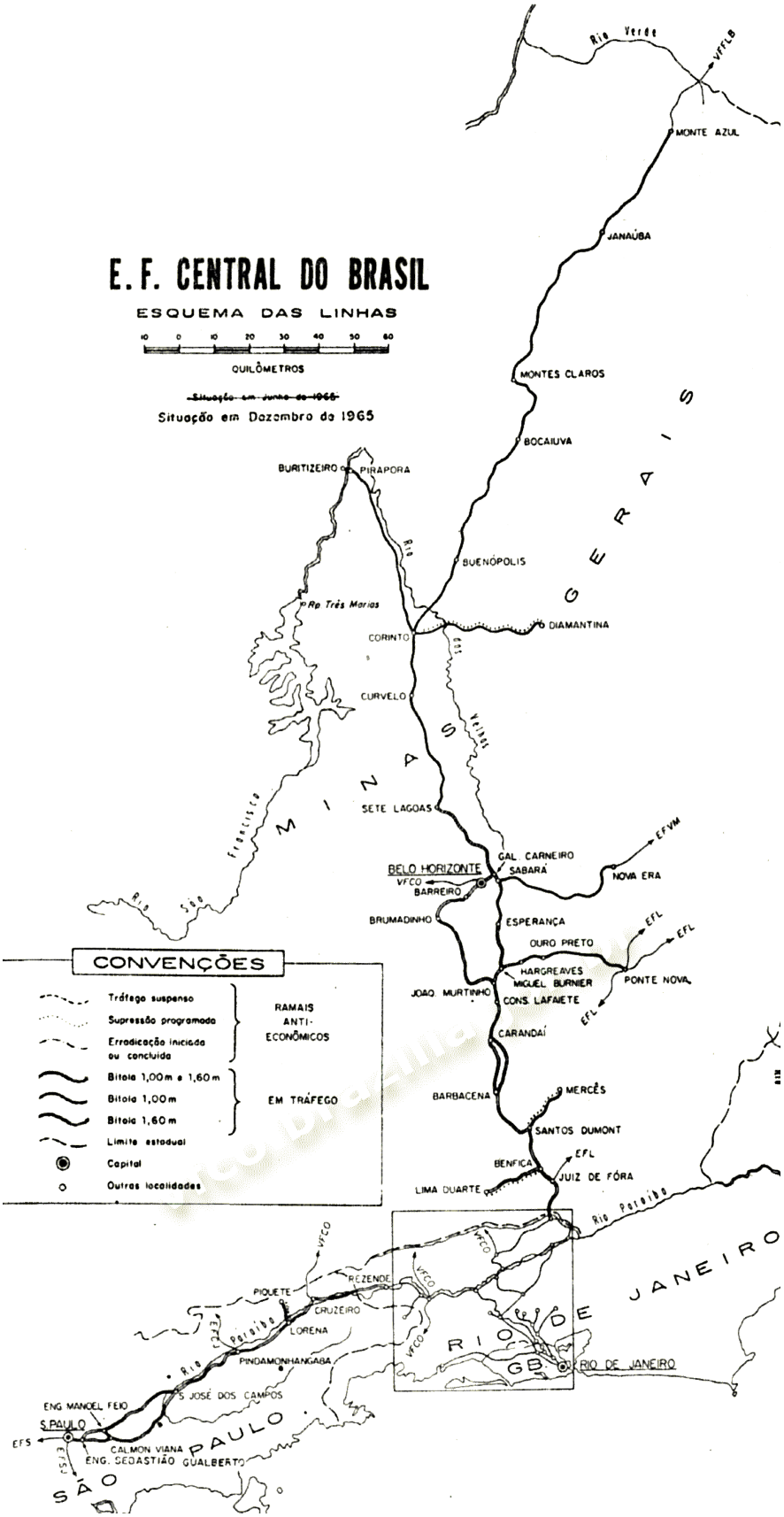
A adoção da tração diesel-elétrica ocorre a partir de 1943 com a importação inicial de 05 locomotivas, resultando em uma experiência bem-sucedida que se estendeu pelos dez anos seguintes em uma intensa “dieselização” da Central. A vantagem da tração diesel-elétrica era principalmente econômica, pois se tratava de uma tração elétrica com a vantagem de carregar sua própria fonte de produção de energia, evitando a rede aérea de transmissões com todas suas subestações e fontes de produção de energia à distância (DAVID, 1985).

Com o desenvolvimento do transporte rodoviário no século XX, a tecnologia ferroviária passou a perder cada vez mais importância em muitos países (PALHARES, 2002), incluindo o Brasil. Schoppa (2004) comenta que em 1952, o Departamento Rodoviário já apresentava superávit em termos de movimento financeiro e sua frota já contava com 50 caminhões, 14 caminhonetes, 07 jipes e 04 carros de passeio.

Em um período de aumento de transporte na Central a principal causa do mesmo foi devido a criação da Companhia Siderúrgica Nacional, CSN, que inclusive tornou a demanda da E.F.C.B cada vez mais voltada para o transporte de carga especializada (DAVID, 1985).

Ainda de acordo com David (1985), é enviado em 1955 para a Câmara de Deputados o projeto de lei nº 1.907 que criava a Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA), proposta que começava a ser discutida em julho do mesmo ano e selaria então do fim da E.F. Central do Brasil (vide figura 3 na página a seguir) como ferrovia independente e autônoma, subordinada ao Ministério das Viações e Obras Públicas.

Figura 3 - Malha Ferroviária da Estrada de Ferro Central do Brasil em 1965



Fonte: Centro Oeste Brasil (http://vfco.brazilia.jor.br/ferrovias/mapas/1965-Estrada-de-Ferro-Central-do-Brasil.shtml, acesso em 26/02/2017)

Criou-se em 1956 a primeira comissão para estudar e viabilizar a supressão dos chamados ramais antieconômicos, composta por membros do DNEF (Departamento Nacional de Estradas de Ferro) e do DNER (Departamento Nacional de Estradas de Rodagem). Após esta, outras comissões e grupos de trabalho foram formados com a mesma finalidade, sempre com a participação do DNEF, DNER, consultores estrangeiros, e membros da direção da RFFSA. As linhas erradicadas eram regulamentadas por resoluções do Conselho Ferroviário Nacional e homologadas pelo Ministério dos Transportes (DIAS, 1995).

Entre 1955 e 1959, entraram no país quase 400 milhões de dólares, dos quais 48,6% originavam-se dos EUA. Do total dos investimentos, 53,9% foram aplicados no setor de máquinas e automóveis, contribuindo para consolidar a indústria automobilística como líder no processo de industrialização (DOURADO,1984). Embora a decadência do transporte ferroviário tenha começado antes da década de 1950, é somente a partir daí que surge uma política antiferroviária, visando o desmonte de grande parte das linhas do setor.

Essa política vigente na época fica clara com o decréscimo do volume de investimentos do BNDES, que, na sua maioria, foram aditamentos e complementação de recursos destinados a projetos aprovados entre 1952 e 1955. De 1957 em diante, os investimentos do Banco no setor foram diminuindo, variando de ano para ano. No geral, o setor ferroviário foi o que apresentou pior desempenho em todo o período do governo Juscelino Kubitschek (DAVID, 1985).

Palhares (2002) cita que em 30 de setembro de 1957, o Governo Federal decidiu unificar a administração das 18 estradas de ferro pertencentes à União, que totalizavam 37.000 km de linhas espalhadas pelo país, constituindo a RFFSA, que visava administrar, explorar, conservar, reequipar, ampliar e melhorar o tráfego das estradas de ferro da União a ela incorporadas.

No entanto, a intervenção estatal não obteve sucesso nem em relação à expansão da malha ferroviária, nem na ampliação dos serviços ofertados (PALHARES, 2002), já que começava ali também um maior interesse em desenvolver e utilizar o transporte rodoviário e fortalecer o transporte aéreo, deixando o transporte ferroviário em segundo plano.

David (1985) lista as seguintes estradas de ferro que passaram a fazer parte do acervo patrimonial da RFFSA:

1 – E. F. Madeira-Mamoré 2 – Estrada de Ferro Bragança

3 – E. F. São Luis-Teresina
4 – E. F. Central do Piauí
5 – Rede de Viação Cearense
6 – E. F. Mossoró-Souza
7 – E. F. Sampaio Correia
8 – Rede Ferroviária do Nordeste
9 – Viação Férrea Federal Leste Brasileiro
10 – Estrada de Ferro Bahia-Minas
11 – Estrada de Ferro Leopoldina
12 – E. F. Central do Brasil
13 – Rede Mineira de Viação
14 – Estrada de Ferro Goiás
15 – E. F. Santos-Jundiaí
16 – E. F. Noroeste do Brasil
17 – Rede de Viação Paraná-Santa Catarina
18 – E. F. Dona Teresa Cristina

Duas outras ferrovias futuramente passaram a fazer parte da RFFSA: a Estrada de Ferro Santa Catarina e a Viação Férrea Rio Grande do Sul, mas ainda ficaram arrendadas aos seus estados na época da constituição da Rede (DAVID, 1985).

Assumindo um grande conjunto de linhas férreas, num total de 29.713 km e 154.000 funcionários, a RFFSA tinha como esperança o saneamento das contas e a modernização técnica, visando reorientar o transporte ferroviário como prioridade. Algumas melhorias foram feitas mas atingiram apenas algumas malhas, o que não foi suficiente para salvar o transporte ferroviário da decadência definitiva (ALLIS, 2006).

Em agosto de 1966 começa o processo de erradicação de ramais que se tornaram inviáveis para exploração econômica. O país entrava numa fase política econômica caracterizada pela ausência de restrições orçamentárias que perdurou de 1967 até 1979. O limite de endividamento parecia inexistente e os projetos julgados economicamente viáveis eram prontamente iniciados (DAVID, 1985).

Ainda segundo David (1985) as diversas mudanças organizacionais feitas na década de 1970 na RFFSA caracterizavam a busca de um renascimento para uma nova era, e um fator que de certa forma ajudou o setor na época foi a chamada “Crise do Petróleo”, onde os barris aumentaram de 2,5 dólares para 11 dólares cada um. O Ministério dos Transportes, baseado no segundo Plano Nacional de Desenvolvimento, montou um Plano de Desenvolvimento Ferroviário, que atacava os pontos críticos do sistema, previa a construção de novas linhas, o alargamento das bitolas de todas as linhas principais e uma total renovação da frota de vagões e locomotivas. Muito pouco desse plano de desenvolvimento foi colocado em prática e, após a passagem por

outras administrações e outras mudanças organizacionais, aos poucos, as ferrovias que ainda estavam ativas foram perdendo lugar devido à explosão do transporte rodoviário (DAVID, 1985).

2.1.4. Panorama atual

A melhoria dos modais de transporte alternativos – rodoviário e aeroviário – explicam a decadência do transporte ferroviário de passageiros no Brasil mas, também, o descontrole gerencial, falta de capacidade de investimento e políticas públicas desvirtuadas são fatores que resultaram, na década de 1990, no sucateamento do sistema e insignificância do transporte de passageiros. Merece destaque, contudo, o aumento no transporte em ferrovias suburbanas, reflexo da acentuada metropolização em capitais do Sudeste e Nordeste (ALLIS, 2006). Com a redução de recursos financeiros na década de 1980, a RFFSA entrou em declínio e o Governo Federal colocou em prática ações voltadas à concessão de serviços públicos de transporte de carga à iniciativa privada.

A partir da década de 1990, dada a situação crítica da RFFSA e por orientações políticas, empreenderam-se ações de desestatização do sistema ferroviário brasileiro, asseguradas pelas Leis a 9.074/95 e a 8.987/95, esta que ficou conhecida como Lei das Concessões (PASSANEZI FILHO, 1998).

Segundo Passanezi Filho (1998), o processo de privatização no Brasil se deu em três etapas: a primeira delas, entre 1981 e 1989, onde foram alienadas 38 empresas, num total de US$ 735,7 milhões; na segunda, ocorrida entre 1990 e 1994, criou-se o Plano Nacional de Desestatização, reconhecido pela Lei 8.031 em 1990, visando a rápida arrecadação de receita, onde nesta etapa, controles acionários das grandes siderúrgicas foram transferidos ao capital privado, bem como 50,5% das ações da Embraer; e terceira etapa, entre 1995 e 1997, foi marcada pela abertura ao capital internacional de importantes setores estatais, como telecomunicações, energia e transportes, privatizadas nessa ordem.

O processo de desestatização das malhas ferroviárias da União termina em 1998, quando sete concessionárias (vide tabela 1 na página seguinte) assumem o controle das malhas adquiridas. A concessão do sistema da RFFSA foi subdividida em sete lotes, de forma a pulverizar os investimentos, que atingiram quase US$ 1,5 bilhão (ALLIS,2006).

Tabela 1 - Atuais concessionárias das malhas ferroviárias brasileiras

CONCESSIONÁRIAS DA MALHA FERROVIÁRIA BRASILEIRA			
MALHAS REGIONAIS	CONCESSIONÁRIA	INÍCIO DA OPERAÇÃO	EXTENSÃO EM KM
Oeste	Ferrovia Novoeste S.A	01/07/1996	1.621
Centro-Leste	Ferrovia Centro-Atlântica S.A	01/07/1996	7.080
Sudeste	MRS Logística S.A	01/07/1996	1.674
Tereza Cristina	Ferrovia Tereza Cristina S.A	01/07/1997	164
Nordeste	Companhia Ferroviária do Nordeste	01/07/1998	4.534
Sul	Ferrovia Sul-Atlântico S.A	01/07/1997	6.586
Paulista	Ferrovias Bandeirantes S.A	01/07/1999	4.236

Fonte: DNIT, acessado em 26/06/2014.

De acordo com a página do histórico ferroviário publicada no site do DNIT a administração da Ferrovia Sul Atlântico S.A. passou, logo após a concessão, à América Latina Logística S.A., nova empresa responsável pelas ferrovias do Sul do Brasil e porções do território argentino.

A concessão do setor ferroviário brasileiro objetivava melhorar o provimento de infraestrutura em transportes. Incapacitado de investir, o Estado concedeu à iniciativa privada a gestão da operação, exigindo-lhe como contrapartida investimentos mínimos em atualização de material rodante e estruturas (ALLIS, 2006). Segundo a ANTT, em 2002, a Brasil Ferrovias entra no cenário do transporte sobre trilhos, englobando a Ferroban, a Novoeste e a Ferronorte – esta última, gerida desde 1989 pela Ferropasa.

Na primeira década do século XXI, o sistema ferroviário brasileiro passou por uma profunda reestruturação física, organizacional e comercial, de forma a se adequar a estratégias de desenvolvimento econômico baseado, grande parte, na agropecuária e na exportação. Vale destacar, ainda, que a tentativa de correção das inconsistências foi possível, em partes, pela participação de capitais do BNDES, de forma que, mesmo com a desestatização, ainda houve investimento público (ALLIS, 2006).

Ainda de acordo com Allis (2006), o transporte urbano e metropolitano foi transferido aos Estados, em alguns casos, antes das concessões ferroviárias. Em São Paulo, a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM), assumiu as faixas de domínio da Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU) e dos trens urbanos da FEPASA e, no Rio de Janeiro, o serviço é operado, desde 1998, pela iniciativa privada.

Em outras regiões metropolitanas como Belo Horizonte, Recife e Salvador, sistemas urbanos de passageiros vêm sendo modernizados e convertidos em metrôs.

Com o foco de investimento no setor ferroviário sendo hora para o transporte ferroviário de cargas e hora para o transporte de passageiros apenas em grandes centros e regiões produtivas, a memória ferroviária de cidades interioranas acabou se solidificando como nostalgia, colocando algumas Marias-Fumaça num contexto de objetos históricos, conservadas em museus, associações de preservação ou sendo utilizadas para fins turísticos. Entretanto, muitas ainda se encontram esquecidas pelo tempo, tratadas como sucata, perdidas em antigas estações abandonadas, com peças furtadas e depredadas (BARRETO, 2000).

2.2. FERROVIAS TURÍSTICAS

2.2.1. Trens Turísticos e sua definição

Ao analisar os diferentes meios de transportes utilizados no turismo, Ronaldo di Roná (2002) cita que o turismo ferroviário pode ser dividido em dois grandes segmentos: o uso das ferrovias como transporte entre duas áreas de interesse turístico, podendo assim determinar origem e destino; e as ferrovias como a própria atração turística, neste caso se dando em função de quatro fatores: áreas que a linha atravessa (com cunhos de preservação ambiental ou interesse histórico), tecnologia avançada apresentada pelo modal, preservação histórica apresentada pelo modal e serviços oferecidos a bordo.

Di Roná (2002) define alguns termos específicos pertinentes ao sistema ferroviário da seguinte forma:

• Bitola: é a distância entre os dois trilhos sobre os quais correm as composições ferroviárias;

• Carro: veículo que transporta passageiros sendo popularmente denominado vagão, podendo ainda apresentar funções específicas como carro restaurante, por exemplo;

• Dormente: base em que se assentam os trilhos ferroviários, tradicionalmente feitos de madeira;

• Locomotiva: máquina que traciona a composição ferroviária;

• Trem: composição ferroviária de locomotiva e carros ou locomotiva e vagões;

• Vagão: veículo ferroviário sem tração própria utilizado para o transporte de cargas.

Dessa forma, conseguimos entender que além da importância para mobilidade turística, as ferrovias também conseguem se tornar parte do acervo turístico de determinada região, de forma a compor uma oferta turística. Por uma série de razões, as ferrovias podem ser atreladas às atividades turísticas por sua capacidade de materializar momentos históricos das regiões que pertencem ou pertenceram. Por conta da escassez de trens de passageiros, a nostalgia e curiosidade são fortes motivadores para a demanda de ferrovias turísticas (ALLIS, 2006).

As décadas de implantação e desenvolvimento das ferrovias marcaram sociedades que lhe foram testemunhas, a ponto de, no estágio atual da ferrovia na região, os trens e seus signos, visíveis ou imateriais, ainda serem fatores de identificação cultural. Os remanescentes ferroviários recobrem-se de um status de reverência e memória tão significativos quanto outros símbolos tradicionalmente conhecidos como patrimônios da produção humana, como igrejas, castelos, museus, bairros, ruas, dentre outros, passando a ser fio condutor para reconhecimento como patrimônio de um povo (ALLIS, 2006).

Os serviços prestados pelas companhias ferroviárias brasileiras, todas privadas, exceto a Estrada de Ferro Campos do Jordão, que pertence à Secretaria de Turismo do Estado de São Paulo, dividem-se em dois grandes grupos: um grupo que foca no transporte de cargas e o outro grupo que trabalha com transporte de passageiros (DI RONÁ, 2002). O grupo relacionado ao transporte de passageiros se divide em dois subgrupos: o do serviço regular, com horários e preços previamente divulgados pelas concessionárias, e o do serviço opcional, resultado de uma locação com fins turísticos.

Assim como Di Roná, Palhares (2002) também sugere uma abordagem segmentada em dois aspectos gerais: o transporte de passageiros de longo e médio percurso urbanos e o transporte ferroviário exclusivo para uso turístico. Neste caso, podemos sugerir uma subclassificação de trens turísticos cênicos e trens turísticos nostálgicos. Como exemplo, podemos citar trens cênicos, onde a paisagem contribui de forma decisiva para a atividade turística, como a linha Alberg, na Aústria ou o Rocky Mountaineer no Canadá.

Ao falarmos sobre trens nostálgicos, Allis (2006) comenta que na Inglaterra há uma vasta quantidade de ferrovias turísticas de interesse histórico (heritage railways), além de associações que as congregam e se dedicam a causa da preservação

ferroviária. Os trens nostálgicos têm como atrativo principal a própria composição, por suas características físicas, as quais são geralmente antigas e a tração feita por locomotivas à vapor.

Devemos ainda considerar como fatores distintivos de ferrovias turísticas os serviços agregados e as formas de comercialização. Uma ferrovia turística se distingue não só pelo fato dos seus usuários serem turistas, mas também pela gama de serviços que dispõem aos visitantes (ALLIS, 2006).

Ainda segundo Allis (2006), tendo completado um ciclo de implantação-desenvolvimento-decadência, o remanescente construtivo do período ferroviário pode ser comunicado através de experiências turísticas. Portanto, além de simples patrimônio ferroviário, os remanescentes materiais e edificados – representados nas estações ferroviárias e materiais rodantes – encerram um valor de memória e cultural. Essa conversão de significado é mais importante quando se realçam as relações entre patrimônio e comunidade, ampliando assim o conceito de patrimônio cultural ferroviário aos elementos imateriais.

2.2.2. Trens turísticos no Brasil

Ainda que já comentado, reforçamos que o turismo cultural está ligado ao patrimônio histórico, e este abrange não só meios edificados e naturais, mas também toda a riqueza cultural humana, denominada de patrimônio imaterial. Portanto, patrimônio histórico e cultural não se limita apenas ao que está exposto à visão, mas também aquele ressaltado pelos outros meios sensoriais (BARRETO, 2000).

Para identificarmos e qualificarmos uma ferrovia turística, é necessário atentar para sua localização, extensão e formas de gestão. Essas variáveis servem de balizadores gerais e a conjugação destes fatores nos auxilia a explicar de que formas essas ferrovias são convertidas e comercializadas como produtos turísticos. Em relação a localização, não há padrões rígidos para a ocorrência das ferrovias exceto a obviedade de se desenvolverem onde haja estruturas ferroviárias, bem como condições mínimas de acessibilidade para que sejam viavelmente econômicas (ALLIS, 2006).

Para o levantamento de dados sobre os trens turísticos operantes no Brasil e suas localidades, levou-se em consideração três fontes primárias institucionais ligadas ao turismo ferroviário no país:

• Ministério do Turismo;
• Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT);
• Associação Brasileira das Operadoras de Trens Turísticos e Culturais (ABOTTC).

As três fontes fornecem listagem diferentes de trens turísticos sendo alguns coincidentes entre si e outros exclusivos. É necessário comentar que o Ministério do Turismo também classifica, à parte, em sua listagem, 06 bondes turísticos operantes, localizados 01 no estado do Rio de Janeiro e os outros 05 no estado de São Paulo, no entanto, como o foco desta pesquisa está relacionada aos trens, não foram levados em consideração os bondes.

No mapa a seguir (figura 4) podemos ver em que estados do Brasil existem atualmente trens turísticos em operação.

Figura 4 - Estados brasileiros com presença de trem turístico

Fonte: desenvolvido pelo autor baseado em fontes da ABOTTC, ANTT e Ministério do Turismo.

Dados do Ministério do Turismo (2014) mostram que no Brasil atualmente existem 26 trens turísticos (vide tabela 2) em operação, com maioria relacionada ao turismo cultural, ou seja, tratam-se de locomotivas antigas e conservadas, com sistemas motores à vapor, como se usavam antigamente (nostálgicos).

Existem alguns trechos operados por trens mais modernos, como na região centro-sul, que servem como um transporte turístico mais ecológico (cênicos) e menos cultural. É importante lembrar que num país extenso como o Brasil, o uso do trem turístico está muito concentrado nas regiões Sul e Sudeste, apesar da grandiosidade da malha ferroviária, que atinge principalmente a região norte do país.

Tabela 2 - Trens turísticos operantes no Brasil segundo o Ministério do Turismo

TRECHOS FERROVIÁRIOS TURÍSTICO-CULTURAIS EM OPERAÇÃO			
FONTE PRIMÁRIA: MINISTÉRIO DO TURISMO			
Nº	UF	NOME / TRECHO / LOCALIDADE	EXTENSÃO
01	ES	Trem das Montanhas Capixabas	46 km
02	MG	Trem das Águas (São Lourenço - Soledade de Minas)	09 km
03	MG	Trem da Serra da Mantiqueira (Passa Quatro - Coronel Fulgêncio)	10 km
04	MG	São João Del Rei - Tiradentes	12 km
05	MG	Ouro Preto - Mariana	18,3 km
06	MG	Trem das Cachoeiras (Rio Acima/MG)	4,5 km
07	MG	Estrada de Ferro Caminho das Águas (Ipatinga/MG)	2,5 km
08	PR	Trem da Serra do Mar Paranaense (Curitiba - Morretes - Paranaguá)	110 km
09	RJ	Estrada de Ferro do Corcovado	3,8 km
10	RJ	Trem do SESC de Grussaí	10 km
11	RJ	Trem da Estrada Real (Paraíba do Sul - Cavaru)	14 km
12	RS	Trem do Vinho (Serra Gaúcha/RS)	23 km
13	SC	Trem da Serra do Mar (Rio Negrinho - Rio Natal)	42 km
14	SC	Trem das Termas (Piratuba/SC - Marcelino Ramos/RS)	25 km
15	SC	Estrada de Ferro Santa Catarina (Apiuna/SC)	2,5 km
16	SC	Trem Rubi (Tubarão - Urussanga)	159 km
17	SP	Maria Fumaça Campinas - Jaguariuna	25 km
18	SP	Trem Cultural dos Imigrantes	03 km
19	SP	Trem Cultural dos Ingleses	0,6 km
20	SP	Trem Moita Bonita (Paraguaçu Paulista - Sapezal)	10 km
21	SP	Trem de Guararema (Guararema - Luis Carlos)	6,5 km
22	SP	Estrada de Ferro Campos do Jordão (Pindamonhangaba - C. do Jordão)	48 km
23	SP	Estrada de Ferro Perus - Pirapora (Cajamar/SP)	03 km
24	SP	Estação da Luz - Paranapiacaba	48 km
25	SP	Estação da Luz - Jundiaí	60 km
26	SP	Estação da Luz - Mogi das Cruzes	48 km
LEGENDAS: constam apenas da listagem do Ministério do Turismo constam em 2 das 3 fontes primárias			

Fonte: Ministério do Turismo, acessado em 30/06/2014, tabela desenvolvida pelo autor, 2016.

Já a listagem da ANTT (tabela 3) nos apresenta 23 trens turísticos também concentrados nos mesmos estados apresentados pelo Ministério do Turismo, além de dois trens no estado do Mato Grosso do Sul, incluindo a região Centro-Oeste do país nas áreas de ferrovias turísticas nacionais.

Tabela 3 - Trens turísticos operantes no Brasil segundo a ANTT

TRECHOS FERROVIÁRIOS TURÍSTICO-CULTURAIS EM OPERAÇÃO			
FONTE PRIMÁRIA: ANTT			
Nº	UF	NOME / TRECHO / LOCALIDADE	EXTENSÃO
01	ES	Trem das Montanhas Capixabas	46 km
02	MG	Trem das Águas (São Lourenço - Soledade de Minas)	09 km
03	MG	Trem da Serra da Mantiqueira (Passa Quatro - Coronel Fulgêncio)	10 km
04	MG	São João Del Rei - Tiradentes	12 km
05	MG	Ouro Preto - Mariana	18,3 km
06	MS	Indubrasil Campo Grande - Corumbá	441 km
07	MS	Campo Grande - Corumbá	459,5 km
08	PR	Ponta Grossa - Guarapuava - Cascavél	505 km
09	PR	Morretes - Antonina	17 km
10	RJ	Trem da Estrada Real (Paraíba do Sul - Cavaru)	14 km
11	RS	Trem do Vinho (Serra Gaúcha/RS)	23 km
12	RS	Trem dos Pampas (Rio Pardo - Cachoeira do Sul)	56 km
13	RS	Montenegro - Guaporé - Estrela	106 km
14	SC	Trem da Serra do Mar (Rio Negrinho - Rio Natal)	42 km
15	SC	Trem das Termas (Piratuba/SC - Marcelino Ramos/RS)	25 km
16	SC	Trem Rubi (Tubarão - Urussanga)	159 km
17	SP	Maria Fumaça Campinas - Jaguariuna	25 km
18	SP	Trem Cultural dos Imigrantes	03 km
19	SP	Trem Cultural dos Ingleses	0,6 km
20	SP	Assis - Paraguaçu Paulista - Quatá	60 km
21	SP	Rio Grande da Serra - Paranapiacaba	12 km
22	SP	Trem de Guararema (Guararema - Luis Carlos)	6,5 km
23	SP	Trem Caipira (São José do Rio Preto - Engenheiro Schmitt)	10,5 km
LEGENDAS: constam apenas da listagem da ANTT		constam em 2 das 3 fontes primárias	

Fonte: ANTT, acessado em 13/02/2016, tabela desenvolvida pelo autor, 2016.

Segundo dados da ABOTTC (vide tabela 4 na página seguinte) 20 trens turísticos fazem parte da associação, e dessa lista dois deles estão presentes no Nordeste, abrangendo dessa forma outra região do país não inclusa pelo Ministério do Turismo.

A ABOTTC diz que apenas 10% da malha férrea é destinada à atividade turística, enquanto a grande parte restante é destinada ao transporte de cargas. A associação aponta ainda que estas vias utilizadas atualmente para os trens turísticos também foram utilizadas para o transporte de passageiros no passado.

Tabela 4 - Trens turísticos operantes no Brasil segundo a ABOTTC

TRECHOS FERROVIÁRIOS TURÍSTICO-CULTURAIS EM OPERAÇÃO			
FONTE PRIMÁRIA: ABOTTC			
Nº	UF	NOME / TRECHO / LOCALIDADE	EXTENSÃO
01	ES	Trem das Montanhas Capixabas	46 km
02	MG	Trem das Águas (São Lourenço - Soledade de Minas)	09 km
03	MG	Trem da Serra da Mantiqueira (Passa Quatro - Coronel Fulgêncio)	10 km
04	MG	Trem das Cachoeiras (Rio Acima/MG)	4,5 km
05	PR	Trem da Serra do Mar Paranaense (Curitiba - Morretes - Paranaguá)	110 km
06	PR	Trem de União da Vitória (União da Vitória/PR - Porto União/SC)	indisponível
07	PE	Trem do Forró (Recife - Cabo de Santo Agostinho)	84 km
08	RJ	Estrada de Ferro do Corcovado	3,8 km
09	RN	Trem dos Engenhos (Natal - Ceará Mirim)	52 km
10	RS	Trem do Vinho (Serra Gaúcha/RS)	23 km
11	RS	Trem do Vale do Taquari	indisponível
12	SC	Trem da Serra do Mar (Rio Negrinho - Rio Natal)	42 km
13	SC	Trem das Termas (Piratuba/SC - Marcelino Ramos/RS)	25 km
14	SC	Estrada de Ferro Santa Catarina (Apiuna/SC)	2,5 km
15	SP	Maria Fumaça Campinas - Jaguariuna	25 km
16	SP	Trem Cultural dos Imigrantes	03 km
17	SP	Trem Cultural dos Ingleses	0,6 km
18	SP	Trem Moita Bonita (Paraguaçu Paulista - Sapezal)	10 km
19	SP	Trem de Guararema (Guararema - Luis Carlos)	6,5 km
20	SP	Trem Caipira (São José do Rio Preto - Engenheiro Schmitt)	10,5 km
LEGENDAS: constam apenas da listagem da ABOTTC; constam em 2 das 3 fontes primárias			

Fonte: ABOTTC, acessado em 13/02/2016, tabela desenvolvida pelo autor, 2016.

Em relação a extensão de uma ferrovia turística, conclui-se que a maioria dos trechos não passam de 50 quilômetros, e ainda que a extensão não seja um fator taxativo à atratividade, é bom observar se trechos muito longos ou muito curtos possam tornar a experiência do usuário frustrante, principalmente no custo-benefício.

Podemos concluir, também, através deste levantamento de dados que os maiores trechos de ferrovias turísticas, acima de 100 km de extensão se concentram somente nos trens da região Sul e Centro-Oeste.

A operacionalização dos trens turísticos no Brasil depende muito das concessões de linhas ferroviárias, utilizadas atualmente por grandes empresas de logística como vimos anteriormente e observamos que estas destinam maior parte da malha ao transporte de cargas.

Segundo Allis (2006), a gestão das ferrovias turísticas feita pelos setores público e privado resulta em valores e complexidades diferentes, refletindo na gestão e concepção dos passeios. De acordo com a categoria da entidade mantenedora, o patrimônio é tratado com ênfase diferenciada: o poder público acaba por se envolver

mais em projetos de desenvolvimento turístico regional, enquanto as empresas privadas visam gerar renda e empregam ações comerciais mais agressivas.

As entidades públicas tendem a atuar com propostas mais voltadas ao potencial de educação pela experiência turística, tornando-se agentes sociais na preservação do patrimônio ferroviário. No Brasil, a Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (ABPF) foi pioneira por colocar em funcionamento a primeira ferrovia turística no país em 1980. O Movimento de Preservação Ferroviária (MPF) atua desde 1997 realizando seminários que promovem a discussão a respeito da preservação e revitalização ferroviária. A ABOTTC foi criada em 2000 com o intuito de dar visibilidade aos trens turísticos e sua existência atual prova o quão significante as ferrovias turísticas têm se tornado nos últimos anos.

As ações da ANTT e o Ministério do Turismo evidenciam sinais de que o transporte ferroviário turístico tende a ser valorizado. A ANTT emitiu em 26/11/2003 a resolução 359, por meio da qual “estabelece procedimentos relativos à operação dos trens turísticos, histórico-culturais, e comemorativos”. Já o Ministério do Turismo vem aprovando a liberação de verbas desde 2005 para a implantação de alguns trens turísticos, como por exemplo o Trem dos Pampas no Rio Grande do Sul, além de disponibilizar uma Cartilha de Orientações para a Proposição de Projetos de Trens Turísticos e Culturais com última revisão em 2015.

Ainda que não haja trens turísticos ativos na região da Zona da Mata Mineira, já foi aprovado o projeto do Expresso Pai da Aviação, uma linha turística de 125km entre os municípios de Matias Barbosa e Barbacena, este, município que pertence a mesorregião denominada Campo das Vertentes, também em Minas Gerais. Elaborado em 2006 pela OSCIP Amigos do Trem em parceria com o Ministério dos Transportes e as universidades federais de Viçosa (UFV) e Juiz de Fora (UFJF), tem como objetivo reativar o trem de passageiros na região da Zona da Mata Mineira e Campos das Vertentes, com finalidade turística (FORTES, 2012).

Para implantação do projeto foram cedidos à OSCIP no dia 14/05/2009 pelo DNIT, seis vagões de passageiros do antigo “Trem de Prata”, sendo que quatro serão usados com poltronas e dois serão usados como restaurantes. No entanto, um impasse entre a OSCIP, o poder público e a MRS Logística ainda impede a linha de iniciar suas atividades (FORTES, 2012). A nota de esclarecimento sobre o impasse pode ser lida na íntegra no Anexo C dessa dissertação.

2.3. TREM DO VINHO: CÊNICO, NOSTÁLGICO E RENTÁVEL

Em se tratando de turismo cultural, Beni (2001) enquadra esta tipologia quando o mesmo possa servir de atrativo a regiões potencialmente turísticas por produzir expressões e atividades que servem como fatores motivacionais aos turistas que desejam conhecer os hábitos e costumes de determinada população ou local. Segundo o autor, nesse tipo de turismo integram-se expressões ou atividades como artesanato, idioma, tradições, gastronomia, história da região e vestimentas típicas.

Portanto, através dessa prática turística, tais atividades proporcionam aos visitantes momentos de lazer diferentes e excitantes com o objetivo de conhecer e desfrutar a cultura de determinada região (BENI, 2001).

> Destino turístico: Um espaço geográfico determinado, com características de clima, raízes, infraestruturas e serviços próprios, com certa capacidade administrativa para desenvolver instrumentos comuns de planejamento; que adquire centralidade atraindo turistas mediante produtos perfeitamente estruturados e adaptados às satisfações procuradas, graças à valorização e ordenação dos atrativos disponíveis; dotado de uma marca e que se comercializa tendo em consideração seu caráter integral (VALLS, 2004, p.18).

Como visto, um trem turístico pode tender para uma tipologia mais nostálgica ou mais cênica (ALLIS, 2006), além de oferecer, em alguns casos, atividades comerciais para seus usuários, independente de tipologias. Também, pode oferecer uma tipologia híbrida se observarmos por exemplo o Trem do Vinho (Serra Gaúcha). Ainda que utilize maquinários históricos e insiram no passeio de Maria Fumaça atrações de características regionalistas oriundas da colonização italiana (caráter nostálgico) tem, também, como destaque, a paisagem das serras gaúchas e suas vinícolas (caráter cênico), se adequando desta forma ao cluster turístico da região.

Atualmente, substitui-se o conceito de destinação turística pelo conceito de *cluster*, este, definido por um conjunto de atrativos turísticos, dotados de equipamentos e serviços de qualidade, bem gerenciados e concentrados em um espaço geográfico delimitado, facilmente identificados em regiões turísticas devido seu apelo comercial. O trabalho de Fernandes e Porto Jr (2003) elucida como funciona

essa lógica que, se formos ilustrar a partir do Trem do Vinho (também conhecido como Trem da Serra Gaúcha), caracterizaríamos a temática do vinho e cultura italiana como o elemento que unifica essa viagem, ou seja, o *cluster* da região é formado pelas vinícolas e da exploração cultural e econômica em conjunto pelas mesmas. Dessa forma, podemos concluir que cada trem turístico pode desenvolver características próprias de utilização e exploração, dependendo do contexto em que está inserido em uma região turística.

Segundo Valduga (2012, apud De Abreu, 2013), o enoturismo no Vale dos Vinhedos surgiu na década de 70 quando alguns proprietários de vinícolas da região começaram a investir na produção de vinhos finos para a comercialização em suas próprias instalações. Tal prática atraiu consumidores de regiões próximas e possibilitou o turismo no Vale. Somente na década de 90 a atividade apresentou progresso com os produtores de uvas deixando apenas de vendê-las para grandes vinícolas para criarem seus próprios rótulos de vinho proporcionando, dessa forma, maior lucro na comercialização da bebida.

O Trem do Vinho atualmente percorre 23 quilômetros entre os municípios de Bento Gonçalves, Garibaldi e Carlos Barbosa, no estado do Rio Grande do Sul mas, até chegar nesta configuração atual, passou por outra fase. Debenetti (2006) disserta que o primeiro trem turístico de Maria Fumaça que ocorreu na região operou entre Bento Gonçalves e Jaboticaba na década de 1980, tendo seu auge entre 1986 e 1990, quando o trajeto já era conhecido em todo o país.

Segundo o depoimento de José Ernesto M. Oro, idealizador do passeio turístico Ferrovia do Vinho, a ideia nasceu durante a primeira gestão do prefeito municipal de Bento Gonçalves, Aido José Bertuol, de 1985 a 1988. Nesse período, José Oro, que se declara “apaixonado por trens”, ocupava o cargo de secretário municipal de Desporto e Turismo de Bento Gonçalves e vendo a situação decadente em que se encontrava o ramal ferroviário Bento Gonçalves - Jaboticaba, propôs a reativação do ramal supracitado, através de passeio turístico no trem Maria-Fumaça, visando também fomentar o turismo em Bento Gonçalves (DEBENETTI, 2006).

Acreditando no potencial turístico do município com a sua privilegiada natureza, a localização geográfica, a história da sua colonização, a farta gastronomia e a existência de trilhos ferroviários que, na época estavam inutilizados, apresentou a ideia ao prefeito que a considerou excelente e lhe deu o apoio necessário. Logo, foi em busca da aprovação do pedido de concessão do passeio na RFFSA. Para isso,

enviou correspondência ao engenheiro Osíris Guimarães, no Rio de Janeiro, apresentando as suas intenções. Na ocasião, a RFFSA enviou os engenheiros Mainard e Brambila ao ramal Bento Gonçalves - Jaboticaba para fazer o estudo de viabilização do passeio. Mais tarde, esses engenheiros deram parecer positivo ao pedido da prefeitura para implantar o passeio. O parecer dos especialistas o motivou a buscar patrocinadores que tivessem interesse no incremento do turismo em Bento Gonçalves e na região (DEBENETTI, 2006)

De acordo com Valduga (2012, apud De Abreu, 2013), o enoturismo que, por um lado traz crescimento e desenvolvimento para a região, por outro pode vir também a excluir a população por meio do desalojamento forçado dos mesmos devido a especulação imobiliária. Para evitar essa exclusão, os investidores começam a achar interessante um possível investimento no Vale, com o propósito de gerar empregos, distribuir renda, movimentar a entrada e saída de capital estrangeiro e promover a troca de conhecimento cultural entre o visitante e o visitado, uma vez que se percebe que as empresas familiares locais e os proprietários de vinícolas da região é que deveriam zelar pela conservação da cultura local.

Buscando tornar o passeio ainda mais lúdico e mais gratificante aos turistas, Oro pensou em convidar corais locais que cantavam músicas dos folclores italiano e gaúcho para se apresentarem dentro do trem e nas estações férreas de São Luiz e de Jaboticaba com o objetivo de resgatar e divulgar as culturas italiana e gaúcha. Assim, nasceu a ideia de oferecer animações culturais e lúdicas aos turistas durante o passeio. Como no trajeto referenciado havia trens Maria Fumaça que não estavam sendo utilizados, se pensou em reformá-los, preservando suas características originais. Esses trens foram levados a Porto Alegre na sede da RFFSA a fim de serem restaurados e depois de prontos, retornaram a Bento Gonçalves para logo em seguida começarem a circular no trajeto Bento Gonçalves - Jaboticaba concretizando o passeio turístico Ferrovia do Vinho (DEBENETTI, 2006).

Ainda segundo Debenetti (2006), o trem que atendia a esse passeio comportava 130 passageiros, sendo uma locomotiva a vapor modelo Mikado 153 que mais tarde foi transferida para Curitiba e, posteriormente, modelo 156 que é a atual permanente. O trem Maria Fumaça utilizado na época desse passeio era composto por cinco carros e um carro denominado para bagageiro. Debenetti (2006) descreve também que, segundo consta no documento Ferrovia do Vinho, a viagem inaugural foi realizada em 26 de outubro de 1986.

Oro ressaltou ainda que a administração do passeio era de responsabilidade total do poder público, no caso, da Prefeitura Municipal de Bento Gonçalves. Através da Secretaria Municipal de Desporto e Turismo, o município promovia o passeio turístico Ferrovia do Vinho proporcionando aos usuários a oportunidade de reviver os tempos áureos das estradas de ferro e das saudosas viagens de trem (DEBENETTI, 2006).

Esse passeio não visava ao lucro, sendo cobrada uma quantia irrisória tanto para os turistas independentes quanto para os turistas excursionistas, pois o objetivo maior, por parte dos gestores, era fomentar o turismo em Bento Gonçalves. Quanto à frequência dos passeios, estes só ocorriam aos domingos, partindo às 09 horas da manhã de Bento Gonçalves e percorrendo 48 quilômetros em pouco mais de três horas até chegar no município de Jaboticaba (DEBENETTI, 2006).

Operando com sucesso entre 1986 e 1990, é desconhecido com exatidão quando a Ferrovia do Vinho deixou de ser operada, mas Giesbrecht (2005, apud Debenetti, 2006), cita que a causa mais provável tenha sido o abandono da linha nova entre Bento Gonçalves e Jaboticaba pela RFFSA, o que tornou as viagens arriscadas. Complementando, Oro relatou que a estrada de ferro não oferecia a mesma segurança de outrora, estava deficitária e necessitava de reparos. Aliando-se a esse fato, houve algumas mudanças substanciais na administração da estrada de ferro (DEBENETTI, 2006).

Oro relata, também, que o primeiro Passeio de Trem Maria-Fumaça até Carlos Barbosa aconteceu em 1987 pelo fato de ter caído uma barreira no ramal Bento Gonçalves – Jaboticaba e, para que não houvesse a interrupção do passeio naquele fim de semana, visto que a procura era considerável, a organização do passeio resolveu oferecê-lo de Bento Gonçalves até Carlos Barbosa. De certa forma, o acontecimento inusitado pôde ter sido o primeiro vislumbre de uma possível nova linha turística na região (DEBENETTI, 2006).

Desde 1993 ocorre o passeio de Maria Fumaça entre os municípios de Bento Gonçalves e Carlos Barbosa. Em ambos sentidos, o trecho oferece uma parada na estação de Garibaldi. Os passeios ocorrem cotidianamente às quartas-feiras e aos sábados, em dois horários, partindo tanto de Bento Gonçalves quanto de Carlos Barbosa, num trecho de 23 quilômetros e aproximadamente uma hora e meia de duração. Nos meses de férias e feriados prolongados, são oferecidos mais horários devido à demanda turística (DEBENETTI, 2006).

Existem dois modelos de locomotivas à vapor do século XIX que são utilizados: a americana “Mikado 156” e a alemã “Yung 4” que se alternam conforme a necessidade do momento, abastecidas por lenha ou carvão mineral que aquece a água e a transforma em energia através do vapor. Desde sua implantação o passeio é operado pela Giordani Turismo Ltda, em acordo realizado em 1992 através de um Protocolo de Intenções entre a Rede Ferroviária, os prefeitos de Bento Gonçalves, Garibaldi e Carlos Barbosa e o presidente da Companhia Rio-Grandense de Turismo (CRTUR) na intenção de implantar o passeio turístico de trem Maria-Fumaça. É importante ressaltar que com a liquidação da RFFSA, novas renovações contratuais e termos aditivos ocorreram, cabendo a essa agência a administração do passeio e a responsabilidade de oferecer segurança mediante periódicas revisões e manutenção do trem (DEBENETTI, 2006).

Segundo Tonini (2007, apud De Abreu, 2013) convém mencionar que o poder público limitou sua participação na consolidação do Vale dos Vinhedos como produto turístico, apenas por meio do suporte institucional, levando em consideração a ação legislativa e fiscalizadora que recai a instância federal, junto a políticas públicas dos governos Municipal e Estadual.

Desde então, a percepção do cluster dos vinhedos ficaria cada vez mais evidente. Debenetti (2006) comenta que durante o percurso, o turista consegue aprofundar ou conhecer aspectos da cultura local, uma vez que o passeio é coroado de animações culturais e lúdicas, e também degustar produtos típicos da região como vinhos, espumantes, sucos de uva e queijos. A demanda turística é composta, principalmente, por grupos excursionistas, geralmente constituídos por casais, famílias e amigos.

O turista realiza o passeio apenas em um sentido, sendo que o outro ocorre em rodovia. Para o turista que realiza o passeio no sentido Bento Gonçalves/Garibaldi/Carlos Barbosa, a agência operadora disponibiliza ônibus que o conduz de volta a Bento Gonçalves. Quem realiza o passeio no sentido Carlos Barbosa/Garibaldi/Bento Gonçalves, a agência operadora conduz o turista da estação férrea de Bento Gonçalves até a plataforma rodoviária de Carlos Barbosa (DEBENETTI, 2006).

Os pontos de degustação dos produtos das vinícolas locais são localizados nas estações de Garibaldi e Bento Gonçalves, no entanto, Debenetti (2006) diz que há uma divisão de espaço com outras atrações típicas locais, o que gera uma

desorganização e desconforto momentâneo entre quem desejasse degustar os alimentos e aqueles que desejavam participar das animações. Ainda segundo Debenetti (2006), as degustações agradam o público de uma forma geral, no entanto, alguns turistas sugerem que seja servido também dentro do trem.

É relevante citar que o município de Garibaldi contém cerca de 30% da rota enoturística do Vale dos Vinhedos. Desta forma, desde 2002, tem participado de algumas ações em parceria com a Associação dos Produtores do Vale dos Vinhedos (APROVALE) para promover a região e dar continuidade ao ciclo turístico local (DE ABREU, 2013).

A autora também relata que a "crítica mais saliente em relação às degustações foi o fato de o queijo não ser servido em Carlos Barbosa, município conhecido como a Terra do Queijo, que realiza, inclusive, um festival gastronômico alusivo a ele". Debenetti (2006) disserta que foi constatado que no ano de 2006 o queijo passou a não ser mais servido por consequência de uma sugestão proposta pela Vigilância Sanitária em servir o queijo dentro de embalagens plásticas, o que, segundo a empresa promotora do passeio, Giordani Turismo Ltda, acarretaria em um aumento no custo do ingresso. No site da empresa gestora, consta que na temporada do ano de 2016 o valor do passeio, por pessoa, varia entre R$98,00 (baixa temporada) e R$107,00 (alta temporada).

De acordo com Debenetti (2006), a ausência da degustação do queijo reforça idéia de que um cluster turístico entre os três municípios envolvidos com o passeio ainda não se consolidou. Posteriormente, quando o queijo ainda era servido, ele não era servido em Carlos Barbosa, mas em Bento Gonçalves. No ponto de vista da Giordani Turismo, Carlos Barbosa é vista como mais um ponto de início ou de término do passeio e poucos são os turistas que usufruem o potencial turístico desse município por desconhecê-lo ou porque permanecem pouco tempo por lá.

Em relação ao custo do passeio, alguns usuários consideram alto pelo trecho de 23km, no entanto, a gestora do passeio respondeu que o preço praticado está de acordo com os custos envolvidos, ressaltando que as degustações servidas são produtos de qualidade e, por isso também, tem valor alto. Além desses fatores, ela revelou que há outros custos envolvidos, como por exemplo o salário dos animadores lúdicos e a manutenção da Maria-Fumaça (DEBENETTI, 2006).

O passeio de Maria Fumaça é considerado um produto turístico consolidado com significativa relevância econômica e turística na serra gaúcha. Debenetti (2006)

considera que diferentes olhares são obtidos em relação ao Trem do Vinho e, segundo ela, ele é “complexo por envolver uma gama de atrativos e serviços turísticos agregados ao produto, e multifatorial na medida em que as pessoas são motivadas a realizar suas escolhas turísticas em função de propósitos diferenciados” (p. 103).

Com a visualização dos possíveis impactos causados na implantação de um trem turístico em um *cluster* com potencial, este breve estudo de caso sobre o Trem do Vinho nos serve de exemplo para auxiliar no que devemos levar em consideração ao estudarmos uma nova região com potencial turístico: suas características sociais, culturais e econômicas, para que se possibilite a inclusão dos habitantes no planejamento, e também evitar impactos negativos no seu cotidiano.

3. UM NOVO TREM TURÍSTICO EM MINAS

3.1. A ZONA DA MATA MINEIRA

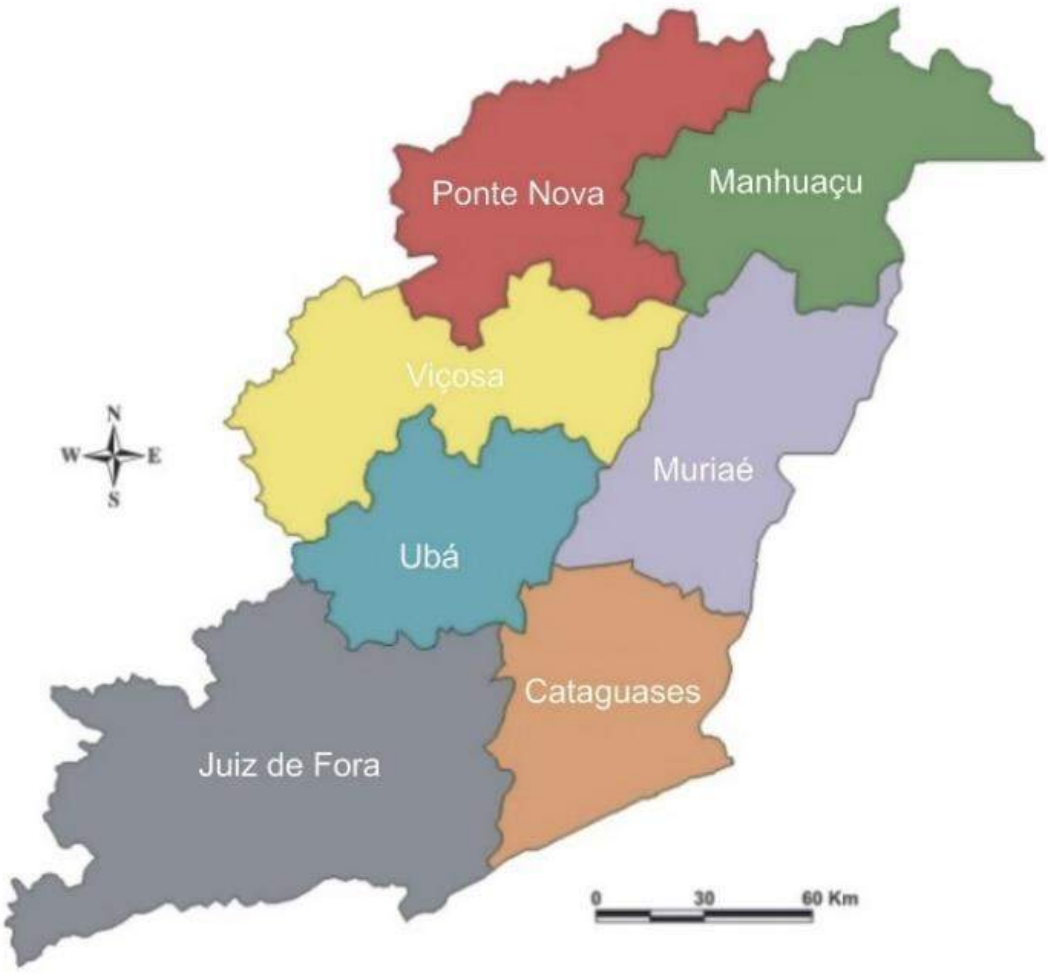
Ocupando cerca de 6% do estado de Minas Gerais, à sudoeste, a Zona da Mata Mineira (figura 5) abrange uma área de aproximadamente 35.747 km (IBGE, 2010).

Figura 5 - Zona da Mata mineira contextualizada dentro de Minas Gerais

Fonte: Fonte: Diretório de Ruas (http://www.diretorioderuas.com/BR/Minas-Gerais/, acesso em 24/02/2017, editado pelo autor, 2017).

Na figura 5, podemos perceber que a Zona da Mata Mineira ainda é subdividida em 7 microrregiões que podem ser identificadas na figura 6, a seguir. Dentre elas, a microrregião de Juiz de Fora abrange, entre outros, os municípios de Coronel Pacheco, Goianá e Rio Novo, que são o foco deste trabalho.

Figura 6 - Zona da Mata mineira e suas microrregiões



Fonte: desenvolvido pelo autor com base em imagem do Google Maps, 2016.

Segundo Lamas (2006, apud MORAIS CASTRO et al., 2012) o processo de colonização e ocupação da Zona da Mata pode ser dividido em dois momentos: o primeiro, com a abertura do Caminho Novo por Garcia Rodriguez Paes Lemos, no início do século XVIII e, o segundo, no vale do Rio Pomba em meados do mesmo século, em uma expedição liderada pelo sertanista Inácio de Andrade Ribeiro.

Segundo De Paula (2006), o desenvolvimento da cafeicultura na Zona da Mata mineira está ligada à expansão da atividade cafeeira no Brasil estimulada desde o início do século XIX. O café passou a ser plantado abundantemente na província do Rio de Janeiro, que se tornou o principal produtor mundial no período que se estende ao longo da segunda metade do século XIX. Isto posto, à medida que o preço do produto subiu ainda na primeira metade do século XIX, o café passa a penetrar na província mineira, via o Caminho Novo, estabelecendo-se nos vales dos rios Pomba e Paraibuna.

De acordo com Blasenhein (1982, apud MORAIS CASTRO et al., 2012), com o declínio da exploração aurífera no fim do século XVIII a atividade econômica cafeeira chegou a Minas Gerais em 1809, nas margens ao norte do Rio Paraibuna, o que aumentou consideravelmente o fluxo migratório na região, que passava de aproximadamente 20.000 habitantes em 1820 para 548.000 em 1890.

De Paula (2006) cita ainda que além do fator demanda, há também que incluir a disponibilidade de terras férteis naquela região, já que a Zona da Mata possui geografia acidentada, constituída principalmente por colinas e morros, que variam entre 400 e 1000 metros de altitude. Estas condições naturais são apropriadas ao desenvolvimento das lavouras de café, devido à boa adaptação da planta ao meio ambiente da região.

Somou-se ainda recursos advindos da decadência aurífera, sejam vinculados diretamente à atividade mineradora, sejam através da produção mercantil de alimentos, particularmente, aquela estabelecida na Serra da Mantiqueira, região próxima da Mata, que abastecia as minas ao longo do século XVIII. No contexto do início do século XIX, dada a conjuntura favorável dos preços, a cafeicultura se colocava como atividade econômica mais atrativa para a aplicação dos recursos originados no ciclo do ouro (DE PAULA, 2006)

A cultura cafeeira penetra em Minas Gerais em princípio se estabelecendo na área limítrofe com a província do Rio de Janeiro, numa área que engloba municípios como o de Juiz de Fora, Matias Barbosa, Mar de Espanha, Além Paraíba, devido a facilidade de escoar a produção até o porto, por meio de tropas de mula. Posteriormente já ao fim do século XIX, com a modernização do sistema de transporte – ferrovias e rodovias – a atividade cafeeira se expande em direção ao norte e a leste da área pioneira, configurando, assim, um espaço regional delimitado e diferenciado – a Zona da Mata (DE PAULA, 2006).

O processo de constituição regional da Mata passou pela modernização dos transportes com dois momentos distintos. O primeiro, a partir da década de 1860, com a inauguração da Rodovia União & Indústria, construída com capitais advindos do setor cafeeiro, transformando a cidade de Juiz de Fora no principal entreposto comercial e centro armazenador do café produzido naquele espaço regional em formação (DE PAULA, 2006).

A expansão cafeeira deste primeiro momento é reflexo da continuidade da expansão fluminense, atrelando a atividade mineira ao Rio de Janeiro –

principalmente em termos de demanda por capital. O segundo momento, a partir da segunda metade da década de 1870, é marcado com a chegada das ferrovias, estendendo a expansão cafeeira para norte e leste dos municípios pioneiros, compreendendo os municípios de Muriaé, Ponte Nova, Carangola, Manhuaçu entre outros, consolidando, desta forma, um espaço diferenciado no contexto econômico mineiro (DE PAULA, 2006).

Já no início do século XX a economia na Zona da Mata sofria com a queda na produção cafeeira, que atingia na época pouco mais de 40% do potencial, praticamente metade da produção que ocorrera na década anterior. O preço do café em baixa no mercado internacional, fato agravado pela depressão econômica mundial, foi um fator que acabou resultando numa política de erradicação do café adotada pelo Governo Federal (MORAIS CASTRO et al., 2012).

Nas décadas de 1930 e 1940 o Estado de Minas Gerais passou a concentrar investimentos nas regiões de extração mineral e produção siderúrgica. Um outro fator agravante para o processo de estagnação socioeconômica da Zona da Mata acontece no âmbito nacional, quando a região ficou às margens dos principais investimentos no processo de industrialização (substituição de importações). Além disso, a construção de Belo Horizonte como nova capital polarizou os investimentos, deixando a Zona da Mata ainda mais longe de investimentos federais (MORAIS CASTRO et al., 2012).

Ainda que região metropolitana de Belo Horizonte viesse a se tornar com o passar dos anos na capital financeira de Minas Gerais, a região da Zona da Mata continuou relevante para o estado por se tratar da terceira mesorregião mais populosa: são 2.175.254 habitantes em 142 municípios, com uma densidade demográfica de 60hab/km² (IBGE, 2010).

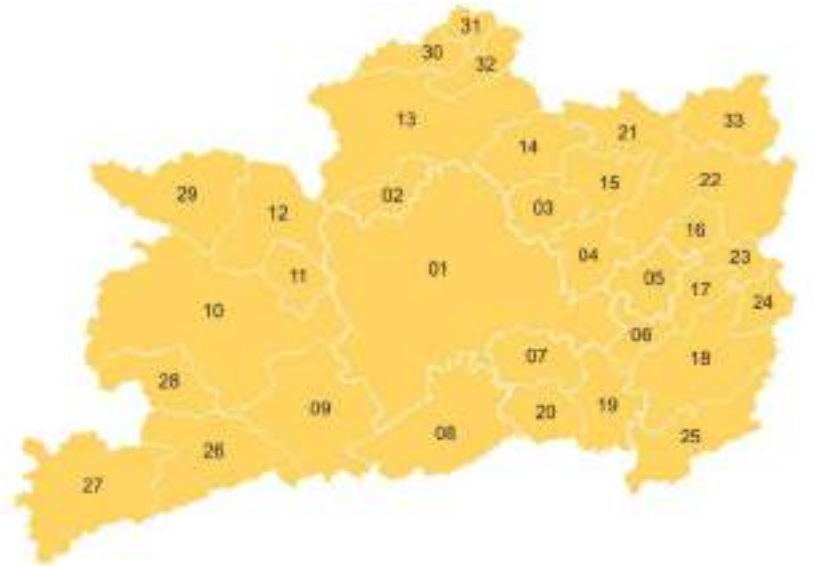
A microrregião de destaque dentro Zona da Mata é a de Juiz de Fora, dando a cidade o status de capital regional. É válido ressaltar a importância histórica de Juiz de Fora através dos anos, principalmente no final do século XIX quando o desenvolvimento industrial na cidade lhe deu o apelido de Manchester Mineira. Um marco importante na industrialização local se deu pela instalação da primeira usina hidrelétrica da América do Sul, a Usina de Marmelos Zero. Inaugurada em 5 de setembro de 1989, está localizada próxima ao núcleo urbano, a apenas seis quilômetros do centro de Juiz de Fora e inserida numa encosta íngreme, abaixo das margens da antiga Estrada União e Indústria (atual BR-267) e a E.F. Dom Pedro II (IEPHA, 2009).

Ainda de acordo com o IEPHA (2009), a usina foi construída por Bernardo Mascarenhas – importante industrial da cidade na época – que precisava de energia em sua empresa têxtil para movimentação dos teares quando, em 1887, conseguiu autorização da Câmara Municipal para modificar o contrato de fornecimento da iluminação a gás para a elétrica. A Usina de Marmelos Zero funcionou de 1889 a 1896.

A usina foi tombada pelo município em 1986 e pelo estado de Minas Gerais em 2005, abrangendo o conjunto arquitetônico da Usina de Marmelos incluindo o acervo de bens móveis do Museu da Usina de Marmelos Zero. Nas comemorações do centenário da usina, em 1989, foi criado o projeto do “Museu da Usina”, concebido para ser um centro de memória e marco da instalação da energia elétrica no Brasil, sendo inaugurado no ano de 2000 (IEPHA, 2009).

Atualmente, a microrregião de Juiz de Fora ocupa uma área de aproximadamente 8.923 km² que concentra 730.264 habitantes, 1/3 da população total da mesorregião com uma densidade de 81,9 hab/km² (IBGE, 2010). É formada por 33 municípios, como mostra a figura a seguir:

Figura 7 - Microrregião de Juiz de Fora e seus municípios



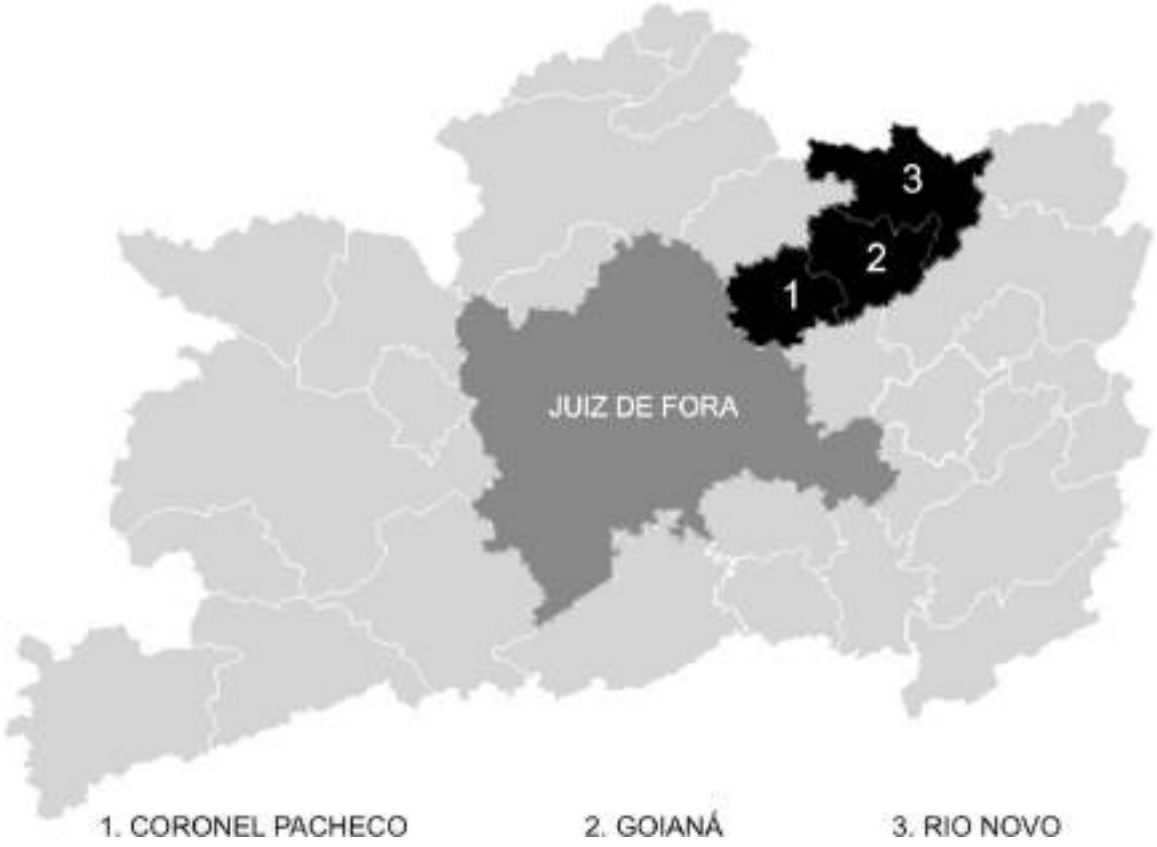
Fonte: Diretório de Ruas (http://www.diretorioderuas.com/BR/Minas-Gerais/Mesorregiao-Zona-Da-Mata/Microrregiao-Juiz-De-Fora/, acesso em 03/04/2016, editado pelo autor, 2016).

Apresentada a microrregião de Juiz de Fora, adentraremos ainda mais no território para apresentar o recorte espacial desse estudo, que contém três municípios: Coronel Pacheco, Goianá e Rio Novo.

3.2. ONDE SITUAR O NOVO TREM?

A conexão entre o município de Juiz de Fora e os municípios em estudo acontece fisicamente por Coronel Pacheco (figura 8), limítrofe pela região nordeste, através da rodovia MG-353.

Figura 8 - Municípios presentes no recorte espacial da pesquisa



Fonte: Diretório de Ruas (http://www.diretorioderuas.com/BR/Minas-Gerais/Mesorregiao-Zona-Da-Mata/Microrregiao-Juiz-De-Fora/, acesso em 03/04/2016, editado pelo autor, 2016).

É importante citar que em 2011 foi inaugurado o Aeroporto Regional Presidente Itamar Franco (também conhecido como Aeroporto Regional da Zona da Mata), acessado diretamente pela MG-353, e que está localizado entre os municípios de Goianá e Rio Novo. Segundo Menezes (2004), a escolha sítio para implantação do aeroporto gerou controvérsias antes de sua construção.

> Sua implantação e localização ocasionou grande impacto ambiental, social, inclusive atingindo áreas de sítios arqueológicos. Situado numa extensa várzea rodeada por um anfiteatro de serra de grande importância paisagística, uma das maiores críticas sobre a localização do aeroporto recai sobre a distância com a cidade de Juiz de Fora – cerca de 40 quilômetros (MENEZES, 2004).

Observada a região da pesquisa destacada na figura anterior, analisa-se o contexto geográfico de uma possível linha de trem turístico que poderia ir do município de Coronel Pacheco até o município de Rio Novo no distrito de Furtado de Campos, visando descobrir se há potencial turístico para se desenvolver na região utilizando a infraestrutura do ramal da antiga Estrada de Ferro Leopoldina, ainda existente.

O ramal de Juiz de Fora teve sua origem em duas ferrovias: no município de Juiz de Fora, constituiu-se em 1881 a Companhia Estrada de Ferro Juiz de Fora – Piau, enquanto a Cia. E. F. Ramal do Rio Novo foi constituída em 1882. Arrendada em 1883 à Cia. União Mineira, a Cia. E. F. Ramal do Rio Novo inaugurou o trecho entre Furtado de Campos (no então ramal de Serraria) e o município de Rio Novo. Em 1884, a Companhia Estrada de Ferro Juiz de Fora – Piau entregou esse trecho, e, em 1888, o uniu a Rio Novo (GIESBRECHT, 2012).

Em agosto de 1988, a ferrovia já tinha sido vendida à E.F. Leopoldina, que também estava de posse da União Mineira, unindo então o ramal de Rio Novo ao ramal de Piau, formando o ramal de Juiz de Fora. Nesta cidade, o novo ramal se entroncava com a Linha do Centro da E. F. Central do Brasil. A partir de 1896, no entanto, houve uma série de disputas judiciais no antigo ramal de Piau, finalmente só resolvidas em 1913 em favor da Leopoldina (GIESBRECHT, 2012).

Em 1974, o ramal de Juiz de Fora foi suprimido pela RFFSA e o último registro de trem de passageiros que saiu neste ramal data se em 31 de janeiro do ano de 1972, dois anos e meio antes da supressão (GIESBRECHT, 2012).

Contextualizado onde está inserido o objeto de pesquisa desse estudo, a seguir serão mostradas características dos municípios participantes e suas relações com as antigas estações de trem, bem como seus mais relevantes eventos turísticos, afim de elucidar quais possíveis relações um novo trem turístico pode oferecer a esses municípios em sua eventual implantação.

É importante relembrar que os dados sobre o histórico, turismo e economia local desses munícipios foram coletados com base em visitas às secretarias competentes aos setores nas respectivas prefeituras municipais de cada localidade onde, através de um questionário semiestruturado (APÊNDICE A), foram obtidas respostas que auxiliaram no levantamento.

O levantamento dos dados foi ainda complementado com uma pesquisa online também sobre as regiões, já que a pesquisa científica sobre os munícipios e as estações é praticamente inexistente. As consultas online consideradas de maior relevância foram extraídas dos websites das prefeituras de cada município e do website do Circuito Turístico Caminhos Verdes de Minas, que engloba nove munícipios da Zona da Mata Mineira, dentre eles Coronel Pacheco, Goianá e Rio Novo.

3.2.1. Coronel Pacheco

Com uma pequena população de 2.983 habitantes em uma área de 130.287 km² (IBGE, 2010), Coronel Pacheco é o único município limítrofe nesta pesquisa com o município de Juiz de Fora.

Coronel Pacheco surgiu com a ocupação da Zona da Mata mineira em função da crise ocorrida nos meios de exploração do ouro na região central da província. As primeiras propriedades cafeicultoras da região, entre elas, as Fazendas Liberdade, Carambi, São Vicente e Santa Clara, produziam café para abastecer o mercado externo e também produtos básicos de consumo da região, como arroz, cana de açúcar, banana e outros gêneros alimentícios (CAMINHOS VERDES DE MINAS, 2015).

Um povoado local denominado Povoado de São Vicente foi se organizando e ampliando, com as inovações tecnológicas nos meios de produção, a instalação da Estrada de Ferro Leopoldina e a inauguração da Estação de Água Limpa em 1881. A localidade recebeu esse nome por influência da Fazenda São Vicente, que doou a área para a construção da capela de São Vicente. O Comendador Carlos Justiniano das Chagas, pai do cientista Carlos Chagas, era proprietário da Fazenda da Liberdade e, em 1896, doou todo o território que se situava em torno da Capela, onde atualmente se localiza a sede do município (CAMINHOS VERDES DE MINAS, 2015).

O município também foi identificado pelo nome de Lima Duarte e, aos poucos, foi se transformando e adquirindo características e estrutura urbanística. Em janeiro de 1890 o povoado de Lima Duarte foi elevado à categoria de Distrito de Água Limpa pertencendo à Comarca de Juiz de Fora até o ano de 1938 quando, através do Decreto – Lei nº 148, o distrito de Água Limpa passa a pertencer ao Município de Rio Novo só retornando em 1948, através da Lei nº 336, à jurisdição de Juiz de Fora com o nome de Distrito de Coronel Pacheco (CAMINHOS VERDES DE MINAS, 2015).

A nova denominação do distrito foi uma homenagem ao Coronel José Manoel Pacheco, incentivador do Projeto de construção da Rodovia União Indústria e construtor e idealizador da Estrada de Ferro Juiz de Fora – Piau, absorvida pela Companhia Leopoldina Railway. Com o passar dos anos, a estação ferroviária passou a ser chamada pela população Estação de Coronel Pacheco e essa denominação foi adotada como nome oficial para o distrito (CAMINHOS VERDES DE MINAS, 2015).

Em 1934, o deputado federal Dr. Lahir Paleta Tostes interveio, junto ao Governo, através do presidente Getúlio Vargas, para a aquisição de uma propriedade na região do distrito de Água Limpa, onde foi instalada a Estação de Cafeicultura Experimental de Água Limpa, instituída oficialmente em 1936 e que impulsionou o desenvolvimento econômico da região com a geração de empregos (CAMINHOS VERDES DE MINAS, 2015).

Em 30 de dezembro de 1962, através da Lei Estadual nº 2764, o Distrito de Coronel Pacheco emancipou-se administrativa e politicamente do Município de Juiz de Fora tornando-se um município. Logo após, em 1963, os poderes Legislativo e Executivo municipais foram oficialmente instalados e iniciava-se a história do então município de Coronel Pacheco (CAMINHOS VERDES DE MINAS, 2015)

A estação de Água Limpa (vide figura 9 na página seguinte) foi inaugurada em 1884 pela Cia. E. F. Juiz de Fora - Piau, passando em 1888 para o controle da E. F. Leopoldina e, em seguida, passando a fazer parte do ramal de Juiz de Fora ainda no mesmo ano. Atualmente, a edificação da antiga estação é inexistente, no entanto, o sítio na qual a mesma ocupava deu lugar a outras edificações (vide figura 10 na página seguinte) que agora abrigam uma agência bancária e um posto da Polícia Militar.

Segundo o secretário de Cultura, Meio Ambiente e Turismo do município, Roberto Marangon, em entrevista, as razões da demolição são desconhecidas e, perguntado se houve algum projeto de restauro para dar novo uso à edificação, respondeu que “não houve projeto para restauro”.

Figura 9 - Estação de Água Limpa, ao centro da foto, em 1915

Fonte: Fonte: Álbum de Juiz de Fora de Albino Esteves, 1915, reeditado pela FUNALFA em 1989. (retirado do site http://www.estacoesferroviarias.com.br/efl_ramais_1/fotos/agualimpa15.jpg, acesso em 06/03/2016).

Figura 10 - Sítio da antiga Estação de Água Limpa, atualmente ocupada por edificações de serviço

Fonte: foto registrada pelo autor em 11/10/2016.

Coronel Pacheco possui como atrativos naturais cachoeiras cercadas de matas e de locais que propícios para trilhas e caminhadas, como na Cachoeira Fazenda da Prata e Cachoeira do Barão, por exemplo. Para um turismo de aventura, é indicado a Pedreira de Coronel Pacheco utilizada para rapel e escalada (CAMINHOS VERDES DE MINAS, 2015).

Cercada por um cinturão verde de sinuosas montanhas com suas fazendas antigas que remetem aos tempos dos barões do café e da pecuária, Coronel Pacheco também abrange o Turismo Pedagógico, onde a EMBRAPA – Gado de Leite Coronel Pacheco, recebe anualmente milhares de alunos do Brasil e do exterior em busca de novos conhecimentos (CAMINHOS VERDES DE MINAS, 2015).

O município também é conhecido nacionalmente como capital da Cabra Leiteira já que anualmente ocorre o CABRAFEST, festival conhecido por apresentar pratos típicos, queijos, leites e outros produtos à base da caprinocultura (CAMINHOS VERDES DE MINAS, 2015). Segundo Roberto Marangon, o CABRAFEST é o maior evento do município, e acontece anualmente na primeira semana de julho com duração de 03 dias. O festival possui exposição de cabras leiteiras, concurso de ordenha, workshop para criadores de cabras, festival gastronômico e shows. Ele relata ainda que as últimas edições do evento têm atraído um público de 7.000 pessoas.

3.2.2. Goianá

O município de Goianá concentra uma pequena população de 3.659 habitantes em uma área de 153.229 km² (IBGE, 2010) e, no recorte espacial dessa dissertação, localiza-se entre os municípios de Coronel Pacheco e Rio Novo.

A história do município começa em 1815 quando as lavouras de café no Vale Fluminense exigiam a ocupação de novos territórios para ampliação da atividade, o que foi feito desbravando-se terras da Zona da Mata Mineira, surgindo nesse contexto as primeiras propriedades precursoras do Povoado de Santo Antônio do Limoeiro (GOIANÁ, 2009).

Com a instalação da Rodovia União Indústria que cortava o pequeno núcleo urbano, as características do Povoado se transformavam. Com a construção da E.F. Juiz de Fora - Piau, este crescimento ampliou-se. Em meio às inovações tecnológicas e o aumento da produção, em breve, a região estava fornecendo a outras regiões seus principais produtos: o fumo e o café (GOIANÁ, 2009).

A partir de agosto de 1910 intensificaram-se os trabalhos para promover o Povoado do Limoeiro à categoria de distrito no município de Rio Novo. A instalação do distrito, no entanto, se oficializou em 24 de Novembro de 1912. Com o desenvolvimento urbanístico, as mobilizações em prol da melhoria da condição de vida da comunidade foram se transformando em fator propulsor do desenvolvimento até que, em 21 de Dezembro de 1995, ocorreu a emancipação político administrativa, transformando o distrito no município de Goianá (GOIANÁ, 2009).

Goianá deve grande parte de seu desenvolvimento à Estrada de Ferro Juiz de Fora – Piau. Como nas demais localidades, uma estação ferroviária representava muito mais do que um simples local de embarque e desembarque de cargas e passageiros, ela representava o dia a dia e toda a dinâmica de funcionamento da comunidade (GOIANÁ, 2009). De acordo com Renato Mattosinhos (2013, apud GIESBRECHT, 2013) a estação de Goianá foi inaugurada em 1883 pela Cia. União Mineira, passando em 1884 para o controle da E. F. Leopoldina. Teve seu primeiro nome como Estação Limoeiro devido ao antigo nome do distrito na época.

Em 1888 foi ligada ao ramal de Juiz de Fora - Piau, antes de ser denominada Estação Desembargador Lemos e, em 1913, finalmente ganhou o nome de Goianá (figura 11), originando futuramente o nome do município. Depois de uma longa disputa judicial pela linha, foi finalmente adquirida pela E. F Leopoldina, formando o ramal de Juiz de Fora (GIESBRECHT, 2013).

Figura 11 - Antiga Estação de Goianá, década de 1960

Fonte: imagem fornecida pela Secretaria de Turismo de Goianá em 11/10/2016.

Ainda de acordo com o histórico do município de Goianá (2009), embora a estação fosse construída mais afastada do centro urbano, ela se tornava relevante quando se tornou referencial no desenvolvimento do núcleo urbano da comunidade local e agregando edificações ao seu entorno (vide figura 12).

Figura 12 - Entorno da antiga Estação de Goianá, década de 1960

Fonte: imagem fornecida pela Secretaria de Turismo de Goianá em 11/10/2016.

Na gestão da Rede Ferroviária Federal, o ramal que cortava a comunidade foi desativado em 1974 e a estação foi demolida por oferecer risco de desabamento. Segundo Giesbrecht (2013), moradores locais dizem que a estação foi demolida na década de 1980. De acordo com a secretária de Turismo de Goianá, Ana Santiago, não houveram projetos de restauro da linha para reativação de trem desde então. Os trilhos, em alguns pontos, serviram de eixo para pavimentação da MG-353. Ana ressalta ainda que por mais que o acervo do Centro Cultural de Goianá contenha peças e objetos da RFFSA, a maioria delas não são relacionadas com a antiga estação do município.

No sítio em que a antiga estação ocupava funciona, atualmente, a Unidade Básica de Saúde (UBS) do município (vide figura 13 na página seguinte). O trem

parava na rua Dr. Loures que está pavimentada atualmente sem asfalto, onde no seu entorno ainda é possível identificar uma construção com características arquitetônicas da época da estação (vide figura 14).

Figura 13 - UBS de Goianá, construída no sítio da Estação anos após sua demolição

Fonte: foto registrada pelo autor em 11/10/2016.

Figura 14 - Edificação antiga com características arquitetônicas da época da Estação

Fonte: foto registrada pelo autor em 11/10/2016.

Goianá ainda possui características típicas de cidades do interior e um perímetro urbano constituído de nove bairros. Na zona rural, o município divide-se em comunidades e núcleos familiares além de históricas fazendas que servem como base de sustentação econômica do município através da pecuária leiteira (GOIANÁ, 2009).

Dentre as atividades econômicas do município, a de maior destaque é a agropecuária, responsável pela geração de emprego e renda à maioria das famílias envolvendo as áreas de bovinocultura de leite, bovinocultura de corte, cultivo de milho, feijão, fruticultura, piscicultura, produção de doces e quitandas, além de incentivo ao artesanato e trabalhos manuais. O município presta ainda, de forma gratuita, serviços de assistência técnica aos produtores rurais em todas as etapas de produção. Através de convênio com o Governo do Estado, o executivo municipal desenvolve, através de técnicos da EMATER-MG (Empresa de Assistência Técnica e Extensão Rural do Estado de Minas Gerais), diversos programas e campanhas de incentivo à produção (GOIANÁ, 2009).

O município tem também no artesanato e na produção de doces e derivados de leite boa parte de sua força turística. Segundo o Secretário de Desenvolvimento Econômico de Goianá, Cirineu Mendes Ribeiro, a Associação dos Artesãos e Pequenos Produtores Familiares de Goianá (AFAGO) fundada em 2010 tem como principal objetivo contribuir, de forma sustentável, para o fomento e a racionalização das atividades artesanais e da agricultura familiar do município.

Utilizando técnicas de reuso, a AFAGO transforma em arte os mais inusitados tipos de materiais contribuindo para a economia de energia e a preservação de recursos naturais. Com uma linha diversificada de produtos que vão desde o artesanato em cerâmica, em fibras naturais, bordado, crochê até a produção de doces e outros quitutes, a AFAGO se apresenta ao mercado como uma entidade que oferece uma diferenciada opção aos consumidores.

As manifestações culturais de cunho religioso também são muito presentes no município. O Povoado dos Dias, a 3km do centro de Goianá, é um dos poucos em Minas Gerais onde é possível assistir a celebração de uma missa em Latim (CAMINHOS VERDES DE MINAS, 2016).

Segundo a Prefeitura Municipal de Goianá, a festa do Padroeiro Santo Antônio marca o calendário do município desde o ano de 1891, quando se inaugurou a primeira Igreja Matriz, no dia 13 de junho do mesmo ano. Desde então, é celebrado com grandes atividades e aguardado com muita expectativa.

A secretária de Turismo de Goianá, Ana Santiago, comenta que a Festa de Santo Antônio já é considerada bem imaterial do município, com tombamento registrado pelo IEPHA. Ainda dentro das manifestações religiosas celebram-se a Semana Santa, com encenações ao vivo da Via Sacra, e a tradicional Folia de Reis.

Outra manifestação cultural de maior relevância em Goianá são os eventos ligados à música, como o Concurso de Trovas, o Encontro de Trovadores e o Encontro Regional de Bandas, que congrega mais de 20 municípios. Este último, é organizado pela União Musical Gustavo Ribeiro, fundada em 1911, composta por 53 músicos e 35 alunos da comunidade que fazem da música o seu lazer levando entretenimento ao público local (GOIANÁ, 2009).

Ana comenta ainda que a presença do Aeroporto Regional da Zona da Mata "impulsionou a melhoria do trade de Goianá", pois desde o início das operações do mesmo, novos hotéis e equipamentos turísticos foram implantadas na cidade, mesmo que por iniciativas particulares. "A presença do Aeroporto, agora, se torna muito influente nos planos de desenvolvimento de diversos setores do município", completa.

3.2.3. Rio Novo

Dos três municípios inseridos no recorte espacial dessa dissertação, Rio Novo é o maior e mais povoados deles. Sua população gira em torno de 8.712 habitantes e sua área territorial é de 207.559 km² (IBGE, 2010) e, devido ao Aeroporto Regional da Zona da Mata, mantém ligação constante com Goianá.

Como a maioria dos municípios mais antigos da Zona da Mata, surgiu da ação dos desbravadores do território, que se infiltravam pelo interior da Província das Minas Gerais à procura de riquezas minerais ou de terras para lavoura. No decorrer do século XVIII, exploradores em busca de terras, chegaram à região, através da floresta, seguindo o curso sinuoso de um ribeiro, a que deram o nome de "Caranguejo". Prosseguindo nas explorações, depararam com um curso de água mais importante e navegável, no qual denominaram "Rio Novo" (RIO NOVO, 2016).

O primeiro núcleo de povoamento se instalou na localidade do município devido as boas condições para plantio, oferta de água e também pelas condições de navegabilidade do rio e topografia do local. Construíram as primeiras moradias e uma capela, dedicada à Nossa Senhora da Conceição, onde os primeiros atos religiosos eram celebrados a longos intervalos por um sacerdote que vinha de canoa da

localidade de Chapéu d'Uvas. Mais tarde, um dos moradores, chamado Francisco Geraldo, promoveu uma subscrição e adquiriu terrenos para patrimônio do povoado, a fim de construir uma nova capela mais ampla e coberta de telhas no local onde se edificou, posteriormente, a Igreja Matriz (RIO NOVO, 2016).

A região povoada se estendeu até onde hoje se encontra o município de São João Nepomuceno. De início, com as respectivas capelas como núcleos, as duas povoações ficaram conhecidas como "Capela de Cima" (Rio Novo) e "Capela de Baixo" (São João Nepomuceno). Em 1850 a Capela de Cima foi elevada à condição de paróquia e denominada de Nossa Senhora Aparecida de Rio Novo (RIO NOVO, 2016).

Denominada município em 13 de setembro de 1870, Rio Novo exerceu grande influência na criação e desenvolvimento de diversos municípios da Zona da Mata, como sede de uma das 25 comarcas em que foi dividida a Província de Minas Gerais no mesmo ano, com jurisdição sobre os municípios de Leopoldina, Pomba, Mar de Espanha e São João Nepomuceno (RIO NOVO, 2016).

Apesar de pequeno, o município tem estado nas últimas décadas propenso ao desenvolvimento, já que é uma das sedes do Aeroporto Internacional Presidente Itamar Franco, mais conhecido como Aeroporto Regional da Zona da Mata, abrigando em seu território parte do sítio aeroportuário e, na totalidade, o Terminal de Passageiros. Situado numa região estrategicamente privilegiada, a 50 km de Juiz de Fora e entre os maiores centros de consumo do país, o aeroporto tem capacidade para receber aeronaves de grande porte (RIO NOVO, 2016).

Assim como a estação de Goianá, em 1883, a estação de Rio Novo foi inaugurada pela Cia. União Mineira, passando também em 1884 para o controle da E. F. Leopoldina. Em 1888, foi ligada ao ramal de Juiz de Fora -Piau, este, adquirido pela E.F. Leopoldina, compondo o ramal de Juiz de Fora (GIESBRECHT, 2015)

Giesbrecht (2015) relata ainda que, de acordo com relatório da E.F Leopoldina, o trem de passageiros havia parado em 30 de janeiro de 1972 e a estação (vide figura 15 na página seguinte) foi fechada em caráter definitivo no dia primeiro de julho do mesmo ano. O ramal fechou oficialmente em 1974. Ao contrário das estações de Coronel Pacheco e Goianá, a estação de Rio Novo não foi demolida e ainda preserva suas características arquitetônicas da época de funcionamento. Atualmente a edificação é usada parte como sede para o Clube Jovens da Terceira Idade (vide figura 16 na página seguinte) e parte para depósito da Prefeitura.

Figura 15 - Carro de passageiros estacionado na Estação de Rio Novo, em 1972

Fonte: Acervo Manoel Monachesi. (retirado do site http://www.estacoesferroviarias.com.br/efl_ramais_1/rionovo.htm, acesso em 06/03/2016).

Figura 16 - Estação de Rio Novo, em 2013.

Fonte: Jorge A. Ferreira. (retirado do site http://www.estacoesferroviarias.com.br/efl_ramais_1/rionovo.htm, acesso em 06/03/2016).

Segundo o secretário de Cultura e Turismo de Rio Novo, André Vieira Colombo, em 2009 foi apresentado ao Ministério do Turismo um projeto de implantação de um terminal rodoviário, mas em função da falta de titularidade do imóvel o recurso para a obra não foi liberado. Diferentemente de outros municípios, a Estação Ferroviária de Rio Novo ainda pertence à União (SPU) pois integra o acervo da extinta RFFSA. Questionado se houve algum projeto de implantação de trem turístico na região, André responde “não tenho conhecimento, mas creio que não”.

Mantendo ainda características de cidades interioranas hospitaleiras, Rio Novo oferece aos turistas diversas opções de cachoeiras, trilhas para cavalgadas, passeios de charretes, feiras de artesanato, fazendas com produção de cachaça artesanal, hotéis fazendas e pesqueiros (CAMINHOS VERDES DE MINAS, 2016).

Além desses atrativos, o carnaval de rua de Rio Novo é um dos mais movimentados da Zona da Mata e conta com escolas de samba e blocos caricatos, com destaque para o bloco do Zé Pereira, manifestação cultural registrada como Patrimônio Imaterial de Rio Novo. O Bloco Centenário desfila todos os anos na Praça Marechal Floriano Peixoto, núcleo de fundação do município e onde se encontram diversos casarões de arquitetura eclética, se destacando como a área mais significativa do ponto de vista histórico e afetivo para a comunidade local (CAMINHOS VERDES DE MINAS, 2016).

André Colombo comenta ainda que em termos de evento com maior público, certamente é o carnaval que tem maiores índices, mas pelo fato de ser um evento simultâneo com outros municípios, há grande oscilação de público de um ano para outro. No entanto, ele diz ainda que outros eventos vêm se consolidando como a Festa Literária de Rio Novo que tem atraído um público muito grande em agosto.

Perguntado sobre a atual relação entre a economia e o turismo no município, André responde que “o turismo ainda é uma atividade economicamente incipiente. Há importantes empreendimentos na área de hospedagem, em especial com a implantação de hotéis de lazer (hotéis fazendas, pousadas rurais) mas há necessidade de investimentos em infraestrutura turística e nos serviços públicos, para uma exploração e apropriação do potencial dos atrativos turísticos locais”.

Dentro do município de Rio Novo temos ainda a Estação de Furtado de Campos neste recorte. O distrito de Furtado de Campos, pertence à Rio Novo e se localiza a 9 km de distância do centro da cidade, na região nordeste do município, fazendo divisa com Descoberto.

A Estação de Furtado de Campos (vide figura 17) foi inaugurada pela União Mineira em 1883 com abertura pouco mais de um mês antes da Estação do Rio Novo, no que viria a se tornar o ramal de Juiz de Fora, e um ano antes da estação seguinte na linha que viria a ser a de Caratinga. Foi, portanto, ponta de linha e dá a entender que foi aberta antes para atender a junção do então pequeno ramal. A vila que se formou em volta cresceu com a ferrovia e tornou-se um distrito de Rio Novo, mas em meados do século XX, com os sinais do enfraquecimento do setor ferroviário, a decadência já chegaria ao povoado (GIESBRECHT, 2015).

Ainda de acordo com Giesbrecht (2015), com cerca de 1.200 habitantes, 160 eleitores e um único posto telefônico, seu isolamento era quase total. Não havia cinema, indústria e nem mesmo agência de correio encarregando-se da correspondência aos trabalhadores da estação, que era considerada ponto de encontro, de informações e de assistência em geral.

Figura 17 - Registro da Estação de Furtado de Campos em 1970

Fonte: Foto da revista REFESA, cedida por José Emílio Buzelin. (retirado do site http://www.estacoesferroviarias.com.br/efl_mg_tresrios_caratinga/fotos/furtado.jpg, acesso em 06/03/2016).

Enquanto a sede do município de Rio Novo progredia, Furtado de Campo caía no esquecimento. Sua única via de comunicação com os centros mais importantes era a ferrovia, que na época operava seis trens diários (em seu auge operaram onze), pois a única estrada de rodagem era de chão batido, estreita e com ruim estado de conservação (GIESBRECHT, 2015).

Em 1972, o tráfego no ramal de Juiz de Fora foi suprimido, passando a estação a ser apenas passagem dos trens da linha de Caratinga. No início dos anos 1980 os trens de passageiros acabaram levando a supressão da linha em 1994, ano em que o tráfego de cargas já não existia. (GIESBRECHT, 2015).

Anos depois, o distrito vem recebendo atenção da Prefeitura de Rio Novo. Após aprovado um projeto de conservação, desde 2013 o departamento de Obras da cidade realiza a limpeza das ruas do distrito com a ajuda de homens e máquinas (RIO NOVO, 2015). Em 2014, o prédio da antiga Estação Ferroviária foi totalmente revitalizado (figura 18). Assim como Estação Ferroviária de Rio Novo, a de Furtado de Campos também pertence à União (SPU) como parte do acervo da extinta RFFSA.

Figura 18 - Estação de Furtado de Campos em 2015

Fonte: Ricardo Marigo. (retirado do site http://www.estacoesferroviarias.com.br, acesso em 06/03/2016)

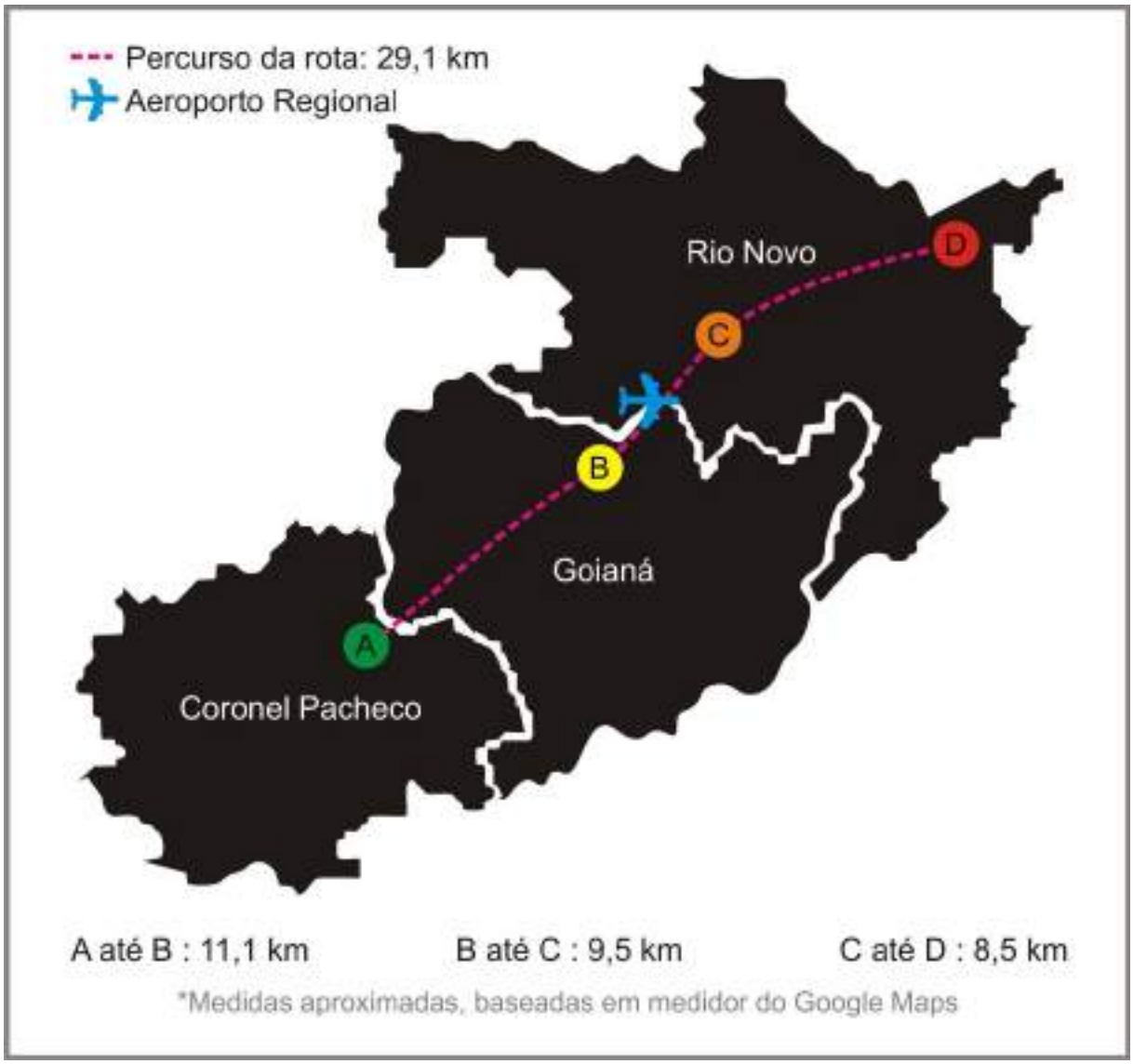
O secretário André Colombo descreve que foi feita uma obra de conservação, com a revisão de telhados e manutenção da pintura externa. Posteriormente, foi instalada a Biblioteca Pública Paulino de Oliveira, em homenagem ao escritor nascido naquela localidade. Apesar das dificuldades de conseguir recursos para manter esses bens, já que o domínio pertence à União (SPU), o município sempre zelou pela preservação das estações que são tombadas como patrimônio cultural de Rio Novo.

A coleta de dados dos municípios citados neste capítulo é de suma importância para entendermos as características socioeconômicas da população local e também para nos direcionar na construção da hipótese de se implantar um novo trem turístico na localidade. No próximo capítulo veremos de que forma podemos sugerir a rota do trem e também quais impactos a ativação do mesmo pode causar na região.

4. POTENCIAIS IMPACTOS

Mostradas as características dos municípios que serviram de limitador para o percurso do proposto novo trem turístico, seguiremos com as hipóteses que servem de guia para consolidarmos uma nova rota ferroviária (figura 19). Posteriormente, o foco será nos possíveis impactos socioeconômicos e ambientais que podem ocorrer na implantação do novo trem.

Figura 19 - Rota do proposto novo trem e seu percurso em quilômetros



Fonte: desenvolvido pelo autor, 2016.

Sendo um dos pontos citados na justificativa dessa dissertação, a infraestrutura do antigo ramal da E.F. Leopoldina, parcialmente existente, serviu de base para que

fosse possível identificar os sítios das estações dos municípios do recorte espacial e com isso verificar o estado atual das edificações ferroviárias.

As antigas estações de trem, ainda erguidas ou demolidas, servem como parâmetro para observarmos se ainda podemos utilizá-las de alguma forma no proposto roteiro. Se em Coronel Pacheco e Goianá não há mais presença física de edificações ferroviárias para serem reativadas, em Rio Novo não podemos dizer o mesmo. A rota exemplificada na figura anterior tem suas paradas baseadas nos sítios das estações, existentes ou não, destes municípios.

Para conseguirmos entender melhor a relação entre um município e suas partes constituintes, podemos citar a legibilidade, um conceito de Kevin Lynch (1997), como uma ferramenta para ajudar a entender estas relações. Lynch é um dos autores mais renomados sobre urbanismo no mundo e *A Imagem da Cidade* uma das obras mais influentes aos arquitetos e urbanistas. Em seu livro ele identifica, como principal conclusão, que os elementos que as pessoas utilizam para estruturar sua imagem da cidade (tornando-a legível) podem ser classificados em cinco tipos: caminhos, limites, bairros, pontos nodais e marcos. Segundo o autor, a legibilidade é a "facilidade com que cada uma das partes [da cidade] pode ser reconhecida e organizada em um padrão coerente" (p.2).

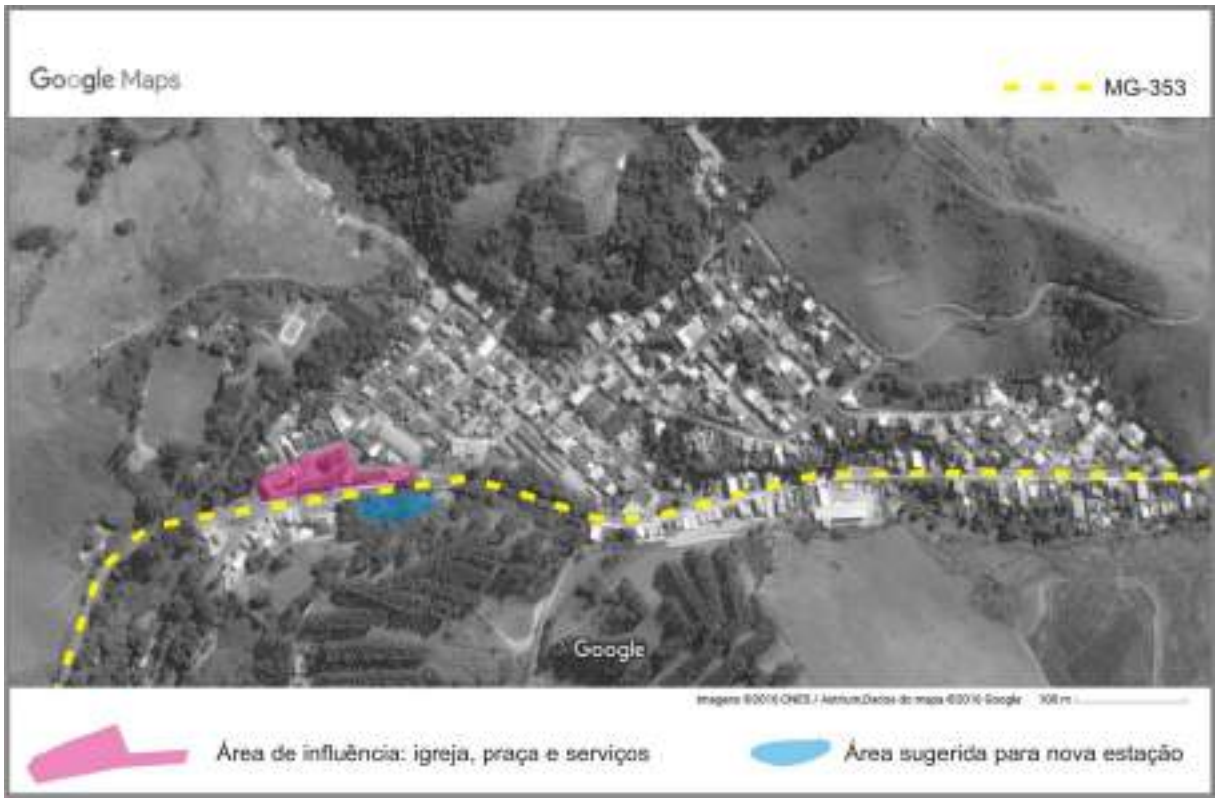
Lynch (1997) defende que nada é experimentado individualmente, e sim em relação a seu entorno. Ele diz que elementos semelhantes se, localizados em contextos diferentes, adquirem significados também diferentes. Além disso, concluiu também que essa percepção é feita aos poucos, já que é impossível aprender toda uma localidade de uma só vez, e que, portanto, o tempo é um elemento essencial.

Em Coronel Pacheco a antiga estação não existe mais, no entanto, é possível observar que o sítio de certa forma ainda cumpre a função de embarque e desembarque pois os ônibus intermunicipais têm parada na localidade. A igreja e a praça ao lado, configuram um espaço de encontro e convivência que definem, portanto, um ponto nodal no município.

No local da antiga estação, margeado pela MG-353, atualmente temos uma edificação que abriga um banco e um pequeno terminal rodoviário, praticamente anexos a um posto da Polícia Militar. Dessa forma, a junção desses serviços públicos, a praça e a Igreja, criam uma identidade forte a este sítio e o torna um local memorável e favorável para a implantação do ponto inicial do novo trem.

A nova estação poderia se estabelecer não necessariamente no antigo sítio, mas em um terreno na outra margem da MG-353 (vide figura 20) e com acesso seguro por uma passagem elevada. No entanto, análises de viabilidade devem ser feitas para determinar a necessidade de mudanças viárias e outros fatores de infraestrutura importantes para o bom funcionamento no local.

Figura 20 - Sugestão para implantação de nova estação de trem em Coronel Pacheco



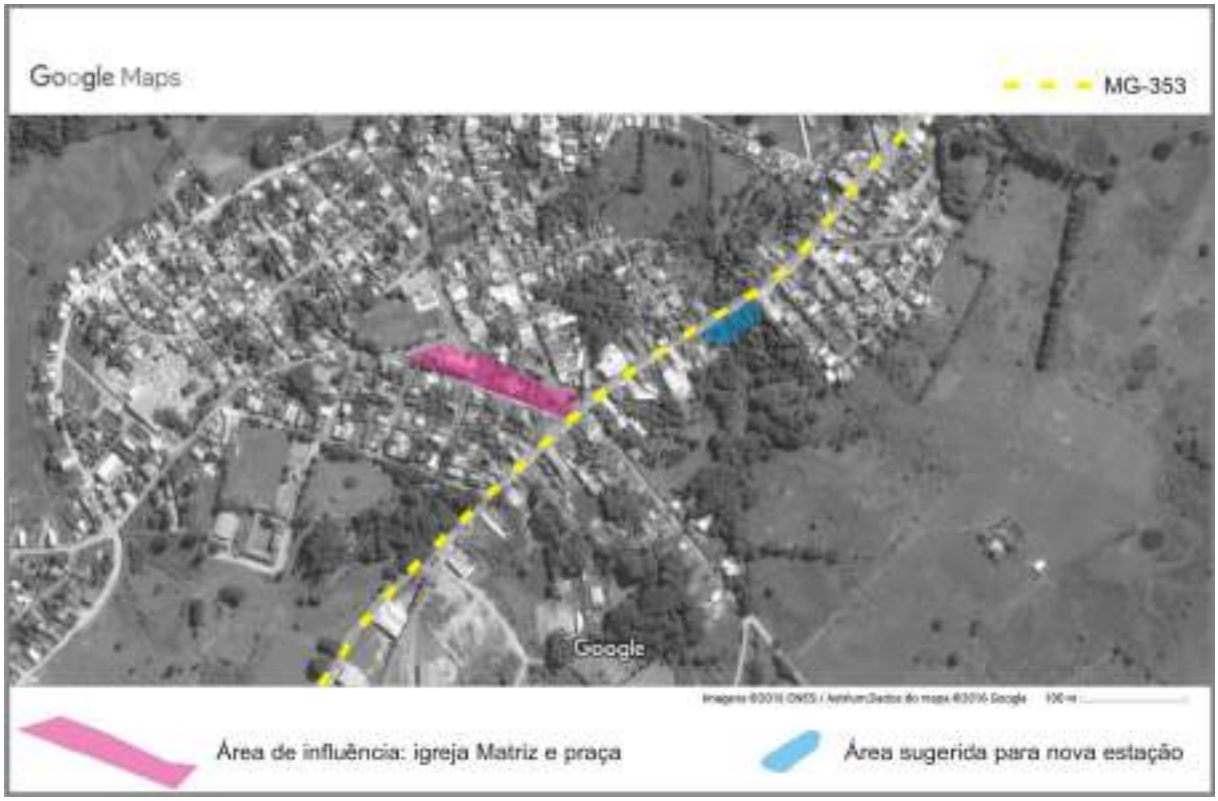
Fonte: Google Maps, 2016. Intervenção feita pelo autor, 2016.

No município de Goianá, ocupa-se atualmente no sítio da antiga estação uma Unidade Básica de Saúde que também sedia a Secretaria de Saúde e a Farmácia Popular. Como citado no subcapitulo descritivo sobre o município, a Estação de Goianá foi demolida na década de 1980 e, portanto, devido ao novo equipamento instalado no sítio e seu entorno transformado ao longo de mais de trinta anos, podemos desconsiderar a opção de inserir uma nova estação nesta localidade.

Ainda levando em consideração o que Lynch (1997) fala sobre os elementos que estruturam a imagem de uma cidade, nos vemos atraídos pela região do município que concentra a praça principal defronte à igreja Matriz de Santo Antônio de Pádua, principal marco arquitetônico do local. Nesta localidade, concentra-se ainda a sede da

Prefeitura de Goianá e a sede da Associação dos Artesãos e Pequenos Produtores Familiares de Goianá, a AFAGO. O terreno mais próximo desta área de influência está localizado a 220 metros de distância (figura 21), mas ainda pertence à uma região de fluxo intenso e comercio ativo.

Figura 21 - Sugestão para implantação de nova estação de trem em Goianá



Fonte: Google Maps, 2016. Intervenção feita pelo autor, 2016.

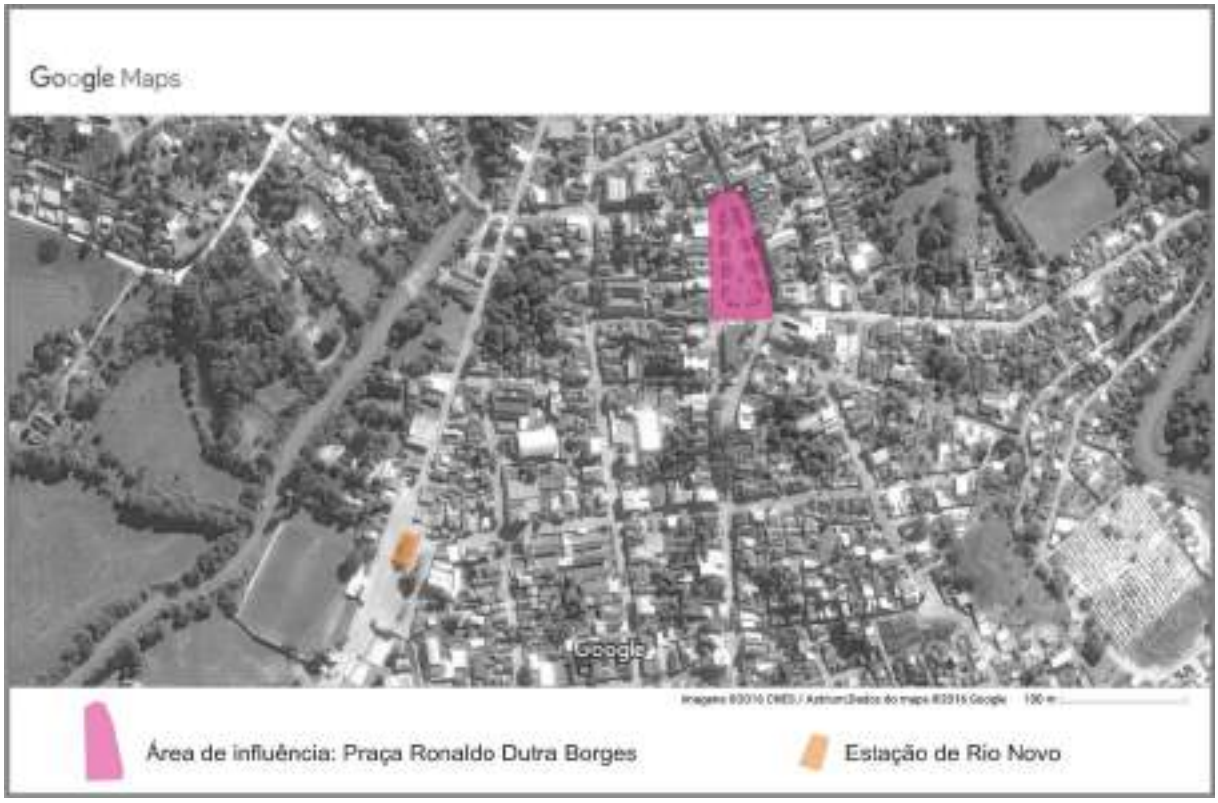
No entanto, a observação aqui é de que o município apresenta um desenvolvimento urbano maior que o de Coronel Pacheco e com isso a demanda de uma análise de viabilidade deve ser feita ainda com mais cautela, principalmente devido ao fato que a MG-353 corta a cidade e dentro do perímetro urbano de Goianá é denominada de Avenida 21 de Dezembro. Um diferencial em relação à sugestão da nova estação de Coronel Pacheco é que no trecho proposto para o novo trem, Goianá e Rio Novo podem oferecer opções de paradas aos usuários e com isso é necessária uma infraestrutura adequada bem como a oferta de produtos que atendam à possível demanda dos passageiros.

Em Rio Novo, a antiga estação encontra-se preservada, ainda que as características arquitetônicas estejam alteradas e o uso da edificação tenha sido

destinado a outras atividades. Atualmente sendo sede do Clube Jovens da Terceira Idade, também funciona parcialmente como depósito da Prefeitura. Neste caso, o imóvel ainda é propriedade da União (SPU) e integra o acervo da extinta RFFSA.

O fato da edificação não ter sido demolida reforça o elemento do marco, ainda que as alterações estéticas e funcionais tenham sido feitas. No contexto urbano, a edificação encontra-se a margem da ocupação mais densa (figura 22), o que de certa forma propicia a sua reutilização como estação de parada. A distância entre ela e a Praça Ronaldo Dutra Borges é de aproximadamente 600m.

Figura 22 - Localização da Estação de Rio Novo no contexto urbano atual



Fonte: Google Maps, 2016. Intervenção feita pelo autor, 2016.

A praça mencionada tem importância no município pois é circundada de diversas edificações arquitetônicas do início do século XX que foram preservadas, tombadas, restauradas e readequadas para novos usos. Entre as recentes ocupações, inclui-se a sede da Prefeitura de Rio Novo e suas secretarias, afirmando, portanto, sua relevância.

Desta forma, a praça (vide figura 23 na página seguinte) se configura como um ponto nodal importante e reforça o conceito de legibilidade do local mas, por outro

lado, torna difícil a implantação de uma estação para parada de trem devido às leis de conservação de patrimônios tombados e seus entornos. Portanto, a antiga estação, por ser considerada marco e também por aparentemente apresentar maior facilidade para se integrar ao novo trem, é a opção de ponto de parada mais apropriada.

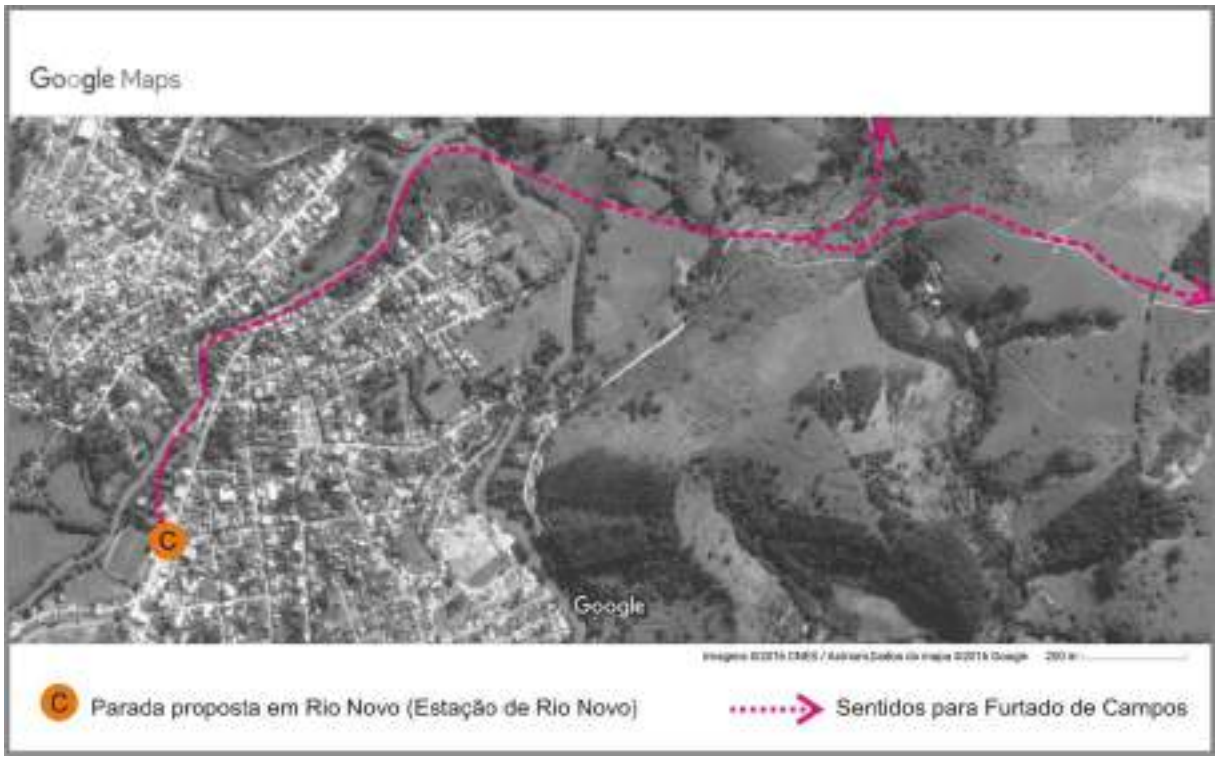
Figura 23 - Praça Ronaldo Dutra Borges e algumas edificações do seu entorno

Fonte: Panoramio (https://ssl.panoramio.com/photo/102257395, acesso em 22/11/2016)

Devido a ocupação do solo atual com densidade maior que em Goianá e Coronel Pacheco, as alterações de infraestrutura podem se tornar inviáveis se o trem tiver que atravessar as vias urbanas centrais de Rio Novo. A antiga estação encontra-se do lado oeste do centro, enquanto a parada seguinte localiza-se na região nordeste do município.

Ainda que uma análise de viabilidade permita a inserção do ponto de parada na antiga estação, a infraestrutura ferroviária que levará o trem para a parada final no distrito de Furtado de Campos deve ser conduzida margeando o Rio Novo (vide figura 24 na página seguinte) até que haja possibilidade de converter totalmente o sentido do percurso para as direções leste e nordeste.

Figura 24 - Percurso possível partindo de Rio Novo para Furtado de Campos



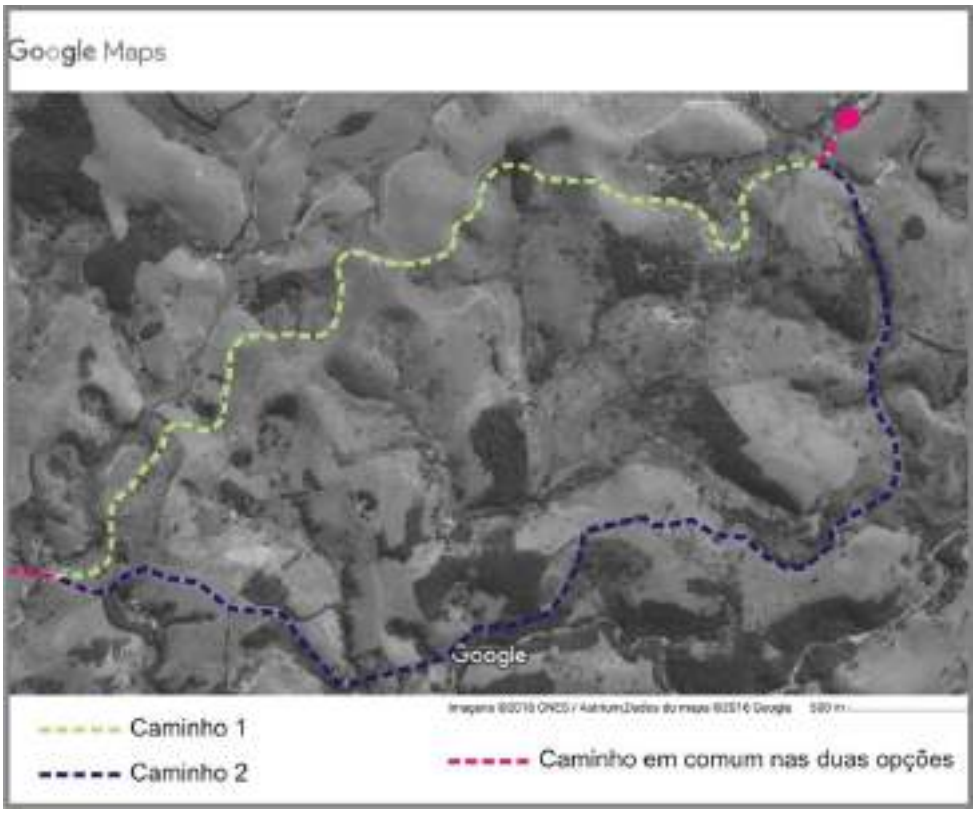
Fonte: Google Maps, 2016. Intervenção feita pelo autor, 2016.

Para chegar à Estação de Furtado de Campos, o percurso do trem pode ser determinado em uma das duas opções de caminhos (vide figura 25 na página seguinte) margeando as já pré-estabelecidas vias atuais que levam veículos automotivos até a localidade. Uma análise de viabilidade e infraestrutura necessária determinará qual desses caminhos seria o ideal para que o trem chegue até a Estação.

A escolha dessa estação como parada final deve-se ao fato de que, neste recorte espacial da pesquisa, é a única edificação ferroviária bem preservada e contextualizada de forma mais propícia a receber a chegada de um veículo ferroviário e, portanto, caracteriza um marco importante do local.

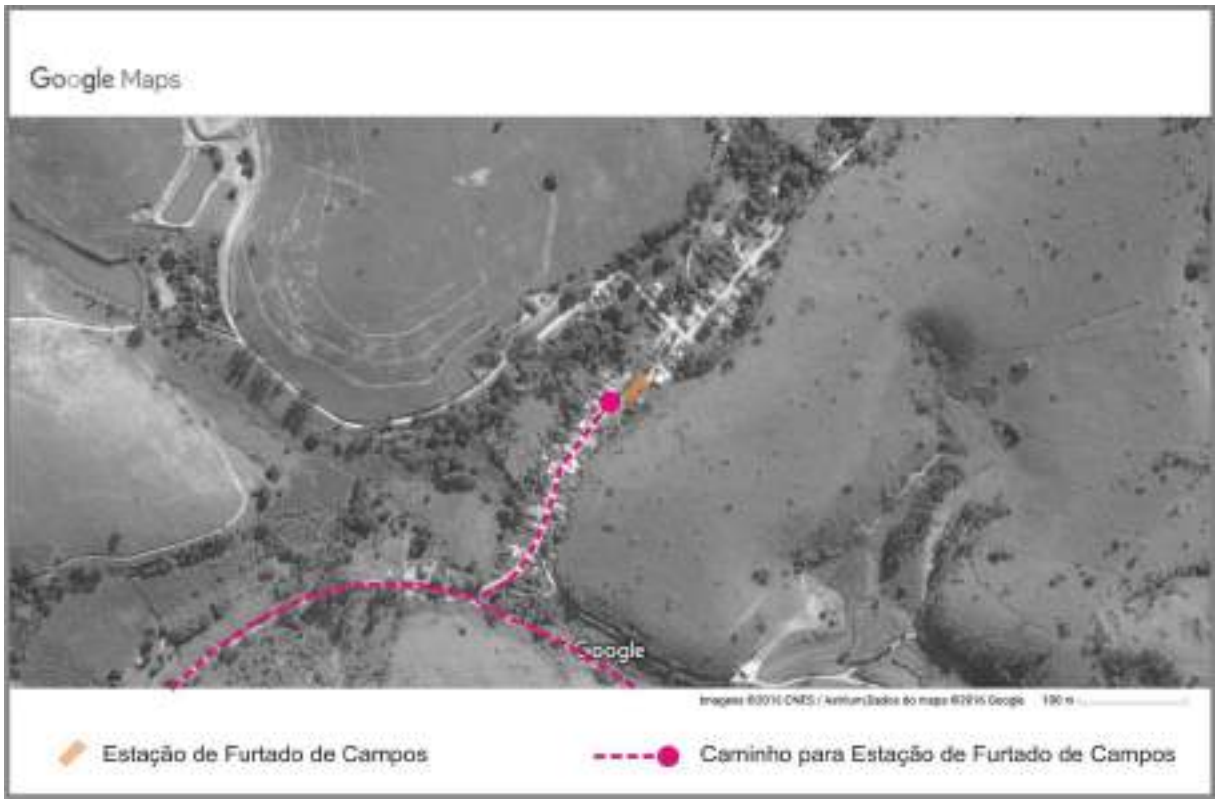
Na Estação de Furtado de Campos atualmente funciona uma biblioteca pública, e mesmo que o domínio pertença à União (SPU), o município tem se empenhado na preservação das estações que são tombadas como patrimônio cultural de Rio Novo. Para que seja possível o uso da Estação (vide figura 26 na página seguinte) como ponto de embarque e desembarque, deve-se então relocar esta biblioteca para uma nova edificação e readequar a Estação para que a mesma consiga novamente atender as demandas de uma plataforma ferroviária.

Figura 25 - Opções de caminhos para Furtado de Campos após desvio do centro de Rio Novo



Fonte: Google Maps, 2016. Intervenção feita pelo autor, 2016.

Figura 26 - Localização da Estação de Furtado de Campos no contexto urbano atual



Fonte: Google Maps, 2016. Intervenção feita pelo autor, 2016.

Pela baixa densidade ocupada no distrito e a abundância de terrenos desocupados que podem ajudar na construção da ferrovia, acredita-se que no trecho que liga Rio Novo ao distrito de Furtado de Campos a infraestrutura a ser implantada deve gerar menores transtornos.

A medição, feita através do software do Google Earth/Google Maps, permite nos dar uma noção da quilometragem a ser percorrida pelo trem que, neste caso, mediu aproximadamente 29,1 quilômetros de extensão. Através da medida obtida, conseguimos perceber que o trecho se encaixa, em quilometragem, dentro da maioria dos trens turísticos presentes no Brasil que, conforme citado no subcapítulo sobre Trens Turísticos no Brasil presente nesse estudo, não ultrapassam muito os 50 quilômetros de extensão.

Os bens imóveis não operacionais da extinta RRFSA que foram transferidos para a União são compostos por ramais, trechos, estações e outros. Dentro do limite do recorte espacial dessa dissertação, podemos destacar as Estações de Rio Novo e Furtado de Campos e até mesmo a Rua da Estação desta localidade. Desta forma, fica evidente que não só as autoridades regionais mas, também federais devem ser envolvidas nos processos de análise e planejamento da implantação de um novo trem.

Em relação à capacidade de transporte no proposto trem, implica-se o tipo e dimensionamento dos vagões destinados aos passageiros. Devemos lembrar que como há a intenção de fazer paradas em estações ainda existentes como em Rio Novo e Furtado de Campos, os vagões devem se adequar às dimensões das plataformas de embarque e desembarque.

Quanto a disponibilidade de material rodante como locomotivas, vagões e máquinas para utilização no novo trem em proposta, deve-se verificar com o DNIT quais bens móveis não operacionais seriam adequados para utilização. Em relação aos bens móveis não operacionais, o DNIT (Anexo A) diz ter 200 locomotivas, 1.185 vagões e 6.000 máquinas e equipamentos aguardando destinação, por meio de leilões públicos.

Foi solicitado através de email mas não houve resposta do DNIT em relação aos tipos de locomotivas e vagões disponíveis para destinação, pois houve interesse em saber que tipos de locomotivas poderiam ser utilizadas: à vapor, diesel ou elétrica.

O portal também não informa publicamente as especificidades do material rodante. Segundo nota publicada no próprio portal, o DNIT (Anexo A) diz que se tornou responsável pela gestão, em conjunto com a ANTT, dos bens móveis e imóveis

arrendados às concessionárias do serviço de transporte ferroviário de cargas e que, além disso, é o responsável pela guarda e destinação dos bens móveis e imóveis não operacionais, ou seja, que não estão em uso pelas concessionárias.

A nota ainda diz que locomotivas, vagões e carros de passageiros também foram cedidos a entidades de preservação ferroviária, como a ABPF – Associação Brasileira de Preservação Ferroviária e a OSCIP Amigos do Trem.

4.1. IMPACTOS SOCIOECONÔMICOS

Considerando a hipótese da implantação de um novo trem turístico partindo de Coronel Pacheco até Furtado de Campos, diversos planejamentos devem ser feitos prevendo os impactos, bons e ruins, que uma estrutura ferroviária pode vir a causar nos municípios envolvidos.

Os impactos socioeconômicos que podem ocorrer nas localidades devem ser previstos considerando a transformação que um equipamento turístico pode ocasionar nos municípios em questão. Quando observamos o início e o fim do trecho proposto, Coronel Pacheco e Furtado de Campos respectivamente, fica mais evidente que a execução da infraestrutura necessária para o funcionamento do trem gere menos transtorno que em Goianá e Rio Novo, pois nessas localidades com paradas intermediárias tenderão ocorrer interferências da linha férrea na malha viária urbana.

As questões de infraestrutura básica e estruturação viária devem ser resolvidas entre os órgãos gestores dos municípios, como as secretarias de obras, em conjunto com técnicos especializados em transporte ferroviário. Como citado anteriormente neste capítulo, uma análise de viabilidade em cada município é fundamental para determinar não só as alterações a serem feitas, mas também os custos dessas obras.

Não houve resposta quanto à solicitação do plano diretor do município de Coronel Pacheco. Já os municípios de Goianá e Rio Novo forneceram suas versões mais recentes, ambas datadas do ano de 2002. A consulta aos planos diretores é fundamental em um estudo preliminar para termos conhecimentos dos principais impedimentos determinados por leis dos municípios.

No entanto, os planos diretores consultados não apresentam qualquer impedimento quanto à implantação de um trem turístico e infraestruturas novas em seus municípios, inclusive, ambos apresentam os mesmos artigos de leis sancionadas pelas respectivas prefeituras. Ao ler o Anteprojeto de Lei do Plano Diretor de

Organização Territorial de Rio Novo e Goianá (Anexo B), mais especificamente os artigos 7, 8 e 9, fica claro a possibilidade de realizar opções urbanas consorciadas que são “o conjunto de intervenções coordenadas pelo Executivo e com a participação de incorporadores, entidades da iniciativa privada, associações comunitárias e proprietários, objetivando projetos urbanísticos especiais, implantação de infraestrutura básica, de equipamentos públicos ou de empreendimentos de interesse social, em terrenos previamente delimitados, de propriedade pública ou privada, segundo condições estabelecidas por lei específica.”

Em relação aos impactos na economia local, os municípios envolvidos têm como principal fonte de renda a produção gerada de atividades agropecuárias. Destaca-se ainda Coronel Pacheco por ser especializada na caprinocultura, enquanto Goianá e Rio Novo oferecem apenas pecuária bovina.

A sugestão é que, se nos espelharmos no exemplo do Trem do Vinho na Serra Gaúcha, podem ser desenvolvidas estratégias para gerar um *cluster* turístico voltado para o setor agropecuário. A região em estudo oferece muitos terrenos que poderiam viabilizar a construção de resorts rurais e hotéis fazenda, com atividades relacionadas ao setor agropecuário regional.

O Circuito Turístico Caminhos Verdes de Minas, que propõe o roteiro em nove cidades da Zona da Mata Mineira incluindo os três municípios dessa dissertação, é associado a FECITUR - Federação dos Circuitos Turísticos de Minas Gerais e esta tem apoio do governo do estado. Uma ação conjunta entre a FECITUR, o Ministério do Turismo e a ABOTTC é fundamental para promover a região como novo destino turístico em Minas Gerais.

Aumentar o conhecimento dos turistas do que é produzido na região, pode atrair consumidores em potencial para a demanda de pedidos maiores até mesmo para pequenos produtores. O artesanato local e a produção de doces e quitutes caseiros são expoentes clássicos regionais.

Lembrando do que citamos no subcapítulo sobre o município de Goianá, temos a AFAGO, que utiliza técnicas de reuso para transformar em arte diversos tipos de materiais contribuindo para a economia de energia e a preservação de recursos naturais. Oferecendo produtos que vão do artesanato aos de gênero alimentício, a AFAGO tem como interesse também se apresentar aos consumidores como uma entidade que oferece produtos diferenciados.

O planejamento de um *cluster* agropecuário de turismo pode não só gerar renda, mas também gerar empregos para a população local. Associar os eventos importantes da região como o CABRAFEST, por exemplo, ao destino turístico, pode aumentar o interesse de visitantes de outros estados a conhecer as localidades. Com o Aeroporto Regional da Zona da Mata localizado entre Goianá e Rio Novo, a facilidade em atrair os turistas interestaduais também aumenta.

4.2. IMPACTOS AMBIENTAIS

Segundo o portal da Prefeitura de Rio Novo (2016), o terminal é, ainda, um elemento estratégico para a criação de uma rede intermodal, integrando os transportes aeroviário, ferroviário e rodoviário. Salto possível com a construção da variante da MG 353, ligando o Sítio Aeroportuário à BR 040, facilitando o escoamento da produção de toda a Zona da Mata.

Com uma hipotética estrutura ferroviária para trem turístico passando entre Goianá e Rio Novo, não seria surpreendente o surgimento de uma demanda para viabilizar uma parada no terminal. Naturalmente, uma parada de passageiros levantaria a hipótese de aproveitar a nova linha férrea primeiramente proposta para um trem turístico e estendê-la para outros munícipios como Juiz de Fora, por exemplo. Desta forma, criando uma parada apenas de embarque e desembarque, o trem turístico pode começar a ter seu uso misto, servindo tanto para entretenimento quanto para deslocamento.

De certa forma, promovendo um deslocamento de passageiros de Juiz de Fora e região até o Aeroporto Regional pode ocasionar numa procura maior pelo transporte ferroviário ao invés do rodoviário. Para isso ser possível, é evidente que deve haver uma relação favorável de custo e benefício ao usuário. Se o deslocamento de trem levar um pouco mais de tempo que o ônibus, o valor da tarifa do trem deve ser pelo menos inferior que a do ônibus interurbano, e se o deslocamento de trem levar menos tempo, a tarifa sendo maior pode ser compensada.

A diminuição do deslocamento de veículos automotivos nas estradas reduz a emissão de dióxido de carbono (gás carbônico) na atmosfera, o que nos propõe um vislumbre de um impacto ambiental positivo com a instalação de uma nova linha férrea multiuso.

Mas esse impacto pode ser ainda maior quando levamos em consideração a proposta de integrar o transporte de cargas do aeroporto com a linha férrea proposta pois, desta forma, podem ser atingidas indústrias instaladas nas proximidades de Juiz de Fora, como na cidade de Três Rios, por exemplo. Com isso, o transporte feito por caminhões pode ser reduzido em número significativo, diminuindo ainda mais a emissão de dióxido de carbono.

Importante lembrar que a escolha da locomotiva também tem papel fundamental no impacto ambiental. Locomotivas a vapor consomem grande quantidade de madeira ou carvão mineral e emanam poluentes no ar como dióxido de carbono e cinzas, portanto, seria a pior das possibilidades para ser utilizada no proposto trem turístico.

Máquinas a diesel ou diesel-elétricas dependem da indústria do petróleo e também injetam poluentes no ar, no entanto, a opção da locomotiva a diesel pode ser uma escolha mais equilibrada para conduzir este trem turístico, já que poderia ser abastecida com biodiesel tipo B20 ou B100, que emitem carbono neutro na atmosfera ao invés do gás carbônico promotor do efeito estufa.

Por sua vez, as locomotivas elétricas exigem instalações especiais ao longo das linhas, como subestações elétricas, fios ou trilhos eletrificados. Ainda que não emitam gases na atmosfera, demandam produção de energia elétrica em usinas hidrelétricas ou termelétricas. Além disso, o sistema elétrico é o de maior custo entre os tipos de locomotiva, o que pode ser visto de duas formas: ou levará um tempo maior para captação de recursos, podendo ocasionar em uma não execução do projeto, ou será visto como fundamental para benefícios no futuro.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A implantação das ferrovias no Brasil foi vista como o melhor futuro possível no desenvolvimento de transportes em um momento que era apenas a melhor e mais rápida opção para a locomoção de passageiros e cargas entre localidades. Com a ascensão dos transportes rodoviários e aéreos, mais uma vez o país apostou suas fichas apenas no que parecia ser a melhor opção para se investir no momento, deixando o transporte ferroviário em último plano.

A falta de investimentos no setor ferroviário da metade do século XX em diante ocasionou em 1995 o início do processo de desestatização das malhas ferroviárias, concluído em 1998, e que até hoje segue desta forma. O abandono de diversas linhas não compradas pelas concessionárias fez com que parte da história do país se perdesse à medida que as cidades avançavam para cima de linhas férreas e estações, ignorando seu passado e visando apenas um futuro muitas vezes não planejado.

Com as petições de registro de tombamento aumentadas a partir do século XXI, algumas estações ainda sobrevivem, muitas vezes sem uma reforma qualificada e sem novos usos. No entanto, muitas delas também já foram ou estão em processo de revitalização.

Com o turismo cultural sendo a terceira opção mais procurada no país, cidades históricas nos interiores dos estados se transformaram em destinos turísticos valorizados, gerando emprego e renda local às populações que ali vivem e reforçando cada vez mais a importância da preservação patrimonial de bens materiais e imateriais.

O turismo cultural, portanto, tem papel fundamental na preservação de bens materiais e imateriais, de forma a englobar diversos tipos de tombamentos que vão de edifícios até receitas de queijo. Com isso, o transporte ferroviário ganhou status de relíquia e a partir daí ajudou na criação de linhas de trens turísticas que serviriam como atrativo em determinados locais.

Cada item que compôs a história das ferrovias no país que é vista como alvo de preservação, sejam locomotivas, estações, documentos, registros fotográficos ou maquinários em geral, ajuda na criação de novas hipóteses para o surgimento de uma nova linha turística.

Como o acervo da inventariança da RFFSA contém muitos bens em nome da União, muitas vezes essas hipóteses são levantadas por pesquisadores, turismólogos

ou entusiastas da cultura ferroviária que acreditam na possibilidade da implantação de um novo trem em determinado local.

Às vezes, é de interesse dos municípios que isso aconteça, mas também há bloqueios em alguns momentos por questões administrativas. A questão é que quanto mais desenvolvidos são os planejamentos, mais fácil se torna realizar a execução de um projeto turístico que pode transformar uma cidade. Quando o projeto obtém êxito, os resultados a longo prazo podem ser satisfatórios para economia e os moradores de uma região, levando a elas um desenvolvimento além do que havia sido imaginado.

Quando temos a intenção de mexer no cotidiano dos moradores de uma determinada localidade, devem ser levantadas diversas questões à fim de perceber quais são os prós e contras na implantação de algo novo na estrutura urbana. Mexer na imagem de uma cidade, mesmo que a intenção seja proporcionar uma melhoria em diversos setores, pode ser perigoso quando não levamos em consideração as pessoas que ali vivem e estão acostumadas com o cotidiano que levam, por isso é importante desenvolver uma pesquisa com a população local.

A inserção de um novo trem turístico pode gerar impactos diversos de acordo com a região que será implantado. Quando tratamos de cidades com características regionalistas, como no caso dos municípios estudados nessa dissertação, análises de viabilidade são requisitadas para que não sejam propostos projetos sem fundamento e que desrespeitem os interesses locais.

No entanto, podemos concluir que a implantação de um trem turístico de Coronel Pacheco até Furtado de Campos tem vocação tanto para reforçar a preservação histórica e cultural da localidade quanto para impulsionar não só a criação de um novo *cluster* turístico voltado ao setor agropecuário mas, também, trazer desenvolvimento para a região como um todo.

O vislumbre de integrar o Aeroporto Regional com a linha férrea proposta pode oferecer uma nova opção de transporte de passageiros intermunicipais e também transformar o setor logístico na região, podendo atingir um potencial ainda subutilizado para o transporte de cargas de forma potencial e sustentável, diminuindo o fluxo de veículos pesados nas estradas e amparando o meio ambiente com uma redução da emissão de poluentes na atmosfera.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALLIS, Thiago. **Turismo, patrimônio cultural e transporte ferroviário: um estudo sobre as ferrovias turísticas no Brasil e Argentina**. Dissertação (mestrado) – Programa de Pós-graduação em Integração da América Latina, Universidade de São Paulo, 2006. 232p

_____. No caminho das mobilidades turísticas. **Rosa dos Ventos - Turismo e Hospitalidade**, v. 5, n. 4, 2013.

BARRETTO, Margarita. **Turismo e legado cultural: as possibilidades do planejamento**. 3.ed. Campinas: Papirus, 2000.

BENI, Mario Carlos. **Análise estrutural do turismo**. São Paulo, SENAC, 2001.

_____. Política e Estratégia do Desenvolvimento Regional: Planejamento Integrado e Sustentável do Turismo. **Revista Turismo Em Análise**, São Paulo, v. 10, n.1, p. 7-17, 1999.

BRASIL, Ministério do Turismo. **Orientações para a Proposição de Projetos de Trens Turísticos e Culturais**. Brasília, 2010. Disponível em < http://www.turismo.gov.br/publicacoes/item/50-orientacoes-para-a-proposicao-de-projetos-de-trens-turisticos-e-culturais.html > Acesso em 13 fev 2016.

_____. **Programa de Regionalização do Turismo – Diretrizes**. Brasília, 2013.

_____. **Trens turísticos em operação no Brasil**. Brasília, 2014. Disponível em < http://www.turismo.gov.br/central-de-conteúdo/83-publicações/5282-grupo-de-trabalho-ferroviário.html > Acesso em 30 jun 2014.

CALDEIRA, Jorge. **Mauá: Empresário do Império**. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

CAMINHOS VERDES DE MINAS. **Coronel Pacheco**. Circuito Turístico Caminhos Verdes de Minas, 2015. Disponível em < http://caminhosverdesdeminas.com.br/package/coronel-pacheco> Acesso em: 29 nov 2015.

CAMINHOS VERDES DE MINAS. **Goianá**. Circuito Turístico Caminhos Verdes de Minas, 2016. Disponível em < http://caminhosverdesdeminas.com.br/package/goiana> Acesso em: 08 mai 2016.

_____. **Rio Novo**. Circuito Turístico Caminhos Verdes de Minas, 2016. Disponível em < http://caminhosverdesdeminas.com.br/package/rio-novo> Acesso em: 08 mai 2016.

DAVID, Eduardo G. **127 anos de Ferrovia**. Juiz de Fora: Esdeva, 1985.

DEBENETTI, Valdete Elza Spindler. **Passeio de trem Maria-Fumaça: os diferentes olhares**. Dissertação (mestrado) – Pró Reitoria de Pós-graduação e Pesquisa, Mestrado em Turismo, Universidade de Caixas do Sul, 2006. 149p.

DE ABREU, Charlene Paula Sousa et al. **Processo de Desenvolvimento do Vale dos Vinhedos**. X Simpósio de Excelência em Gestão e Tecnologia. Resende, 2013.

DE PAULA, Ricardo Zimbrão Affonso. Região e regionalização: um estudo da formação regional da Zona da Mata de Minas Gerais. **Heera** (UFJF. Online), Juiz de Fora, v. 1, p. 01/04-13, 2006.

DI RONÁ, Ronaldo. **Transportes no Turismo**. Barueri: Editora Manole, 2002.

DIAS, José Luciano. **O BNDE e o Plano de Metas**. Rio de Janeiro: FGV/CPDOC, 1995.

DOURADO, Anísio Brasileiro de Freitas. Aspectos sócio econômicos da expansão e decadência das ferrovias no Brasil. **Ciência e Cultura**, v. 36, n. 5, pp. 733-736, 1984.

FERNANDES, R. O. e PORTO Jr, W. **Clusters – Uma ferramenta de segmentação para os trens turísticos brasileiros**. I Rio de Transportes. Rio de Janeiro, 2003.

FORTES, Gustavo Sá. Será que o projeto Expresso Pai da Aviação decolará nos trilhos de Santos Dumont? **Portal Cabangu**, 2012. Disponível em <http://portal.cabangu.com.br/?p=14045&print=1> Acesso em: 11 mar 2016.

GIESBRECHT, Ralph Mennucci. **Água Limpa**. Estações Ferroviárias do Brasil, 2012. Disponível em <http://www.estacoesferroviarias.com.br/efl_ramais_1/agualimpa.htm> Acesso em: 06 mar 2016.

GIESBRECHT. **Goianá**. Estações Ferroviárias do Brasil, 2013. Disponível em < http://www.estacoesferroviarias.com.br/efl_ramais_1/goiana.htm> Acesso em: 06 mar 2016.

_____. **Rio Novo**. Estações Ferroviárias do Brasil, 2015. Disponível em < http://www.estacoesferroviarias.com.br/efl_ramais_1/rionovo.htm> Acesso em: 06 mar 2016.

_____. **Furtado de Campos**. Estações Ferroviárias do Brasil, 2015. Disponível em < http://www.estacoesferroviarias.com.br/efl_mg_tresrios_caratinga/furtado.htm> Acesso em: 06 mar 2016.

GIL, Antônio Carlos. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 6. ed. São Paulo: Atlas, 2008.

GOIANÁ, Prefeitura Municipal de. **Cidade**. Prefeitura Municipal de Goianá, 2009. Disponível em < http://www.goiana.mg.gov.br/> Acesso em: 08 mai 2016.

IBGE. **Censo Demográfico**. Rio de Janeiro, 2010. Disponível em < http://www.censo2010.ibge.gov.br/sinopse/index.php?dados=29&uf=31> Acesso em: 13 fev 2016.

IEPHA – Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais. **IEPHA/MG apresenta: Usina Hidrelétrica de Marmelos**. Minas Gerais, 2009. Disponível em: < http://www.iepha.mg.gov.br/banco-de-noticias/681-iephamg-apresenta-usina-hidreletrica-de-marmelos>. Acesso em: 21 fev 2017.

IPHAE – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado. **Patrimônio ferroviário no Rio Grande do Sul: inventário das estações 1874-1959**. Porto Alegre: Palotti, 2002.

IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. **Cartilha de Orientação para proposição de Projetos de Trens Turísticos e Culturais**. 1.ed. Brasília, 2010.

LOHMANN, Guilherme; OLIVEIRA, Marcus Oscar. Transporte Ferroviário de Passageiros Turísticos: o estado da arte. **Revista Turismo em Análise** e-ISSN: 1984-4867, v. 19, n. 1, p. 137-154, 2010.

LYNCH, Kevin. **A imagem da cidade**. Tradução Jefferson Luiz Camargo. São Paulo: Martins, 1997.

MENEZES, Maria Lucia Pires. Aeroporto Regional e Business Park: logística e negócios na geografia urbano regional de Juiz de Fora (Brasil). **Scripta Nova: revista electrónica de geografía y ciencias sociales**, n. 8, p. 23, 2004.

MORAIS CASTRO, José Flávio; JEUNON DE ALENCAR, Bernardo; LEONARDO SOARES, Thiago. Análise da infraestrutura socioeconômica e das áreas de influência da Zona da Mata de Minas Gerais (1991-2000). **Caderno de Geografia**, v. 22, n. 37, 2012.

MURTA, Stela Maris; ALBANO, Celina. **Interpretar o patrimônio: um exercício do olhar**. Editora UFMG, 2002.

PALHARES, Guilherme Lohmann. **Transportes Turísticos**. São Paulo: Aleph, 2002.

PASSANEZI FILHO, Reynaldo. **Privatização e Reforma Institucional da infraestrutura no Brasil: em busca de ganhos fiscais de eficiência econômica**. Tese (doutorado) – Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade, Universidade de São Paulo, 1998. 254p.

RIO NOVO, Prefeitura Municipal de. **Notícias**. Prefeitura Municipal de Rio Novo, 2015. Disponível em < http://www.rionovo.mg.gov.br/antes-abandonado-furtado-de-campos-agora-recebe-atencao-permanente/> Acesso em: 10 jul 2016.

_____. **Cidade**. Prefeitura Municipal de Rio Novo, 2016. Disponível em < http://www.rionovo.mg.gov.br/> Acesso em: 10 jul 2016.

SCHOPPA, Renê Fernandes. **150 anos de ferrovia no Brasil**. São Paulo: Ed. Particular, 2004.

VALLS, Josep F. **Géstion de Destinos Turísticos Sustenibles**. Barcelona: Ediciones Gestión, 2004.

VIEIRA, Valter Afonso; TIBOLA, Fernando. Pesquisa qualitativa em marketing e suas variações: trilhas para pesquisas futuras. **Revista de administração contemporânea**. Curitiba, v. 9, n. 2, p. 9-33, 2005. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1415-65552005000200002&lng=en&nrm=iso>. Acesso em: 06 dez 2015.

SITES CONSULTADOS

ABOTTC - ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DOS OPERADORES DE TRENS TURÍSTICOS. **Relação dos principais trens turísticos brasileiros**. Disponível em: <http://www.abottc.com.br/trem/?CodSecao=2>. Acesso em: 30 jun 2014.

_____ **Lista de Trens**. Disponível em: <http://www.abottc.com.br/guia_lista.aspx>. Acesso em: 16 fev 2016.

ANTT - AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES. **Concessões**. Disponível em: <http://www.antt.gov.br/index.php/content/view/5262/Concessoes.html>. Acesso em: 13 fev 2016.

_____. **Trens Turísticos e Comemorativos**. Disponível em: <http://www.antt.gov.br/index.php/content/view/43723/Trens_Turisticos_e_Comemorativos.html>. Acesso em: 13 fev 2016.

DNIT - DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES. **Infraestrutura Ferroviária – Histórico**. Disponível em: <https://189.9.128.64/ferrovias/historico/historico>. Acesso em: 15 dez 2015.

_____. **Patrimônio Ferroviário**. Disponível em: < https://189.9.128.64/ferrovias/patrimonio-ferroviario-1/patrimonio-ferroviario>. Acesso em: 30 ago. 2016

APÊNDICES

APENDICE A – ROTEIRO DA ENTREVISTA SEMIESTRUTURADA

Entrevistado I: **Secretário de Cultura, Meio Ambiente e Turismo de Coronel Pacheco, Roberto Marangon**, com objetivo de obter informações gerais a respeito do município e sua relação com a antiga estação ferroviária.

Autor: Pelo que entendi, a Estação Água Limpa se localizava onde hoje existe uma pequena edificação onde funciona o Banco Do Brasil. Por que foi demolida?
Roberto Marangon: Sim, mas as razões da demolição não sabemos.

A: Houve algum projeto de restauro para dar novo uso à edificação?
RM: Não houve projeto para restauro.

A: Coronel Pacheco tem algum projeto de resgate à cultura ferroviária? Se sim, poderia resumir este projeto?
RM: Não há projeto, pois o leito da antiga linha está quase que 100% ocupado com residências.

A: Qual o maior evento que atrai turistas na cidade atualmente? Poderia falar sobre ele?
RM: Nosso maior evento é o CABRAFEST, acontece anualmente na primeira semana de julho tem duração de 03 dias, possui Barracas, exposição de cabras leiteiras, concurso de ordenha, workshop para criadores de cabras, festival gastronômico e shows. O evento em suas últimas edições tem atraído um público de 7.000 em média.

Entrevistado II: **Secretária de Turismo de Goianá, Ana Santiago**, com objetivo de obter informações gerais a respeito do município e sua relação com a antiga estação ferroviária.

Autor: Já houve algum projeto de restauro da linha férrea para passagem de trem no município?
Ana Santiago: Não houve, principalmente porque alguns trechos da linha serviram de eixo para pavimentar a MG-353.

A: O acervo do Centro Cultural de Goianá conta com objetos e registros da cultura ferroviária. Esse acervo contém algo relacionado ao município?
AS: Apenas os registros fotográficos e alguns documentos, os objetos e equipamentos vieram de outras cidades.

A: Em relação as manifestações culturais da cidade, quais são as mais relevantes?
AS: As de cunho religioso, como a Festa de Santo Antônio, que é a mais tradicional, e com isso foi registrada pelo IEPHA como bem imaterial do município. Os eventos ligados à música também têm ganhado destaque, muitos músicos da cidade têm feito apresentações em outros festivais fora daqui.

A: De que forma a presença do Aeroporto Regional influencia os planos dos setores?
AS: A presença do Aeroporto, agora, se torna muito influente nos planos de desenvolvimento de diversos setores do município. A vinda impulsionou o trade turístico de Goianá, pois atualmente temos maior sinalização, mais ônibus circulando e também mais hotéis se estabelecendo.

Entrevistado III: **Secretário de Desenvolvimento Econômico de Goianá, Cirineu Mendes Ribeiro**, com objetivo de obter informações gerais a respeito do município e sua relação com a antiga estação ferroviária.

Autor: Qual o principal seguimento na economia de Goianá atualmente?
Cirineu Ribeiro: No campo pecuário focado em bovinocultura de corte principalmente.

A: O município tem promovido ações de desenvolvimento econômico?
CR: Temos dado suporte para a Associação dos Artesãos e Pequenos Produtores Familiares de Goianá (AFAGO), que foi fundada em 2010 e traz atividades artesanais e da agricultura familiar. Os membros da AFAGO utilizam muito da sustentabilidade para sua produção, reutilizando diversos produtos como matéria prima.

Entrevistado IV: **Secretário de Cultura e Turismo de Rio Novo, André Vieira Colombo**, com objetivo de obter informações gerais a respeito do município e sua relação com a antiga estação ferroviária.

Autor: Atualmente, ainda funciona na Estação de Rio Novo o Clube Jovens da Terceira Idade?
André Colombo: Sim. Parte do imóvel é utilizado como sede da Associação e outra parte como depósito de material da Prefeitura.

A: Outros usos chegaram a ser pensados para a Estação?
AC: Sim. Em 2009 foi apresentado ao Ministério do Turismo um projeto de implantação de um terminal rodoviário, mas em função da falta de titularidade do imóvel o recurso para a obra não foi liberado. Diferentemente de outros municípios a Estação Ferroviária de Rio Novo ainda pertence à União (SPU) pois integra o acervo da extinta Rede Ferroviária Federal.

A: Existe ou existiu algum projeto de implantação de trem turístico na região?
AC: Não tenho conhecimento. Mas creio que não.

A: Qual o maior ou mais relevante evento turístico de Rio Novo?
AC: Em termos de evento com maior público certamente é o carnaval, mas tem o problema de ser um evento simultâneo com outros municípios e há grande oscilação de público de um ano para outro. No entanto, outros eventos vêm se consolidando como a Festa Literária de Rio Novo que tem atraído público muito grande em agosto.

A: Qual a atual relação entre turismo e economia local?
AC: O turismo ainda é uma atividade economicamente incipiente. Há importantes empreendimentos na área de hospedagem, em especial com a implantação de hotéis de lazer (hotéis fazendas, pousadas rurais...) mas há necessidade de investimentos em infraestrutura turística e nos serviços públicos, para uma exploração e apropriação do potencial dos atrativos turísticos locais.

A: Em relação à Estação de Furtado de Campos, qual ano foi concluída a revitalização?
AC: Em 2014. Foi feita uma obra de conservação (revisão de telhados e pintura externa). Foi instalada a Biblioteca Pública Paulino de Oliveira, em homenagem ao escritor nascido naquela localidade. Apesar das dificuldades de conseguir recursos para manter esses bens, pela falta da dominialidade, o município sempre zelou pela preservação das estações que são tombadas como patrimônio cultural de Rio Novo.

A: Estação de Furtado de Campos também pertence à SPU ou só a de Rio Novo mesmo?
AC: Também! Assim como vários outros imóveis (terrenos) que a SPU tenta vender ao município (trechos onde passava a linha férrea, hoje ocupados por ruas, estradas rurais e invasões).

A: O Aeroporto Itamar Franco tem influenciado de que forma os projetos de cultura e turismo da cidade?
AC: A influência ainda é pequena. Mas de fato o terminal é uma porta de entrada que facilita muito o acesso de público, de São Paulo especialmente. Nota-se, embora sem levantamentos estatísticos, que o Aeroporto Regional da Zona da Mata permitiu uma diversificação do público que frequenta a cidade e usa os serviços turísticos. Antes o público maior era originário do Rio de Janeiro por razões de proximidade. Hoje nota-se que há uma frequência maior de grupos paulistas, que chegam à cidade via Aeroporto Regional.

ANEXOS

ANEXO A – Patrimônio Ferroviário recebido pelo DNIT em 31 de maio de 2007.

Patrimônio Ferroviário

por Abilio Soares — publicado 20/05/2016 15h51, última modificação 20/06/2016 16h12
O DNIT, por força do Art. 8º da Lei 11.483, de 31 de maio de 2007, recebeu, por transferência:

I - a propriedade dos bens móveis e imóveis operacionais da extinta RFFSA;II - os bens móveis não-operacionais utilizados pela Administração Geral e Escritórios Regionais da extinta RFFSA, ressalvados aqueles necessários às atividades de Inventariança; eIII - os demais bens móveis não-operacionais, incluindo trilhos, material rodante, peças, partes e componentes, almoxarifados e sucatas, que não tenham sido destinados a outros fins, com base nos demais dispositivos desta Lei.
IV - os bens imóveis não operacionais, com finalidade de constituir reserva técnica necessária à expansão e ao aumento da capacidade de prestação do serviço público de transporte ferroviário, ressalvados os destinados ao FC (Fundo Contingente), devendo a vocação logística desses imóveis ser avaliada em conjunto pelo Ministério dos Transportes e pelo Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, conforme dispuser ato do Presidente da República. (Incluído pela Lei nº 11.772, de 2008)

Com isto, o DNIT tornou-se responsável pela gestão, em conjunto com a ANTT, dos bens móveis e imóveis arrendados às concessionárias do serviço de transporte ferroviário de cargas. Além disso, é o responsável pela guarda e destinação dos bens móveis e imóveis não operacionais, ou seja, que não estão em uso pelas concessionárias.

A frota de material rodante em operação no transporte de carga no Brasil (2016) é de 5.200 locomotivas (sendo 1.700 do DNIT) e de 139.000 vagões (sendo 44.000 do DNIT). Em relação aos bens móveis não operacionais, temos 200 locomotivas, 1.185 vagões e 6.000 máquinas e equipamentos aguardando destinação, por meio de leilões públicos. Locomotivas, vagões e carros de passageiros também foram cedidos a entidades de preservação ferroviária, como a ABPF – Associação Brasileira de Preservação Ferroviária e a OSCIP Amigos do Trem.

Em conjunto com a ANTT, o DNIT aprovou a substituição de 57 locomotivas e 4.236 vagões arrendados às concessionárias. Neste caso, as concessionárias transferem ao DNIT material rodante de sua propriedade, por um critério de equivalência aprovado pela ANTT, e ficam responsáveis pela destinação do material rodante substituído, que não pode voltar a operar.

Também em relação aos bens imóveis não operacionais, o DNIT vem atuando de modo a preservar o patrimônio ferroviário, principalmente pelo seu valor histórico, celebrando Termos de Cessão de Uso com as prefeituras e entidades civis interessadas na sua utilização e preservação, em especial para as antigas estações ferroviárias. Já foram celebrados mais de 180 Termos de Cessão de Uso ou Termos de Compromisso (quando a cessão não é permitida por estarmos em ano eleitoral). Para saber mais sobre estações ferroviárias, acesse a página www.estacoesferroviarias.com.br, mantida pelo entusiasta Ralph Menucci Giesbrecht.

Assuntos

ANEXO B – Anteprojeto de Lei nº 901 de 23/12/2004 – Plano Diretor de Rio Novo (Artigos 1º ao 11º)

8 ANTEPROJETO DE LEI DO PLANO DIRETOR DE ORGANIZAÇÃO TERRITORIAL DO MUNICÍPIO DE RIO NOVO

LEI N° 901 DE 23 de dezembro de 2004

Estabelece normas relativas à organização da ocupação e uso do solo do Município de Rio Novo e dá outras providências.

A Câmara Municipal de Rio Novo, por seus representantes, aprova e eu, Prefeito Municipal, sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I - DA ORGANIZAÇÃO DO TERRITÓRIO

Art. 1° - A organização do território do Município de Rio Novo se dará por meio de:

I. Instrumentos de política urbana
II. Perímetro Urbano
III. Ocupação e Uso do Solo
IV. Diretrizes e Adensamento Populacional
V. Diretrizes Básicas de Sistema Viário
VI. Parcelamento do solo

CAPITULO II – DOS INSTRUMENTOS DE POLÍTICA URBANA

Art. 2 - São instrumentos para a aplicação da política urbana, sem prejuízo de outros previstos nas legislações municipal, estadual e federal e de acordo com o estabelecido na Lei Federal n° 10.257, de 10/07/2001 – Estatuto da Cidade:

I. Parcelamento, edificação ou utilização compulsórios;
II. IPTU progressivo no tempo;

ANEXO B – Anteprojeto de Lei nº 901 de 23/12/2004 – Plano Diretor de Rio Novo (Artigos 1º ao 11º)

III. Desapropriação com pagamento em títulos;

IV. Direito de superfície;

V. Direito de preempção;

VI. Operações urbanas consorciadas;

VII. Legislações urbanísticas complementares;

VIII. Tributações e incentivos.

Art. 3 - Define-se como parcelamento, edificação ou utilização compulsórios a obrigatoriedade de parcelamento, edificação ou utilização compulsórios do solo urbano não edificado, subutilizado ou não utilizado, através de lei municipal específica que deverá definir as áreas onde o instrumento poderá ser aplicado, em função das diretrizes do planejamento municipal, e fixar as condições e os prazos para implementação da referida obrigação.

§ 1º - Considera-se subutilizado o imóvel cujo aproveitamento seja inferior ao mínimo definido no plano diretor ou em legislação dele decorrente.

§ 2º - Os instrumentos de que trata este artigo poderão ser aplicados em todo o perímetro urbano do município, nas áreas já ocupadas e naquelas contíguas às mesmas, considerando as diretrizes do planejamento municipal, a existência de infra-estrutura e a demanda para utilização dessas áreas.

Art. 4 - Em caso de descumprimento do previsto no artigo anterior, o Município poderá proceder à aplicação do imposto sobre a propriedade predial e territorial urbana (IPTU) progressivo no tempo, mediante a majoração da alíquota pelo prazo de cinco anos consecutivos.

Parágrafo Único - O valor da alíquota a ser aplicado a cada ano será fixado em lei específica e não excederá a duas vezes o valor referente ao ano anterior, respeitada a alíquota máxima de quinze por cento.

Art. 5 - Decorridos cinco anos de cobrança do IPTU progressivo sem que o proprietário tenha cumprido a obrigação de parcelamento, edificação ou utilização, o Município poderá proceder à desapropriação do imóvel, com pagamento em títulos da dívida pública.

ANEXO B – Anteprojeto de Lei nº 901 de 23/12/2004 – Plano Diretor de Rio Novo (Artigos 1º ao 11º)

Parágrafo Único - O Município procederá ao adequado aproveitamento do imóvel no prazo máximo de cinco anos, contado a partir da sua incorporação ao patrimônio público.

Art. 6 - Define-se como direito de superfície o direito do proprietário urbano conceder a outrem o direito de superfície do seu terreno, de modo gratuito ou oneroso, por tempo determinado ou indeterminado, mediante escritura pública registrada no cartório de registro de imóveis, abrangendo o direito de utilizar o solo, o subsolo ou o espaço aéreo relativo ao terreno, na forma estabelecida no contrato respectivo, atendida a legislação urbanística.

Art. 7 - Define-se como direito de preempção a prioridade de o município na aquisição de imóveis para implantação de planos, programas e projetos de interesse público.

Art. 8 - Define-se como operações urbanas consorciadas o conjunto de intervenções coordenadas pelo Executivo e com a participação de incorporadores, entidades da iniciativa privada, associações comunitárias e proprietários, objetivando projetos urbanísticos especiais, implantação de infra-estrutura básica, de equipamentos públicos ou de empreendimentos de interesse social, em terrenos previamente delimitados, de propriedade pública ou privada, segundo condições estabelecidas por lei específica.

§ 1º - A operação urbana consorciada pode ser proposta ao Executivo por qualquer cidadão ou entidade que nela tenha interesse.

§ 2º - As operações urbanas consorciadas poderão envolver intervenções como:

I. Tratamento de áreas públicas;
II. Melhorias no sistema viário;
III. Implantação de programa habitacional de interesse público;
IV. Implantação de equipamentos públicos;
V. Recuperação do patrimônio natural e cultural;
VI. Reurbanização;
VII. Regularização.

ANEXO B – Anteprojeto de Lei nº 901 de 23/12/2004 – Plano Diretor de Rio Novo (Artigos 1º ao 11º)

Art. 9 - As operações urbanas consorciadas deverão ser previstas em leis específicas, estabelecendo:

I. Perímetro da área de intervenção;

II. A finalidade da intervenção;

III. Plano urbanístico proposto;

IV. Os procedimentos de natureza econômica, administrativa e urbanística necessários ao cumprimento das finalidades pretendidas;

V. Os parâmetros urbanísticos para o projeto;

VI. Os incentivos fiscais e mecanismos compensatórios previstos em lei para os participantes da operação urbana ou para aqueles que por ela sejam prejudicados;

Parágrafo Único - Os projetos de lei referentes às operações urbanas consorciadas poderão prever a remuneração de obras executadas por empresas da iniciativa privada através da concessão para exploração econômica do serviço implantado.

Art. 10 - Os recursos levantados para a realização das operações urbanas somente poderão ser aplicados em aspectos relacionados às mesmas.

CAPÍTULO III - DO PERÍMETRO URBANO

Art. 11 - O perímetro urbano do município de Rio Novo é o estabelecido no anexo I, devendo ser regulamentado e descrito em lei específica.

Parágrafo Único - As propriedades seccionadas pelo limite do Perímetro Urbano serão consideradas urbanas caso a parcela remanescente na Zona Rural inferior ao módulo mínimo admitido pelo Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária.

CAPITULO IV – DA OCUPAÇÃO E USO DO SOLO

Art. 12 - A ocupação e uso do solo no município ficam estabelecidos pelo Plano Específico de Zoneamento de Ruído do Aeroporto Regional da Zona da

ANEXO C – Nota de esclarecimento sobre o Expresso Pai da Aviação, enviada pelo presidente da OSCIP Amigos do Trem, Paulo Henrique do Nascimento

“Nota de Esclarecimentos/Expresso Pai da Aviação

O projeto trem turístico de passageiros Expresso Pai da Aviação, está paralisado a quase 2 meses por intransigência da Gerência de Melhorias e Normatização Operacional (GNO) da MRS Logística, uma vez, que a Litorina (trem) foi toda reformada voluntariamente, existe a obrigatoriedade do Contrato de Concessão celebrado entre a União e MRS que obriga a passagem de 02 pares de trens de passageiros por dia, ou seja, duas idas e duas voltas, do Decreto nº 1.832 de 04 de Março de 1996, Art 34., que os trens de passageiros terão prioridade de circulação sobre os demais, exceto os de socorro , do Marco Regulatório, disciplinado pela Resolução nº 3.695/11, que diz a respeito do Direito de Passagem e Trafego Mutuo, da da Resolução da ANTT nº 3.609, de 01 de 12 de 2010, publicada no D.O.U, de 13 de dezembro de 2010, que autoriza sua circulação em 125km entre as cidades de Matias Barbosa, Juiz de Fora, Ewbank da Câmara, Santos Dumont, Antônio Carlos e Barbacena, sendo considerado um trem de médio percurso, que irá interligar a Zona da Mata aos Campos da Vertentes no Estado de Minas Gerais, e que seria o primeiro trem regional de passageiros na malha da MRS que opera trens de cargas em 3 estados brasileiros (MG,RJ e SP).

Pelo motivo da paralisação equivocada do Expresso Pai da Aviação, por parte de MRS Logística, a população da cidade de Santos Dumont esta se mobilizando, com sito, acontecerá uma Audiência Pública na Câmara Municipal de Santos Dumont, na terça-feira dia 27/11/2012, às 19:00hs.

Participe desta Audiência Pública e ajude diretamente a viabilizar o trem de passageiros turístico em Santos Dumont, Juiz de Fora, Matias Barbosa, Barbacena, Ewbank da Câmara e Antonio Carlos/MG.

Cordialmente,
Paulo Henrique do Nascimento
Presidente da OSCIP – Movimento Nacional Amigos do Trem”

Fonte: Portal Cabangu, 2012. Disponível em <http://portal.cabangu.com.br/?p=14045> Acesso em: 11 mar 2016.