

PLANEJAMENTO E DESENVOLVIMENTO LOCAL DO TURISMO: UM ESTUDO SOBRE FERROVIA, TURISMO E MEIO AMBIENTE NO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

Eloise Silveira Botelho¹

Carla Fraga²

Resumo:

A relação entre ferrovia e meio ambiente na perspectiva do desenvolvimento do turismo de base local exige uma visão planejada, contudo desconhece-se a identificação e análise desta relação no Estado do Rio de Janeiro. Portanto, o objetivo geral deste trabalho é identificar a relação entre ferrovia de passageiros (notadamente turística) e o meio ambiente, (notadamente Unidades de Conservação - UCs) no Estado do Rio de Janeiro, com a finalidade de subsidiar processos de planejamento e gestão de destinos turísticos levando a estruturação do turismo ferroviário, e do próprio turismo em UCs que venha a se estabelecer associado a algum elemento ferroviário. A pesquisa é exploratória, descritiva e de natureza qualitativa. Os resultados demonstram como é heterogênea a relação entre turismo, ferrovia e meio ambiente no Estado do Rio de Janeiro, exigindo-se cada vez mais uma atuação de maneira integrada em termos de planejamento e gestão entre a ferrovia e os destinos turísticos envolvidos.

Palavras-chave: Turismo. Ferrovia. Meio Ambiente. Desenvolvimento Local. Planejamento e Gestão.

PLANNING AND TOURISM DEVELOPMENT LOCATION: A STUDY ON RAIL, TOURISM AND ENVIRONMENT IN THE STATE OF RIO DE JANEIRO

Abstract:

The relationship between railroads and environment from the perspective of the development of locally based tourism requires planning. However, it is unknown whether there is a survey and analysis of this relationship in the state of Rio de Janeiro. Therefore, the aim of this study is to identify the relationship between railroads for passengers (especially to tourists) and environment (notably protected areas) in the state of Rio de Janeiro, in order to support the planning and management of tourist destinations, leading to structuring railroad tourism, and tourism in protected areas which occurs associated with a rail element. The research is exploratory, descriptive and qualitative. The results demonstrate how heterogeneous the relationship between tourism, railways and environment in the State of Rio de Janeiro can be, demanding an increasingly role in an integrated way in terms of planning and management between the railroad and touristic destinations involved.

Keywords: Tourism. Railway. Environment. Local Development. Planning and Management.

PLANIFICACIÓN Y DESARROLLO TURÍSTICO LOCAL: UN ESTUDIO SOBRE EL FERROCARRIL, EL TURISMO Y EL MEDIO AMBIENTE EN EL ESTADO DE RIO DE JANEIRO

Resumen:

La relación entre el ferrocarril y el medio ambiente desde la perspectiva del desarrollo del turismo con base local requiere una visión planificada, todavía en el estado de Río de Janeiro aún se desconoce si la identificación y el análisis de esta relación. Por lo tanto, el objetivo de este estudio es identificar la relación entre el ferrocarril de pasajeros (sobre todo el turismo) y el medio ambiente (en particular, las Unidades de Conservación - UC) en el Estado de Río de Janeiro, con el fin de apoyar los procesos de planificación y gestión destinos turísticos más importantes de la estructuración del turismo ferroviario y áreas protegidas en el propio turismo que vengan a establecerse asociado con un elemento de carril. La investigación es exploratoria, descriptiva y cualitativa. Los resultados muestran cómo heterogénea la relación entre el turismo, el ferrocarril y el medio ambiente en el Estado de Río de Janeiro, exigiendo una vez más actuando de forma integrada en términos de planificación y de gestión entre el ferrocarril y los destinos afectados.

Palabras clave: Turismo. Ferrocarril. Medio ambiente. El desarrollo local. Planificación y Gestión.

¹ Professora Assistente do Departamento de Turismo e Patrimônio da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro (UNIRIO). Mestre em Psicossociologia de Comunidades e Ecologia Social (EICOS/IP/UFRJ). Doutoranda em Engenharia de Produção (PEP/COPPE/UFRJ). Membro do Grupo de Pesquisa Transporte e o Turismo e colaboradora do Projeto de Pesquisa: Transporte ferroviário, meio ambiente e desenvolvimento de destinos turísticos. E-mail: eloise.botelho@unirio.br

² Professora Adjunto do Departamento de Turismo e Patrimônio da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro (UNIRIO). Doutora em Ciências em Engenharia de Transportes (PET/COPPE/UFRJ). Líder do Grupo de Pesquisa Transporte e o Turismo e coordenadora do Projeto de Pesquisa: Transporte ferroviário, meio ambiente e desenvolvimento de destinos turísticos. E-mail: carla.fraga@unirio.br

1 INTRODUÇÃO

A relação entre ferrovia e turismo pode ocorrer além da distribuição geográfica da demanda turística através do uso dos transportes ferroviários, em alguns casos a experiência ferroviária é a própria experiência turística, por exemplo os passeios ferroviários através dos trens exclusivos para fins turísticos (FRAGA, 2004; 2011; FRAGA; CASTRO, 2012; FRAGA, 2013; FRAGA, SANTOS; RIBEIRO, 2014).

O turismo ferroviário no Brasil tem se estruturado ao longo dos últimos anos como um forte segmento do mercado turístico (FRAGA, 2011; FRAGA, SANTOS; RIBEIRO, 2014). Contudo, como os trens turísticos estão inseridos em dinâmicas sócio espaciais e culturais bastante heterogêneas, em muitos casos esses passeios ferroviários podem servir de suporte a outros segmentos, notadamente o turismo cultural e ao turismo na natureza (FRAGA, 2011).

Geograficamente, as ligações ferroviárias podem estar inseridas parcialmente ou totalmente em ambientes naturais (protegidos ou não) e representativos de identidades e culturas locais. Contudo, se desconhece a existência de um mapeamento da relação entre ferrovias, turismo e as Unidades de Conservação (UCs) no Brasil na perspectiva do planejamento e do desenvolvimento local. Portanto, as perguntas norteadoras deste trabalho se relacionam com o diálogo que pode existir entre a ferrovia e as UCs seja pela interseção dos trechos ferroviários (totalmente ou parcialmente) nas UCs, seja pela proximidade entre as ferroviárias e as Unidades de Conservação.

O objetivo geral deste trabalho é identificar a relação entre ferrovia de passageiro (notadamente turística, no caso do Brasil) e o meio ambiente (notadamente Unidades de Conservação - UCs) no Estado do Rio de Janeiro, com a finalidade de subsidiar processos de planejamento e gestão de destinos turísticos considerando de um lado a estruturação do turismo ferroviário; e de outro a estruturação do próprio turismo em UCs, especialmente àquele que venha a se estabelecer associado a algum elemento ferroviário. Os objetivos específicos são: analisar a interface turismo, meio ambiente e os transportes ferroviários; compreender as possibilidades de desenvolvimento local através da relação entre ferrovias e UCs na perspectiva do planejamento do turismo em interface com os transportes.

A pesquisa é exploratória e descritiva, de natureza qualitativa. Os procedimentos utilizados foram levantamento bibliográfico e documental com consulta a dados secundários. Além da introdução e das considerações finais o trabalho apresenta três seções, a saber: primeira sobre a relação entre meio ambiente, ferrovia e turismo; a segunda, na qual se apresenta num primeiro momento a noção sobre desenvolvimento local, e posteriormente se aborda o planejamento e as políticas públicas como instrumentos fundamentais; a terceira, na qual se apresenta o levantamento da relação entre ferrovia e UCs no Estado do Rio de Janeiro e as discussões sobre o papel da ferrovia para a UCs e da UCs para a ferrovia

no Estado do Rio de Janeiro. Essa discussão é realizada a partir de noções sobre políticas públicas, notadamente o processo de regionalização do turismo.

2 FERROVIA E TURISMO NA PERSPECTIVA DO MEIO AMBIENTE NO BRASIL

O meio ambiente é o espaço no qual o turismo ocorre, sendo assim torna-se relevante norteá-lo conceitualmente. Quintas (1992) afirma que o meio ambiente é a relação dos seres humanos entre si e com o meio físico-natural. Já a cultura é explicada por esse autor como resultado das relações entre o homem-natureza e homens-homens. Assim, bens materiais, valores, modos de fazer, de pensar e de perceber o mundo, de interagir com a própria natureza e com os outros seres humanos fazem parte da cultura.

Em todo o mundo, são criadas áreas especialmente protegidas por lei, a fim de salvaguardar o meio físico-natural e aspectos socioculturais ligados a elas. No Brasil, a criação de áreas a serem protegidas é garantida por lei, através do Sistema Nacional de Unidade de Conservação (Lei 9.985/2000), que afirma o compromisso com a proteção da natureza associado ao desenvolvimento social e econômico do território. Existem doze categorias que se diferenciam quanto à forma de proteção e usos permitidos, sendo pertencentes a dois grupos (a) Unidades de Proteção Integral, que tem objetivo básico de “preservar a natureza, sendo admitido apenas o uso indireto dos seus recursos naturais”³; (b) Unidades de Uso Sustentável, que buscam a compatibilização da conservação da natureza com o uso sustentável de parcela dos seus recursos naturais⁴ (BRASIL, 2000).

O fenômeno turístico já foi interpretado às áreas a serem protegidas da humanidade, na atualidade esse é entendido como uma atividade que, ao mesmo tempo em que é capaz de proporcionar o contato com a natureza (e, portanto reflexão sobre a importância de protegê-la); é também uma atividade que pode gerar receitas financeiras para a Unidade de Conservação (UC) (colaborando, assim, com a sua gestão). Nesse sentido, a ferrovia voltada ao transporte de passageiros é um serviço, que quando associado a paisagem da UC pode aumentar as possibilidades do turismo e do desenvolvimento local.

Assim, é fundamental compreender a relação entre transportes e destinos turísticos. A partir do padrão de itinerário turístico (PALHARES, 2005) envolvendo origem, destinos turísticos, rotas etc.; e de acordo com Duval (2007) a relação entre transportes e turismo pode ser caracterizada tanto pelos pontos (ou nós), quanto por rotas

³ As categorias de Unidade de Conservação que compõem este grupo são: Estação Ecológica; Reserva Biológica; Parque Nacional; Monumento Natural e Refúgio de Vida Silvestre.

⁴ As categorias de Unidade de Conservação que compõem este grupo são: Área de Relevante Interesse Ecológico; Floresta Nacional; Reserva de Fauna, Reserva de Desenvolvimento Sustentável; Reserva Extrativista; Área de Proteção Ambiental; e Reserva Particular do Patrimônio Natural.

(ou vetores). Nesse sentido, as rotas interligam os “nós”, daí nota-se que o fluxo turístico para ocorrer geralmente necessita de infraestrutura e de serviços de transportes, e portanto de uma rede de transportes. Ao se considerar as áreas protegidas (em especial UCs) como destinos turísticos (ou parte significativa destes)⁵ a serem visitados, nota-se que esses poderiam ser ou fazer parte dos “nós”, e que a ferrovia poderia ser uma das rotas (ou vetores) para acesso e/ou circulação envolvendo as UCs.

Os itinerários ferroviários em relação as UCs e seus entornos também podem ser variados, por exemplo: permitindo interligar a UCs não só com a origem dos deslocamentos, mas com outros destinos turísticos de interesse (sejam esses primários ou secundários), e em alguns casos até promovendo a circulação dentro da região de destino turístico.

Os modos de transportes a serem utilizados no turismo podem ser de variados tipos (aéreo, ferroviário, aquaviário e rodoviário), de acordo com a tecnologia empregada relacionada a via e ao veículo transportador (PALHARES, 2005). Especificamente sobre o modo ferroviário, este é composto por elementos (via, veículo, força motriz e terminal) com características peculiares (PALHARES, 2002). Por exemplo, a via ferroviária é segregada através de guias segregadas, exemplos trilhos e, portanto, dificilmente ocorre o engarrafamento nos deslocamentos ferroviários; os veículos⁶ geralmente apresentam a possibilidade de aumento ou diminuição da capacidade de transportes de passageiros e carga, e por isso podem auxiliar no processo de adequação relativo a sazonalidade (alta e baixa temporadas) no turismo, se tomando uma vantagem para o planejamento e gestão de destinos turísticos (PALHARES, 2002; LOHMANN, CASTRO, 2013).

Como observado, em muitos casos são necessárias ligações intermodais (interligação entre dois ou mais meios de transportes) para melhor atender ao deslocamento turístico num dado espaço geográfico, já que o serviço ferroviário raramente é porta a porta (PALHARES, 2002; LOHMANN, CASTRO, 2013). Na intermodalidade, o modo rodoviário assume um papel importante, pois este promove o serviço denominado “porta a porta” devido a sua flexibilidade e alcance. Ainda sobre intermodalidade, existem duas tendências para estas interligações relacionada ao modo ferroviário, uma que é a mais tradicional relacionando o modo ferroviário ao aquaviário, e outra, que é mais contemporânea relacionando o modo ferroviário ao aéreo (PALHARES, 2002; LOHMANN, CASTRO, 2013).

A primeira ferrovia no Brasil data de 160 anos atrás, foi construída por Irineu Evangelista, mais conhecido como Barão de Mauá em 1854, interligando os fundos da Baía

de Guanabara a Fragoso, em Raiz da Serra de Petrópolis, ambos localizados no Estado do Rio de Janeiro. Para uma leitura aprofundada sobre os avanços e retrocessos ferroviários por fases específicas no Brasil, ver Rodriguez (2012). Fraga (2013) e Fraga, Santos e Ribeiro (2014) fizeram discussões sobre a ferrovia no Brasil com base na evolução por períodos. Um destaque relevante para o presente estudo é do período nomeado por Rodriguez (2012) como “Privatização” e a “Situação Atual”, pois nesta fase se tornaram escassas as opções ferroviárias de passageiro no Brasil em função da nítida opção das concessionárias ferroviárias pelo transporte de carga.

Atualmente, sobre os transportes ferroviários no Brasil, é importante compreender o papel da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), esse é “o órgão responsável pela gestão dos serviços de transporte ferroviário em malha ferroviária concedida, entre portos brasileiros e fronteiras nacionais, ou que transponham os limites de Estado ou Território” (ANTT)⁷. Ainda de acordo com a ANTT, tem-se que o transporte ferroviário de passageiros pode ser regular (trem regular ou regional) ou não regular (trem turístico, cultural e comemorativo).

A partir desta variedade de iniciativas ferroviárias de passageiros (trem regional, turístico, cultural e comemorativo) no Brasil, é mister destacar que, de acordo com Fraga e Castro (2012) e com Fraga (2013), cada projeto ferroviário apresenta um papel diferenciado para o desenvolvimento do turismo. Logo, a relação entre ferrovia, turismo e meio ambiente pode ocorrer de maneira bastante particular em cada espaço natural, justificando-se a investigação de como isto ocorre no Brasil para que o planejamento integrado entre transportes e destinos turísticos ocorra da melhor forma.

Ao se analisar a relação entre ferrovia e turismo na perspectiva do meio ambiente, notadamente das Unidades de Conservação, percebe-se que temas relacionados ao desenvolvimento local são essenciais para que se debater o potencial de desenvolvimento integrado entre transporte ferroviário e UCs enquanto destinos turísticos ou parte significativa de destinos turísticos.

3 TURISMO NA PERSPECTIVA DO DESENVOLVIMENTO LOCAL

Para compreender as possibilidades de desenvolvimento local na interface entre ferrovias e Unidades de Conservação é preciso, então, discorrer sobre a noção de desenvolvimento.

Carvalho (2002) aponta que não há uma única concepção de desenvolvimento e há quem critique aqueles existentes como ambíguas e imprecisas. Como entender o desenvolvimento e como qualificá-lo? De que forma ele se caracteriza? E o que se pretende com ele em termos

⁵ Para Lohmann e Castro (2013), os destinos turísticos podem ser desde um vilarejo até uma nação.

⁶ Os veículos ferroviários também derivam de projetos ferroviários variados de acordo com finalidades específicas. Essas finalidades podem inclusive nomear esses veículos, tais como Trens Turísticos, Bondes Urbanos, Trem de Alta Velocidade etc. A relação de cada veículo deste com o turismo pode se dar de maneira diferente (FRAGA, CASTRO, 2012; FRAGA, 2013).

⁷ ANTT. *Ferrovário*. Disponível em <<http://www.antt.gov.br/>> Acessado em 20/jun/2014.

de resultados em relação ao turismo, pensando a interface entre unidades de conservação e ferrovias? A necessidade de compreender o desenvolvimento surge da urgência de a humanidade refletir e tomar decisões a respeito do seu futuro, em um contexto de esgotamento dos recursos naturais, acirramento das desigualdades sociais e crescentes crises econômicas, demonstrando claramente a falência dos modelos anteriores.

Por muito tempo, desenvolvimento significou crescimento econômico. Embora esta visão tenha caído em “desuso”, não se trata de negar a dimensão econômica, mas de considerar que há outras dimensões igualmente importantes (CARVALHO, 2002). Porém, é possível afirmar que muitas das teorias sobre desenvolvimento pouco diferenciam entre si, na medida em que fica clara a ideia de que toda a sociedade possui e pretende adquirir os mesmos valores dos países do Norte, como fator suficiente para o alcance do desenvolvimento social, moral e cultural (MORIN, 1995).

Esta crítica é bastante relevante ao se pensar em destinos turísticos: como qualificar o desenvolvimento de forma padronizada, considerando toda a diversidade social, cultural, natural das localidades onde o turismo se estabelece? É importante salientar que a compreensão do desenvolvimento passa, necessariamente, por uma noção de um processo histórico e dinâmico e que, portanto, deve ser entendido a partir dos sujeitos envolvidos. Sendo assim, o conceito de desenvolvimento deve ser socialmente construído, ou seja, deve ser o “olhar do lugar” (IRVING, 2003). Refletir sobre turismo exige, assim, pensar sobre o desenvolvimento local tendo o planejamento como instrumento.

Para Buarque (2002, p. 25), o desenvolvimento local é “um processo endógeno de mudança, que leva ao dinamismo econômico e à melhoria da qualidade de vida da população em pequenas unidades territoriais e agrupamentos humanos”. Irving (2003) complementa esta ideia, ao afirmar que o desenvolvimento local refere-se a um “novo” desenvolvimento, fundamentado no aproveitamento dos recursos endógenos (humanos, naturais, e infraestruturais) para estimular a economia, melhorar a qualidade de vida e bem estar social da comunidade local, a partir da autogestão, associado à proteção do patrimônio natural e cultural. É oportunidade para inovação, pois ao mobilizar as potencialidades locais, contribui para elevar a economia local de forma criativa e, também, para a conservação do patrimônio natural e histórico-cultural (base das potencialidades e da qualidade de vida). A demanda pela mobilização e organização da sociedade local, faz criar raízes efetivas na matriz socioeconômica e cultural da localidade (BUARQUE, 2002).

Sendo assim, para que o turismo possa servir de instrumento para o desenvolvimento, os projetos precisam ter enfoque local e considerar como meio metodológico a participação social. Por meio do planejamento, é possível identificar as necessidades e problemas a serem resolvidos, organizar as ações e traçar estratégias para superá-los. O planejamento justifica-se por minimizar possíveis impactos

negativos do turismo e integrar as ações entre as instituições (públicas, privadas) envolvidas, em seus diferentes níveis organizacionais (nacional, estadual, local), orientando as ações para o futuro desejado (DIAS, 2003). Assim, o planejamento integrado é instrumento essencial para a aproximação entre ferrovias e unidades de conservação.

É neste sentido que Fraga et al. (2013), ao realizarem um levantamento bibliográfico com o objetivo de analisar o papel do transporte nos sistemas e modelos sobre turismo, afirmam que uma visão integrada sobre o planejamento do turismo e dos transportes pode auxiliar na gestão pública e privada dessas atividades, contribuindo para o desenvolvimento local por meio de políticas públicas específicas.

Sendo assim, o desenvolvimento local pressupõe criatividade e inovação social na identificação das necessidades e busca por soluções, por meio da participação social dos sujeitos envolvidos, associando qualidade de vida, sustentabilidade econômica das iniciativas de turismo locais e proteção do patrimônio natural e histórico-cultural. Da mesma forma, é uma sinergia possível e necessária desenvolver o turismo associando unidades de conservação e ferrovias, entendidas como patrimônios essenciais e complementares entre si. Na próxima seção se abordará questões relacionadas às políticas públicas e ao planejamento com foco no desenvolvimento do turismo no Estado do Rio de Janeiro, notadamente a relação entre ferrovia e unidades de conservação será analisada.

4 BREVE PANORAMA DA TEMÁTICA NO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

Essa parte inicial da seção três apresenta uma breve explanação sobre o planejamento do turismo no Estado do Rio de Janeiro, e seu afinamento com o planejamento do turismo em âmbito federal. Logo após, compreende-se a oferta ferroviária e sua relação com o turismo, e então se faz a apresentação e análise dos dados através da identificação da relação entre ferrovia e UC (item 4.1) e das discussões (item 4.2).

A partir da década de 1990, houve a intensificação do processo de descentralização do turismo no Brasil, isto se deve em parte pela Constituição de 1988, que delegava no artigo 180 atribuições sobre o turismo igualmente a União, Estados, Municípios e Distrito Federal⁸. Nesse sentido, deve-se dar um destaque ao Programa Nacional de Municipalização do Turismo (PNMT), no qual um grande desafio foi a identificação do potencial para o desenvolvimento do turismo em nível municipal.

Com a criação do Ministério do Turismo em 2003, tem-se na política nacional de turismo, mais especificamente no Plano Nacional de Turismo, o início da regionalização do turismo. Dez anos depois (em 2013),

⁸ “Art. 180. A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios promoverão e incentivarão o turismo como fator de desenvolvimento social e econômico” (BRASIL, 1988).

e após ter passado pelo Plano Nacional de Turismo 2003/2007, o Plano Nacional de Turismo 2007/2010, e o Documento Referencial do Turismo no Brasil entre 2011 a 2014⁹, tem-se o Plano Nacional de Turismo 2013/2016, a partir do qual há uma revisão de todo o processo de regionalização do turismo. Na Região Sudeste, da qual o Estado do Rio de Janeiro faz parte, tem-se 102 regiões e 1.289 municípios envolvidos¹⁰.

No âmbito do Estado do Rio de Janeiro, a regionalização do turismo também é uma realidade com destaque para as orientações contidas no Plano Diretor de Turismo (2001). Recentemente, com o Programa de Desenvolvimento do Turismo do Rio de Janeiro (PRODETUR-RJ) tem-se uma atualização na agenda de investimentos para o desenvolvimento do turismo.

De acordo com a Secretaria de Estado do Rio de Janeiro são 23 municípios estratégicos num raio de 250 km da capital do Estado, no qual os turistas podem chegar em 3 horas em média, envolvendo o Polo Serra (Serra Verde Imperial, Vale do Café e Agulhas Negras) e o Polo Litoral (Costa Verde, Costa do Sol, Metropolitana)¹¹. A seguir, serão levantadas as ferrovias e as UCs no Estado do Rio de Janeiro, e o turismo será discutido a partir deste processo de regionalização e investimentos.

4.1. APRESENTAÇÃO DAS INICIATIVAS IDENTIFICADAS

No Estado do Rio de Janeiro, a ANTT indica apenas dois trens turísticos autorizados no período compreendido entre 2004 e 2010, que são o Trem da Estrada Real (Paraíba do Sul, RJ) e o Trem Turístico do Corcovado (Rio de Janeiro, RJ). A ABOTTC é a Associação Brasileira das Operadoras de Trens Turísticos e Culturais e cumpre um importante papel para o setor, que vem se expandindo ao longo dos últimos anos (FRAGA, 2011). De acordo com o Ministério do Turismo foram investidos desde 2004 cerca de 20 milhões em reforma de estações e compra de locomotivas (BRASIL, 2014)¹².

A oferta ferroviária turística brasileira, de acordo com o Ministério do Turismo com base no levantamento realizado pela Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (ABPF), é composta de 33 passeios ferroviários turísticos, dos quais quatro (3 trens e 1 bonde¹³) estão

localizados no Estado do Rio de Janeiro (BRASIL, 2014)¹⁴. Além dos trens turísticos indicados no site da ANTT, tem-se a Maria Fumaça do SESC Mineiro Grussaí¹⁵ e, ao se incluir os bondes turísticos, tem-se os bondes localizados no bairro de Santa Teresa na cidade do Rio de Janeiro (sendo que estes estão temporariamente desativado, com previsão para os novos bondes circularem depois da Copa do Mundo de Futebol da FIFA, em julho de 2014)¹⁶. De acordo com os dados do Ministério do Turismo, o Trem Estrada Real, cujo o trecho envolve a cidade de Paraíba do Sul também está temporariamente desativado.

Fraga, Santos e Ribeiro (2014) destacam que o mercado ferroviário turístico no Brasil é bastante heterogêneo, isto fica constatado pela análise dos dados da ANTT e do Ministério do Turismo (BRASIL, 2014), logo é válido analisar essas quatro iniciativas ferroviárias turísticas localizadas no Estado do Rio de Janeiro em seus contextos específicos. Assim, tem-se a apresentação e a análise dos dados no item 4.2. Essa análise pode servir de subsídio ao planejamento integrado entre transportes e destinos turísticos (notadamente, ferrovia e unidades de conservação) no Estado do Rio de Janeiro.

4.2. ANÁLISES E DISCUSSÕES

No âmbito do Projeto de Pesquisa Transporte Ferroviário, Meio Ambiente e Desenvolvimento de Destinos Turísticos registrado no Grupo de Pesquisa Transportes e o Turismo (GPTT), na Linha de Pesquisa: Transporte ferroviário e o Turismo, tem-se a definição de um conjunto de critérios para a análise das questões ambientais relacionadas a interface ferrovia e unidade de conservação. Com relação aos critérios relativos às políticas públicas de turismo, foram analisados: regionalização (Pólos) Estado; Regionalização (Regiões) Nacional; Regiões Turísticas do Estado – RJ (Extensão/Número de Habitantes); Já com relação aos aspectos relativos ao meio ambiente, notadamente as UCs, foram analisados: categoria de UC de acordo com SNUC e esferas de atuação; existência de plano de manejo. E, por fim, os critérios relativos à ferrovia, notadamente trens e bondes turísticos, foram analisados: as cidades envolvidas; ano de fundação; operador; inserção (parcial ou total dentro da UC), ou proximidade com a UC; tração e sistema; extensão ferroviária em quilômetros; tarifa média cobrada; funcionamento. A partir destas variáveis e da política nacional e estadual voltadas à regionalização do turismo apresentada no início da seção três, tem-se o seguinte quadro para análise e discussão (ver Quadro 1):

⁹ BRASIL. Ministério do Turismo. Documento Referencial do Turismo no Brasil 2011 a 2014. Disponível em <<http://www.turismo.gov.br>> Acessado em 21 de junho de 2014.

¹⁰ BRASIL. Ministério do Turismo. Novo Mapa do Turismo no Brasil. Disponível em <<http://www.turismo.gov.br>> Acessado em 21 de junho de 2014.

¹¹ GOVERNO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO. Prodetur. Espacialização/Municípios. Disponível em <<http://www.prodetur.rj.gov.br>> Acessado em 26 de junho de 2014.

¹² BRASIL. Ministério do Turismo. Turismo apoia segmento de Trens Turísticos. Disponível em <<http://www.turismo.gov.br>> Acessado em 21/jun/2014.

¹³ Além dos bondes para deslocamento urbano, existia aos sábados dois passeios guiados, o Bonde Histórico e o Bonde Ecológico, ambos voltados ao turismo e ao lazer (KHORRY, s.d.).

¹⁴ BRASIL. Ministério do Turismo. Turismo apoia segmento de Trens Turísticos. Disponível em <<http://www.turismo.gov.br>> Acessado em 21/jun/2014.

¹⁵ SESC Mineiro Grussaí. Centro de Turismo. Disponível em <<http://www.sescmg.com.br>> Acessado em 21/jun/2014.

¹⁶ O GLOBO. PONTES, F. Novo Bonde de Santa Teresa faz primeiro teste no interior do estado. Data da matéria: 27/mai/2014 às 12h46min, atualizada às 22h38min do mesmo dia.

Quadro 1: Apresentação dos dados.

Critérios para análise		Trem do Corcovado	Bonde de Santa Teresa	Trem Estrada Real	Sesc Mineiro Grussaí
Política Pública de Turismo	Regionalização (Polos) – Estado	Litoral	Litoral	Não faz parte dos 23 municípios estratégicos relacionados aos Polos.	Não faz parte dos 23 municípios estratégicos relacionados aos Polos.
	Regionalização (Região) - Nacional	Metropolitana	Metropolitana	Caminhos Coloniais	Costa Doce
	Regiões turísticas do Estado RJ (Extensão/ No. habitantes)	Metropolitana (1396,0 Km ² /6.317.355 habitantes)	Metropolitana (1396,0 Km ² /6.317.355 habitantes)	Vale do Café (5.828,0 km ² / 804.473 habitantes).	Costa Doce (5.617,3 km ² e 525.200 habitantes).
Meio Ambiente (notadamente, UC)	Categoria de UC de acordo com SNUC (Esfera de atuação)*	Parque Nacional da Tijuca (Federal)	Área de Proteção Ambiental de Santa Teresa (Municipal) e próximo ao Parque Nacional da Tijuca (Federal)	Não encontrado***	Parque Estadual Lagoa do Açu
	Existência de Plano de Manejo	Sim	Não encontrado	Não encontrado	Não encontrado
Ferrovia (notadamente trens e bondes turísticos)	Cidades envolvidas	Rio de Janeiro	Rio de Janeiro	Paraíba do Sul	São João da Barra
	Ano de fundação da ferrovia	1884	1896	1898	Não encontrado
	Operador	ESFECO	Central	Prefeitura Municipal de Paraíba do Sul compartilhada com a Ferrovia Centro Atlântica (FCA)	SESC de Minas Gerais na colônia de férias de Grussaí.
	Inserção (parcial/total) ou proximidade c/ UC	Parcialmente	Parcialmente	Não encontrado	Próximo
	Tração e Sistema	Elétrico/ Sistema de Cremalheira	Elétrico	Tração a Vapor	Tração a Vapor
	Extensão ferroviária (Km)	3.8 Km	10.5 Km**	14km	Não encontrado
	Tarifa média cobrada	R\$50,00	Temporariamente desativado	Temporariamente desativado	R\$6,00
	Funcionamento	Diário (de 30 em 30 minutos)	Temporariamente desativado	Temporariamente desativado	Não encontrado

* Ver "Inserção ou proximidade com a UC".

** Considerando o processo de reestruturação dos bondes¹⁷.

*** Foi pesquisado tanto no Instituto Estadual do Ambiente (INEA) quanto no Cadastro Nacional de Unidades de Conservação, sendo assim provavelmente a existência de alguma Unidade de Conservação estará na esfera de atuação Municipal.

Fonte: Extraído do Banco de dados do Projeto de Pesquisa Ferrovia, Meio Ambiente e Desenvolvimento de Destinos Turísticos (2013). Elaboração própria com consulta aos sites Ministério do Turismo¹⁸, Ministério do Meio Ambiente, Trem do Corcovado¹⁹, TurisRio²⁰, Prodetur (Programa Nacional de Desenvolvimento do Turismo - Rio de Janeiro²¹).

¹⁷ GOVERNO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO. FICHTNER, R. (Apresentação). Reestruturação do Sistema de Bondes de Santa Teresa. Disponível em <http://download.rj.gov.br/documentos/10112/157720/DLFE-47228.pdf/acaoReestruturacaodoSistemadeBondesdeSantaTeresa.pdf> Acessado em 26/jun/2014.

¹⁸ BRASIL. Ministério do Turismo. Novo Mapa do Turismo Brasileiro 2013. Disponível em <http://www.turismo.gov.br> Acessado em 26/jun/2014.

¹⁹ Trem do Corcovado. Informações Gerais. Disponível em <http://www.corcovado.com.br/> Acessado em 26/jun/2014.

²⁰ GOVERNO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO. Turisrio. Projetos. Disponível em <http://www.turisrio.rj.gov.br/> Acessado em 26/jun/2014.

²¹ GOVERNO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO. Prodetur. Especialização/Municípios. Disponível em <http://www.prodetur.rj.gov.br/> Acessado em 26/jun/2014.

Sobre as políticas públicas de turismo, nota-se que na parte de investimentos tanto o Trem do Corcovado, quanto o Bonde de Santa Teresa (temporariamente desativado) estão em polos mais propensos a serem influenciados pelos investimentos oriundos do Prodetur (RJ). Contudo, o Trem Estrada Real (temporariamente desativado) e o Sesc Mineiro Grussaí estão na proximidade dos 23 municípios estratégicos dos polos Serra e Litoral, respectivamente.

As características ferroviárias tais como (extensão da ferrovia, tarifa média cobrada, funcionamento, inserção dentro de UCs ou proximidade com a UC) podem influenciar na distribuição geográfica da demanda turística em áreas protegidas e em seus entornos (ver Seção 1). Portanto, é preciso compreender a relação de cada ferrovia com o tipo de UCs e também se existe Plano de Manejo. Esse é um documento técnico para a gestão da UCs envolvendo zoneamento, normas e implantação de estruturas físicas da unidade. Logo, o Plano de Manejo é um documento fundamental no planejamento e gestão de maneira integrada entre ferrovia e destinos turísticos que são Unidades de Conservação ou as têm dentro de seu território.

Na parte de análise sobre as ferrovias e as unidades de conservação percebe-se que existe grande potencial de integração de ações coordenadas no planejamento e gestão envolvendo o Trem do Corcovado e o Bonde de Santa Teresa com o Parque Nacional da Tijuca, localizados na cidade do Rio de Janeiro. Isso se deve a diversas razões. Primeiramente porque estes passeios ferroviários e, também, o Parque Nacional da Tijuca, já são atrativos turísticos consolidados, com demanda nacional e internacional. Além disso, as vias férreas de ambos podem se conectar na estação Silvestre, localizada dentro do Parque Nacional da Tijuca. O Trem do Corcovado tem essa parada, notadamente para o uso de moradores do entorno, contudo existe um potencial de desenvolvimento turístico para esse espaço com a revitalização do Bonde de Santa Teresa. Assim, é válido destacar que existe a previsão de integração entre o Trem do Corcovado e o Bonde de Santa Teresa no Silvestre, a partir da qual será possível a aquisição de bilhetes para o Trem do Corcovado na Estação Carioca, que é um dos pontos de partidas do Bonde de Santa Teresa (COLBERT, 2012). Ainda sobre a integração entre Trem e Bonde através da Estação Silvestre, também é importante destacar que, de acordo com o Plano de Manejo do Parque Nacional da Tijuca, está prevista a implantação de um centro de educação ambiental e cultura na Estação (ICMBio, 2008).

Outro ponto de interface entre ferrovias e unidade de conservação, neste caso, é o modelo de gestão compartilhada que existe entre o Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio) e a Prefeitura Municipal e o Governo de Estado do Rio de Janeiro, que o apoiam na administração da Unidade. Isto indica que as ações estão integradas no conjunto do planejamento do turismo e no que se refere aos atrativos do Parque Nacional da Tijuca, sendo o Trem do Corcovado um importante elemento neste contexto (FRAGA, 2004).

No caso dos trens e bondes turísticos relacionados ao Parque Nacional da Tijuca, é importante ressaltar também que a participação social no processo de planejamento das atividades é fundamental para o desenvolvimento local. Sobretudo porque os moradores dos bairros do Cosme Velho e de Santa Teresa, bem como os habitantes das favelas do entorno, convivem diariamente com intenso fluxo de visitantes, e tem suas vidas afetadas de diversas maneiras, podendo ser positivamente (como a possibilidade de geração de empregos e renda), como negativamente (especulação imobiliária e engarrafamentos, dentre outros).

Ainda com relação ao caso citado, entende-se que, ao mesmo tempo em que o Parque Nacional da Tijuca potencializa o deslocamento ferroviário para fins turísticos, devido à natureza protegida que mantém belas paisagens, a presença de transporte sobre trilhos colabora para a atratividade da unidade de conservação, contribuindo também para a geração de receitas significativas que apoiam a execução das políticas ambientais. Isso exige dos atores sociais um casamento de ações de planejamento para o desenvolvimento local.

Este caso pode inspirar ações a serem realizadas pelas demais iniciativas identificadas neste trabalho, como a Maria Fumaça no âmbito do Sesc Mineiro Grussaí e o Trem da Estrada Real. Apesar da Maria Fumaça do Sesc Mineiro Grussaí estar localizado no mesmo município que o Parque Estadual da Lagoa de Açu (São João da Barra), eles não estão integrados espacialmente, o que demandaria um esforço maior nas ações de planejamento para potencializar o desenvolvimento local através do turismo. Uma estratégia possível é a combinação dos atrativos por meio da roteirização turística local, já que São João da Barra faz parte da política de regionalização do turismo tanto em nível estadual, quanto nacional.

No caso do Trem da Estrada Real, no município Paraíba do Sul, o cenário exige ainda mais esforços dos atores envolvidos nas ações de planejamento e das políticas públicas para o turismo local. Isso se deve ao fato de o trem turístico estar temporariamente desativado, o que demanda investimentos econômicos e políticos no sentido de elaborar projeto seguindo as etapas do planejamento, integrado às demais ações relativas ao desenvolvimento local. Além disso, não foram identificadas unidades de conservação no município, o que não significa que elas não existam.

A presença de Unidades de Conservação é importante no diálogo entre ferrovia, meio ambiente e turismo, pois garante a qualidade da paisagem natural que, quando protegida, constitui patrimônio potencial para uso indireto da atividade turística, como os passeios ferroviários; mas que quando modificadas, sem atenção ao equilíbrio ambiental, afetam diretamente o potencial turístico, a qualidade de vida dos moradores e o desenvolvimento local. Sendo assim, recomenda-se fortemente que os atores sociais locais se organizem por meio de processos participativos de planejamento do turismo, capazes de integrar a revitalização e ativação do Trem da Estrada Real

e a criação e gestão de unidades de conservação, ou dar visibilidade aquelas que eventualmente existam.

Várias outras questões poderiam ser exploradas nesta análise, contudo, objetivando reflexões, enquanto subsídios iniciais para o planejamento e gestão integrados entre ferrovia, turismo e meio ambiente na perspectiva do desenvolvimento local fluminense, optou-se por um recorte para estimular novas pesquisas sobre a temática. Embora, a relação entre ferrovia, turismo e meio ambiente seja extremamente relevante, existem ainda poucos estudos nacionais e internacionais desenvolvidos nesta área.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O planejamento integrado entre os transportes e os destinos turísticos é um grande desafio, ainda mais se for consideradas as particularidades relacionadas ao meio ambiente e a ferrovia (ver Seção 1). Esse trabalho é um exercício de diálogo do planejamento e da gestão (ver Seção 3) com o desenvolvimento local do turismo (ver Seção 2), tendo em vista as estratégias de regionalização do turismo propostas em âmbitos federal e estadual.

No contexto do desenvolvimento ferroviário, a partir da fase denominada “Privatização” da malha ferroviária brasileira nos anos 1990 (RODRIGUEZ, 2012) existe uma escassez de ofertas ferroviárias de passageiros. Contudo, de acordo com o Ministério do Turismo (CARTILHA, 2010²²; BRASIL, 2012²³) existem cerca de cinquenta projetos ferroviários para fins turísticos em análise. Nesse sentido, é válido destacar que desde 2010, o Ministério do Turismo coordena um Grupo de Trabalho de Turismo Ferroviário, cuja a missão é desenvolver políticas de fomento do turismo ferroviário no Brasil (BRASIL, 2012).

Sendo, a relação entre a ferrovia e o meio ambiente, notadamente as Unidades de conservação um espaço fértil para o desenvolvimento local do turismo, buscou-se neste trabalho criar subsídios para a reflexão sobre a estruturação tanto do turismo ferroviário, quanto do turismo em UCs. As etapas metodológicas envolveram levantamentos em sites, livros, documentos, e foi possível identificar que ainda existe uma grande dificuldade em encontrar informações sobre os trens e bondes turísticos de um lado e, de outro, sobre as Unidades de Conservação e Plano de Manejos, no Estado do Rio de Janeiro. Assim, novos trabalhos devem considerar a coleta de dados primários, com entrevistas a gestores tanto de trens e bondes, quanto de UCs. Neste trabalho não foram considerados os Mosaicos e estes devem ser considerados num próximo trabalho.

²² BRASIL. Ministério do Turismo. Cartilha Orientação e Proposição de Projetos de Trens Turísticos e Culturais. Disponível em <<http://www.turismo.gov.br>> Acessado em 26/jun/2014.

²³ BRASIL. Ministério do Turismo. O Brasil pela Janela do Trem. Disponível em <<http://www.turismo.gov.br>> Acessado em 26/jun/2014.

BRASIL. *Lei nº 9.985 de 19 de julho de 2000*. Dispõe sobre o Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza (SNUC). Disponível em www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19985.htm. Acessado em 20/jun/2014.

BUARQUE, Sérgio C. *Construindo o desenvolvimento local sustentável: metodologia de planejamento*. Rio de Janeiro: Ed. Garamond, 2002.

CARVALHO, V. S. *Educação ambiental e desenvolvimento comunitário*. Rio de Janeiro: WAK Editora, 2002.

COLBERT, M. *Governo do Estado lança edital para compra de nova frota de bondes*. Disponível em <http://www.rj.gov.br/>. Acessado em 20/jun/2014.

DIAS, Reinaldo. *Planejamento do turismo: Política e desenvolvimento do turismo no Brasil*. São Paulo: Atlas, 2003.

DUVAL, D. T. *Tourism and Transport: Modes, Networks and Flows. Aspects of Tourism Texts*. Chevedon: Channel View Publications, 2007.

FRAGA, C.C.L. *Trem do Corcovado: Experiência Turística ou funcional? Monografia de Bacharelado em Turismo*. Universidade Federal de Juiz de Fora – Minas Gerais. 2004.

_____. *Contribuições metodológicas para implantação de trens turísticos no Brasil*. Tese de Doutorado. Programa de Engenharia de Transportes da COPPE/ Universidade Federal do Rio de Janeiro, nov. 2011.

_____. Transporte terrestre e destino turístico. In: LOHMANN, G.; FRAGA, C.; CASTRO, R. *Transportes e Destinos Turísticos: Planejamento e Gestão*. Rio de Janeiro: Elsevier/Campus, 2013.

_____; LOHMANN, G.; SANTOS, G.; ALLIS, T. Destinos turísticos e transportes: aspectos teóricos e estado da arte. In: LOHMANN, G.; FRAGA, C.; CASTRO, R. *Transportes e Destinos Turísticos: Planejamento e Gestão*. Rio de Janeiro: Elsevier/Campus, 2013.

_____; & CASTRO, R. T. Introdução aos Transportes Ferroviários – Parte I. In FRAGA, C.C.L.; FERNANDES, E.M.R.; CASTRO, R.T. *Transporte*. Vol. 2. Rio de Janeiro: Fundação CECIERJ/Consórcio Cederj. 2012.

_____; SANTOS, M. P. S.; RIBEIRO, S. C. Railroad Tourism in Brazil In: CONLIN, MICHAEL; GEOFFREY, R. BIRD. *Railway Heritage and Tourism: Global Perspective*. Bristol, Channel View, 2014.

INSTITUTO CHICO MENDES DE CONSERVAÇÃO DA BIODIVERSIDADE. *Plano de Manejo do Parque Nacional da Tijuca*. MMA: 2008. Disponível em: www.parquedatijuca.com.br. Acessado em 20/jun/2014.

*Recebido em 16 de julho de 2015.
Aprovado, em sua versão final, em 5 de outubro de 2015.
Artigo avaliado anonimamente por pares.*

IRVING, M. A. Ecoturismo em áreas protegidas: da natureza ao fenômeno social. In: CASTILHO, N.; ZYSMAN, N. & CASTILHO, V. *Pelas trilhas do Ecoturismo*. São Carlos: Editora RIMA, 2008.

_____. Turismo como instrumento para desenvolvimento local: entre a potencialidade e a utopia. In: D'AVILA NETO, M. I.; PEDRO, R. M. L. R. *Tecendo o desenvolvimento: saberes, gênero, ecologia social*. Rio de Janeiro: MAUAD, 2003.

KORRY, D. (s.d.). *Bondinho de Santa Teresa: Uma experiência inesquecível*. Disponível em <<http://www.guiadasemana.com.br/rio-de-janeiro/turismo/pontos-turisticos/bonde-de-santa-teresa>> Acessado em 26/jun/2014.

LOHMANN, G.; FRAGA, C.; CASTRO, R. *Transportes e Destinos Turísticos: Planejamento e Gestão*. Rio de Janeiro: Elsevier/Campus, 2013.

LOHMANN, G.; CASTRO, R. *Transporte e desenvolvimento de destinos turísticos*. In: LOHMANN, G.; FRAGA, C.; CASTRO, R. *Transportes e Destinos Turísticos: Planejamento e Gestão*. Rio de Janeiro: Elsevier/Campus, 2013.

MORIN, Edgard; KERN, Anne Brigitte. *Terra Pátria*. Porto Alegre: Sulina, 2003.

O GLOBO. PONTES, F. *Novo Bonde de Santa Teresa faz primeiro teste no interior do estado*. Disponível em <http://oglobo.globo.com/rio/novo-bonde-de-santa-teresa-faz-primeiro-teste-no-interior-do-estado-12617676> Acessado em 21/jun/2014.

PALHARES, G.L. *Transportes Turísticos*. São Paulo: Aleph, 2002.

_____. Transporte para turistas: conceitos, estado da arte e tópicos atuais. In: TRIGO, L. G. G. (Org.). *Análises globais e regionais do turismo brasileiro*. São Paulo: Roca, 2005.

QUINTAS, J. S. *A questão ambiental: um pouco de história não faz mal a ninguém*. IBAMA, 1992.

RODRIGUEZ, H. S.. *Superestrutura ferroviária* (Palestra Técnica). 13/11/2012. Associação Brasileira de Pavimentação (ABPv). Disponível em <<http://www.abpv.org.br/Palestra%20Tecnica%20ABPVHelio.pdf>> Acessado em 20/jun/2014.