

Conexões preliminares para o planejamento e o desenvolvimento do turismo ferroviário no estado do Rio de Janeiro (RJ) a partir dos museus ferroviários

Vera Lúcia Bogéa Borges¹
Eloise Silveira Botelho²
Carla Fraga³



RESUMO

As políticas públicas de proteção do patrimônio ferroviário são relativamente recentes no Brasil. Os museus ferroviários podem ser interpretados como aglutinadores da identidade cultural e do sentido de pertencimento ao lugar, materializadas no patrimônio cultural ferroviário. Em termos de planejamento e desenvolvimento do turismo ferroviário é essencial compreender as conexões preliminares envolvendo os museus ferroviários. O objetivo geral deste estudo foi analisar a relação entre turismo e ferrovia, tendo como foco os museus ferroviários no Estado do Rio de Janeiro (RJ). Este estudo é exploratório e descritivo, foi composto um referencial teórico a partir de pesquisa bibliográfica, com consulta a livros, artigos, *websites*, entre outros materiais sobre turismo, ferrovia e museus ferroviários, planejamento e desenvolvimento regional e local do turismo. Adicionou-se a isto as noções sobre paisagens culturais. Foram reunidos dados secundários sobre oito museus (n=8). Foi possível apresentar a área de estudo com o suporte do software QGis 3.8 Zanzibar. Os resultados contribuem para conexões preliminares que podem auxiliar ao planejamento e ao desenvolvimento do turismo nas regiões turísticas (n=8): Metropolitana do Rio de Janeiro (2), Costa do Sol (1), Costa Doce (1), Serra Verde Imperial (1), Vale do Café (3).

Palavras-chave: Turismo. Ferrovia. Museu Ferroviário. Patrimônio. Planejamento.

1 Doutora em História (PPGH-UERJ). Professora do Departamento de Turismo e Patrimônio da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro (UNIRIO). E-mail: vera.borges@unirio.br.

2 Doutora em Gestão de Iniciativas Sociais (PEP/COPPE/UFRJ). Professora do Departamento de Turismo e Patrimônio da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro (UNIRIO). E-mail: eloise.botelho@unirio.br.

3 Doutora em Engenharia de Transportes (PET/COPPE/UFRJ). Professora do Departamento de Turismo e Patrimônio da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro (UNIRIO). E-mail: carlota.fraga@gmail.com.

ABSTRACT

The public policies for the protection of the heritage railway are relatively recent in Brazil. Railway museums can be interpreted as unifying cultural identity, and of a sense of belonging to the place, materialized in the railway cultural heritage. In terms of planning and development of railway tourism, it is essential to understand the preliminary connexions involving railway museums. This study aimed to analyze a relationship between tourism and railway, focused on railway museums in the State of Rio de Janeiro (RJ). This study is exploratory and descriptive, with a theoretical framework based on bibliographic research, with the consultation of books, articles, websites, among other materials on tourism, railway and railway museums, regional and local tourism planning and development. Also, the notions about cultural landscapes were included. Secondary data were collected about eight museums (n = 8). It was possible to present a study area with the support of the QGis 3.8 Zanzibar software. The results contribute to obtaining preliminaries connections can provide the planning and development of tourism in tourist regions (n = 8): Metropolitana do Rio de Janeiro (2), Costa do Sol (1), Costa Doce (1), Serra Verde Imperial (1), Vale do Café (3).

Keywords: Tourism. Railway. Railway Museums. Heritage. Planning.

INTRODUÇÃO

Os museus ferroviários podem ser interpretados como aglutinadores da identidade cultural e do sentido de pertencimento ao lugar, materializadas no patrimônio cultural ferroviário. Castro e Monastirsky (2013) afirmam que o patrimônio cultural ferroviário abrange uma gama diversa de elementos, como bens imóveis (estações, edificações, pontes e viadutos), móveis (locomotivas, vagões, equipamentos) e intangíveis (saber-fazer dos trabalhadores ferroviários, memória, costumes e tradições resultantes da vivência na ferrovia), indicando a importância das políticas de preservação e uso. Mamede, Vieira e Santos (2008) afirmam que o patrimônio cultural ferroviário pode ser integrado a diversos meios de interpretação, viabilizado pelo turismo.

As políticas públicas de proteção do patrimônio ferroviário são relativamente recentes no Brasil, tendo sido lideradas pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN por meio da promulgação da Lei nº 11.483 de 2007, que com a extinção da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima – RFFSA⁴, passa a ser o responsável pela salvaguarda, podendo se dar através da gestão de museus e outras organizações culturais (CASTRO, MONASTIRSKY, 2013). Porém, ainda são necessários debates sobre como estes bens patrimoniais podem ser aproveitados para o turismo, o que envolve, necessariamente, uma reflexão sobre planejamento e desenvolvimento.

Diante desse contexto, a problemática de pesquisa se relaciona com a compreensão de conexões preliminares para o planejamento e o desenvolvimento do turismo ferroviário no Estado do Rio de Janeiro, a partir dos museus ferroviários. O objetivo geral deste estudo foi analisar a relação entre turismo e ferrovia, tendo como foco os museus ferroviários no Estado do Rio de Janeiro (RJ). Já os objetivos específicos foram: (a) compreender a relação entre turismo, ferrovia e museu; (b) identificar aspectos relevantes ao planejamento do turismo ferroviário, considerando o desenvolvimento local e regional, desde uma perspectiva da integração da paisagem cultural.

Este estudo é exploratório e descritivo, foi composto um referencial teórico a partir de pesquisa bibliográfica, com consulta a livros, artigos, websites, entre outros materiais. A partir da coleta e organização de dados secundários foi possível elaborar e apresentar a área de estudo com o suporte do software QGis 3.8 Zanzibar. Além desta Introdução e das Considerações Finais, o estudo está dividido em duas seções teórico conceituais: (1) que aborda cultura e patrimônio para dar embasamento ao tratamento da interface entre turismo, ferrovia e museus; (2) sobre planejamento, desenvolvimento (local e regional), incluindo a relevância da paisagem cultural. Após a fundamentação teórico conceitual, tem-se a seção sobre a metodologia empregada no estudo, e a seguinte sobre resultados e discussões.

4 A Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima – RFFSA – era uma sociedade de economia mista integrante da Administração Indireta do Governo Federal, vinculada ao Ministério dos Transportes, criada em 1957, com o objetivo administrar e operar serviços no setor de transportes ferroviários. Em 1999, a RFFSA foi privatizada, a partir do Programa Nacional de Desestatização, e os ativos operacionais (infraestrutura, locomotivas, vagões e outros bens vinculados à operação ferroviária) foram arrendados às concessionárias operadoras das ferrovias (BRASIL, 2020a).

TURISMO, FERROVIA E MUSEUS NA PERSPECTIVA DA CULTURA E DO PATRIMÔNIO

O objetivo desta seção é abordar a interface entre turismo, ferrovia e museu e a partir da apresentação e discussão sobre as noções de cultura de patrimônio. Assim, inicialmente é importante ressaltar que o conceito de cultura é amplo, polissêmico e, em linhas gerais, representa o conjunto de tradições, crenças e costumes de diferentes grupos sociais que são (re)passados e (re) elaborados nas gerações que se sucedem. Assim, os conhecimentos, as experiências, as atitudes, os valores, as crenças, as religiões, as línguas dentre outros aspectos constituem o patrimônio das sociedades.

Em relação ao Brasil, o patrimônio cultural pode ser definido como um bem (ou bens) de natureza material e imaterial considerado importante elemento para a compreensão da identidade da sociedade brasileira. De acordo com a Constituição da República Federativa do Brasil, promulgada em 5 de outubro de 1988, em seu artigo 216, o patrimônio configura-se pelas formas de expressão, os modos de criação em termos de ciência, artes e tecnologias com destaque para os objetos e as edificações (BRASIL, 2009). Neste sentido, os valores histórico, paisagístico e artístico ganham destaque sendo que o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) é responsável por promover e coordenar o processo de preservação e valorização do Patrimônio Cultural Brasileiro em suas dimensões material e imaterial. De acordo com sua expressão cultural determina-se sua salvaguarda (proteção) para garantir a continuidade e preservação com a intenção de assegurar às gerações futuras por intermédio da história contribuir para seu (auto) conhecimento (IPHAN, 2017).

As áreas com valor cultural, histórico e memorial brasileiras tornaram-se projetos de referências que ganharam destaque em diversas cidades do país contribuindo para a formação de imagens distintas enquanto lugar de tradição por meio da revalorização de atributos históricos, culturais e, também, ambientais. As imagens dão sentido à urbanidade e investigar a imaginária urbana pode permitir a reflexão acerca da produção social dos sentidos que são atribuídos à cidade. Portanto, as intervenções no ambiente urbano permitem que o cidadão ressignifique os territórios do cotidiano e, assim, construindo sua identidade com a cidade (ABREU, BELLUCCO, KNAUSS, 1999).

Quanto à preservação do patrimônio ferroviário, as ações do IPHAN levam em consideração o binômio memória e ferrovia, isto é, da enunciação a partir da noção de memória ferroviária que o Estado brasileiro iniciou a patrimonialização dos bens que integravam a rede ferroviária. Alguns documentos podem ser destacados como sustentação dessa afirmativa (PROCHNOW, 2014). Em 2007, a promulgação da Lei 11.483 que trata da revitalização do setor ferroviário estabelecendo as atribuições específicas para a preservação da memória ferroviária. Assim, os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA), passavam a ter sua guarda e manutenção feitas pelo IPHAN (LEI Nº 11,483, 2007). De acordo com o Manual Técnico do Patrimônio Ferroviário, os Centros de Preservação da História Ferroviária foram formados pelos acervos dos museus e pela documentação existentes nas estações ferroviárias do Brasil. É importante destacar que ao longo do processo de liquidação da RFFSA, muitas atividades foram para os municípios ou para as entidades privadas conforme houvesse interesse no recebimento e na gestão dos acervos existentes (MANUAL TÉCNICO DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO, s/d). Por outro lado, nota-se a existência de uma Cartilha que orienta a proposição de projetos de trens turísticos e culturais no país (BRASIL, 2010). Nesse sentido, há um turismo ferroviário em curso.

Camargo, Garza e Morales (2014) explicam que o turismo ferroviário não é um novo fenômeno, mas a pesquisa sobre este é escassa. Nesse sentido, a pesquisa sobre a própria relação entre turismo, ferrovia e museu também apresenta uma série de gaps a serem investigados. A partir da discussão sobre cultura e patrimônio realizada neste trabalho é possível compreender aspectos desta interface, sendo que um deles é a relação com a cultura através das vivências e experiências relativas aos patrimônios culturais.

O turismo ferroviário seria um nicho específico de um segmento mais amplo que é o próprio turismo cultural, pois de acordo com Allis (2006, p.89): “surge como um refinamento da relação entre turismo e patrimônio cultural”. Numa perspectiva global, Conlin e Brid (2014) apresentaram o turismo com base na "Railway Heritage", ou seja, no patrimônio ferroviário. Em muitos casos os patrimônios ferroviários se relacionam com a desativação do transporte ferroviário (seja de carga e/ou de passageiros) para usos regulares, e o surgimento de novos usos (ver MCCANTS et al. 2016), como por exemplos: trens exclusivos para o turismo, estações ferroviárias que tornara-se museus, bibliotecas ou centros culturais.

Assim, a relação entre turismo e patrimônio ferroviário é notada em várias partes do mundo, a exemplos de: Allis, Fraga e Velasquez (2016) que abordaram os trens turísticos na América do Sul, Conlin e Prideaux (2014) que indagaram-se sobre o futuro do turismo baseado no patrimônio ferroviário no caso da Cost Wilderness Railway na Tasmânia, entre outros. Almeida (2011) faz uma proposta para a se criar uma Rede de Museus Ferroviários em Portugal, e destaca que "Esta rede posiciona-se como sendo um produto turístico de qualidade, potenciador da criação e do desenvolvimento de circuitos turísticos culturais"(p.52).

Logo, observa-se que a relação entre cultura e patrimônio são chaves para se compreender a relação entre turismo e ferrovia, incluindo então os museus ferroviários. Esses museus ferroviários geralmente estão inseridos em realidades locais e regionais que exigem estratégias de planejamento combinado entre turismo, transportes e cultura para que haja desenvolvimento de maneira sustentada, inclusive com a manutenção de paisagens que conservem os aspectos culturais da ambiência ferroviária. A próxima seção trata especificamente dessas questões.

PLANEJAMENTO, DESENVOLVIMENTO (LOCAL E REGIONAL) E A PAISAGEM CULTURAL

O debate em torno do turismo ferroviário como patrimônio é fundamental para o planejamento e desenvolvimento de destinos. Embora polissêmica e sujeita a idiosincrasias, a noção de patrimônio cultural é estratégica para o direcionamento das políticas públicas de preservação (CHUVA, 2012). Reconhece-se que a noção de patrimônio não é desinteressada (CHUVA, 2012); é espelho de uma sociedade (CHOAY, 2001), reflexo de como grupos sociais agem para manter referência comuns de identidades, de memórias, e modos de vida (ZANIRATTO, 2011). Nesse processo, a definição de políticas públicas resulta no modo como atores sociais pretendem o desenvolvimento local e como definem o que é passível de valorização e uso por meio do turismo.

Com relação ao planejamento de transportes e destinos turísticos, Castro, Fraga e Lohmann (2013) explicam aspectos do planejamento dos transportes a partir das etapas do planejamento do turismo (Análise do ambiente, externo e interno, Diagnóstico, Prognóstico,

Estratégia, Implantação e Avaliação). Na primeira fase do ambiente (externo e interno). Considerando o museu ferroviário um dos elementos centrais que liga ferrovia e turismo em vários destinos turísticos, esta primeira etapa traz uma visão geral que é essencial ao desenvolvimento local e regional do turismo.

O planejamento é o instrumento pelo meio do qual as políticas públicas são executadas, visando o estabelecimento e consolidação do turismo em determinado destino (DIAS, 2003). É, assim, um processo contínuo, voltado para uma perspectiva futura, que envolve tomadas de decisão para o atendimento a um objetivo e/ou meta (BARRETO, 1991). Este processo envolve diversas etapas e atores diversos e, no caso do fenômeno turístico, torna-se ainda mais complexo, devido à complexidade que o caracteriza e suas múltiplas dimensões em interface com o patrimônio e os sujeitos sociais implicados (DIAS, 2003) e sua característica de transversalidade a temas da vida social (CRUZ, SAN SOLO, 2003). Neste sentido, é importante que no processo de planejamento do turismo envolvendo os transportes, informações e atualizações sejam constantemente realizadas, a cada uma das etapas, isso porque informações retroalimentam o processo, ainda mais considerando este fenômeno tão sensível aos aspectos econômicos, sociais, e culturais que são a ele paradoxalmente inerentes (BARRETO, 1991). Como resultado do processo de planejamento, tem-se um plano, que materializa as propostas de ações a serem consolidadas. Fundida ao processo de planejamento, a política pública refere-se à tomada de decisão do que se pretende - ou não - fazer diante de uma demanda ou interesse de determinado grupo social; refere-se, pois, ao posicionamento frente a um aspecto da vida social (CRUZ, SAN SOLO, 2003).

Especificamente em processos de planejamento que tem por objetivo criar ou manter destinos e atrativos turísticos, é importante considerar algumas premissas em bases sustentáveis, que segundo Irving (2015) são: ser resultante de uma demanda e recursos endógenos, e ter compromisso com o desenvolvimento local; considerar a participação de atores locais em todo o processo de planejamento e também de gestão; estabelecer uma escala limitada a fim controlar os impactos ambientais e sociais; gerar benefícios diretos à população local; garantir a afirmação e valorização cultural e interculturalidade; viabilizar uma experiência de aprendizagem mútua entre visitantes e visitados. Não se pode negligenciar que existem muitos desafios para a implementação das premissas em questão e que não há, em tese, uma metodologia que serve a todos os casos e destinos, devendo ser analisado cada caso.

Nesta direção, Zaoual (2008) afirma que o processo de planejamento do turismo deve romper com paradigmas homogeneizantes e homogeneizadores que tem suas bases em modelos únicos, que apenas consideram os aspectos econômicos do desenvolvimento. Para o autor, as dimensões sociais, culturais e ambientais devem ter uma igual importância que os aspectos econômicos, visto que o desenvolvimento envolve trocas simbólicas diversas: de crenças, valores, conhecimentos, comportamentos e práticas sociais. Complementando esta ideia, Irving (2003) afirma que é preciso considerar o “olhar do lugar”, o que significa estimular o desenvolvimento por meio do que lhe é endógeno.

Segundo Aulicino (2011), para exprimir o conceito de “desenvolvimento regional” a partir fenômeno turístico, é mais adequado utilizar a noção de “organização regional”, isso porque não é possível fixar limites no espaço uma vez que este está em constante redefinição pelos atores sociais. Partindo da hipótese de que o turismo pode se constituir como fator de desenvolvimento regional, a autora afirma que o este é intermediário entre o desenvolvimento “nacional” e o “local”, definido por relações sociais constituídas em uma

espacialidade com características próprias, ao longo de um processo histórico. O turismo é capaz de estimular outras atividades, que atendem à população local de municípios, podendo extrapolar para o entorno.

No âmbito das políticas públicas de turismo, o Programa de Regionalização do Turismo, criado a partir do Plano Nacional de Turismo e do Ministério do Turismo, e que propõe um modelo de organização espacial a partir da regionalização, a fim de ampliar a oferta turística com qualidade (BRASIL, 2003). Para Trentin e Fratucci (2011, p. 843), “a estratégia de regionalização trouxe uma perspectiva diferenciada para o turismo brasileiro, dentro da proposta de gestão participativa dos processos de estruturação, promoção e comercialização de roteiros turísticos”. Mas autores lembram que para o desenvolvimento regional do turismo - a regionalização - é necessário, antes, o desenvolvimento local do turismo, o que perpassa, necessariamente, pelo planejamento na esfera municipal, devendo considerar características endógenas relacionadas à atividade.

Desde uma perspectiva endógena, ou seja, a partir dos problemas e anseios locais, os processos de participação social para o planejamento do turismo podem levar os atores sociais a refletirem sobre o patrimônio e os modos de apropriação, podendo contribuir para o fortalecimento da identidade local e proteção dos bens simbólicos (OLIVEIRA, TRIGO, 2017).

A noção de patrimônio precisa romper com a visão dicotomizada entre o material e o imaterial e fragmentada do local com o seu contexto regional. Nessa direção, a categoria paisagem cultural, é a que melhor traduz essa necessidade, sobretudo quando associada à noção de lugar, entendido como elo da relação sujeito e meio (CHUVA, 2012).

Costa e Gastal (2010, p. 2) afirmam que, no processo de planejamento do turismo, a paisagem pode ser interpretada como o conjunto de “elementos históricos e culturais que sinalizam o processo organizacional dos diversos grupos sociais, construídos ao longo do tempo”. Assim, a paisagem constitui elemento chave, devido à potencialidade de sua atratividade representada na identidade do lugar, sendo o diferencial dos destinos turísticos.

As interpretações sobre desenvolvimento local e regional, portanto, corroboram para o entendimento sobre planejamento e uso do patrimônio cultural de museus ferroviários no contexto do planejamento de transportes e destinos turísticos. Isso porque, os museus ferroviários possuem um papel importante como espaços de aprendizagem, ao possibilitarem trocas simbólicas sobre a história, a memória e a cultura de um lugar, provocando a reflexão crítica sobre os processos de desenvolvimento. Além disso, ao evidenciarem os aspectos relacionados à cultura e ao patrimônio do lugar, podem estimular o turismo, sendo fundamental considerá-los no processo de planejamento turístico.

METODOLOGIA

Na literatura sobre o Turismo é evidente uma série de modelos e sistemas que explicam o turismo, isto tanto do ponto de vista teórico, como a partir da visão de planejamento e de previsões. A partir da literatura consultada, foi possível elaborar critérios para a coleta e organização dos dados secundários. Foi considerada a primeira etapa do planejamento do turismo, qual seja, a análise do ambiente interno e externo e sua relação com os transportes (CASTRO, FRAGA e LOHMANN, 2013). O Quadro 1 apresenta os critérios utilizados para coleta e organização de dados:

Quadro 1. Análise do ambiente (interno e externo) ao Museu Ferroviário

Ambiente		Critérios adotados		
Interno	Museu ferroviário	Nome do museu ferroviário	Cidade sede do museu ferroviário	Tipo de museu ferroviário (público ou privado)
	Patrimônio cultural ferroviário	Bens do patrimônio cultural ferroviário	Descrição do bem	
Externo	Oferta de trens turísticos e culturais	Trens turísticos	Existência de oferta de trens turísticos e culturais	
	Planejamento do turismo	Região turística	Nome da região turística	
		Categorização dos municípios	A, B, C, D e E	

Fonte: Elaboração própria.

Com relação ao ambiente interno, para a coleta de dados sobre os museus ferroviários foi utilizado como fonte os Mapas da Cultura disponíveis pelo website <<http://mapas.cultura.gov.br>>. Nesta etapa foram utilizados como termos de busca "ferroviário", "trem" e "bonde" para a categoria "museu" no Estado do Rio de Janeiro.

Já para a coleta de dados sobre o ambiente externo, como foi identificado um Museu do Bonde, além do Guia de Trens Turísticos e Culturais disponível pela SEBRAE, ABOTTC (2015) foram consultados os websites do Governo do Estado do Rio de Janeiro (2020), que disponha de informações sobre o Bonde do de Santa Teresa e o website Visit.Rio (2020) que apresenta as atrações turísticas. Para a coleta de dados sobre os bens do patrimônio ferroviário foi consultado o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional IPHAN (2014) disponível através do website <<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/503>>.

Ainda sobre a coleta relativa ao ambiente externo, para identificar os municípios e regiões turísticas, utilizou-se como fonte secundária o Mapa do Turismo 2019-2021, disponibilizado no website do Ministério do Turismo (BRASIL, 2020b). Neste item é preciso explicar que a categorização dos municípios que estão em regiões turísticas brasileiras, obedece a cinco variáveis, com as respectivas fontes de coleta: (1) "Quantidade de Estabelecimentos de Hospedagem Relação" a partir de dados coletados através da "Anual de Informações Sociais –RAIS 2017/Ministério de Economia"; (2) "Quantidade de Empregos em Estabelecimentos de Hospedagem" a partir da "Relação Anual de Informações Sociais –RAIS 2017/Ministério de Economia Quantidade"; (3) "Estimada de Visitantes Domésticos a partir da Pesquisa de Demanda Doméstica 2012 – MTur/FIPE"; (4) "Quantidade Estimada de Visitantes Internacionais" a partir da "Pesquisa de Demanda Internacional 2017 – MTur/FIPE"; (5) "Arrecadação de Impostos Federais a partir dos Meios de Hospedagem" a partir da "Secretaria de Receita Federal – Ministério da Economia" (BRASIL, 2019a, p.3). Assim, os municípios são categorizados como A, B, C, D e E.

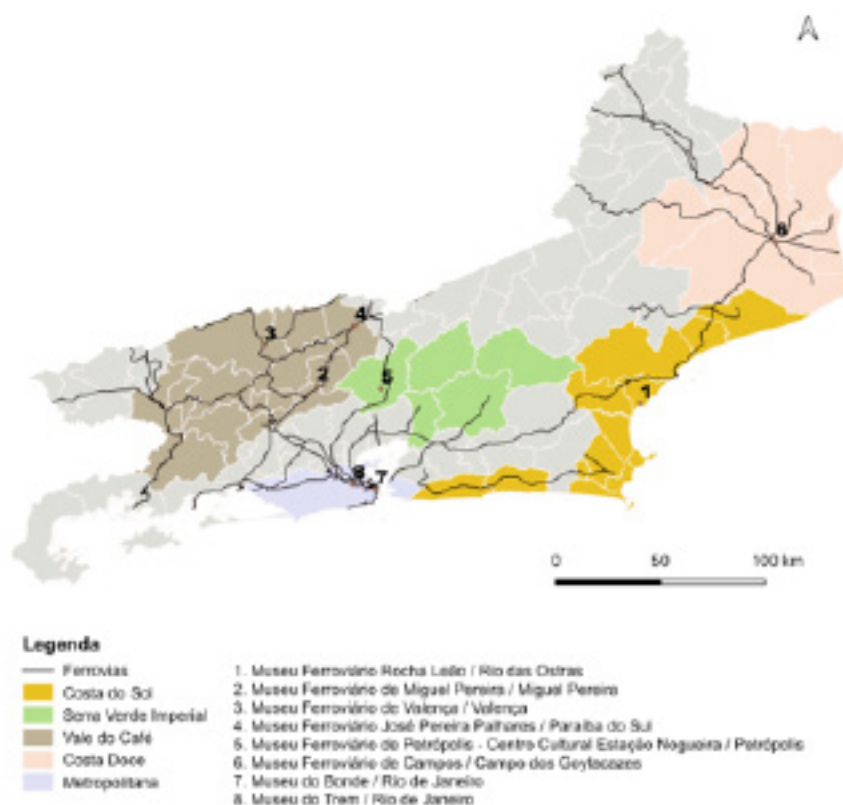
Ademais foi utilizado o software QGis 3.8 Zanzibar para a apresentação da área geográfica de interesse do estudo. Os resultados e discussões são apresentados na próxima seção.

RESULTADOS E DISCUSSÕES

A partir da metodologia adotada no estudo é possível compreender a área geográfica do estudo, o que pode favorecer o planejamento e a gestão integrado para o desenvolvimento do turismo ferroviário a partir dos museus ferroviários no Estado do Rio de Janeiro. A Figura 1 evidencia essas conexões preliminares. Na Figura 1 fica evidente a influência da malha ferroviária para o turismo no Estado do Rio de Janeiro. De acordo com Brasil (2020b) esse estado apresenta doze regiões turísticas, no mapa estão representadas apenas aquelas das quais os oito museus ferroviários fazem parte, isto é (Costa do Sol, Serra Verde Imperial, Vale do Café, Costa Doce, Metropolitana).

Logo, mesmo que não haja muitos trens e bondes turísticos⁵, observa-se que os museus ferroviários podem exercer uma função essencial para o desenvolvimento local e regional do turismo, compondo uma paisagem que também apresenta outros patrimônios ferroviários, ou seja uma paisagem composta por uma ambiência ferroviária.

Figura 1 – Museus Ferroviários no Estado do Rio de Janeiro (RJ)



Fonte: Elaboração própria utilizando QGis 3.8 Zanzibar utilizando dados do IBGE (2019), Brasil (2020b), Brasil (2020c), Brasil (2019b)

⁵ Botelho e Fraga (2015) no estudo sobre planejamento e desenvolvimento local do turismo e ferrovia no Estado do Rio de Janeiro identificaram quatro iniciativas: (1) Trem do Corcovado, (2) Bonde de Santa Teresa ambos no município do Rio de Janeiro; (3) Trem Estrada Real em Paraíba do Sul (indicado como temporariamente desativado); (4) o Sesc Mineiro Grussaí em São João da Barra (dados não encontrados). Embora esse estudo indique que o Bonde estava temporariamente desativado em 2015, em 2019 ele voltou a funcionar (DIÁRIO DO PORTO, 2019).

Nesse sentido, cabe observar de maneira mais detalhada a descrição dos resultados que são apresentados no Quadro 2, pois a partir da primeira etapa do planejamento do turismo, considerando os critérios adotados no estudo para o ambiente interno e externo ao museu ferroviário é possível identificar aspectos relevantes para o planejamento e desenvolvimento local e regional a partir destes museus.

Quadro 2 – Análise do Ambiente

Ambiente Interno			Ambiente Externo			
Museu ferroviário			Patrimônio cultural ferroviário	Oferta de trens turísticos e culturais	Planejamento do turismo	
Museu*	Cidade *	Tipo*	Bens do patrimônio cultural ferroviário (quantidade)* *	Trens turísticos e culturais	Regiões turísticas *****	Cat. *****
1.Museu Ferroviário de Rocha Leão	Rio das Ostras	Público	Não identificado	Não identificado	Costa do Sol	B
2.Museu Ferroviário de Campos	Campos dos Goytacazes	Privado	Identificado (3)	Não identificado	Costa Doce	B
3.Museu Ferroviário de Petrópolis/ Centro Cultural Estação Nogueira	Petrópolis	Público	Não identificado	Não identificado	Serra Verde Imperial	A
4.Museu Ferroviário de Miguel Pereira	Miguel Pereira	Público	Identificado (2)	Não identificado	Vale do Café	C
5.Museu Ferroviário de Valença	Valença	Público	Identificado (13)	Não identificado	Vale do Café	B
6.Museu Ferroviário José Pereira Palhares	Paraíba do Sul	Público	Não identificado	Não identificado	Vale do Café	C
7.Museu do Trem	Rio de Janeiro	Público	Identificado (3)	Trem do Corcovado** *	Metropolitana do Rio de Janeiro	A
8.Museu do Bonde	Rio de Janeiro	Público	Identificado (3)	Bonde de Santa Tere-sa****	Metropolitana do Rio de Janeiro	A

Fontes: *Mapas Cultura. Disponível em <<http://mapas.cultura.gov.br>> **IPHAN (2014). Disponível em <<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/503>> ***SEBRAE, ABOTTC (2015); ****Visit.Rio (2020); *****BRASIL (2020b).

A partir do Quadro 2, observou-se que um dado expressivo é que a maioria dos museus identificados são públicos. A cidade do Rio de Janeiro apresenta dois museus ligados a ferrovia (Museu do Bonde e Museu do Trem) e, nesse sentido, por estar na Região Turística

Metropolitana junto com a cidade de Niterói e ser um dos principais portões de entrada de turistas internacionais no Brasil, seja pelo Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro (AIRJ), seja pelo terminal de navios de cruzeiros (Pier Mauá), torna-se um importante destino para o desenvolvimento da relação entre turismo, museu e ferrovia. Além disto, a cidade conta com três bens do patrimônio cultural ferroviário, que são: Terreno - Museu do Trem, o próprio Museu do Trem e a Estação Ferroviária Barão de Mauá.

Outros municípios também apresentam bens do patrimônio cultural ferroviário, são eles: (a) Miguel Pereira: Terreno, composto de campo de futebol, identificado como "Central Atlético Clube" e antiga Casa do Engenheiro Residente; Edificação; (b) Campos dos Goytacazes: Estação Ferroviária de Dores de Macabu, Estação Ferroviária de Santa Maria, Estação Ferroviária de Santo Eduardo; (c) Valença: Terreno, Terreno da oficina, Oficina, Terreno da Carpintaria, Terreno da administração, Administração, Terreno sem identificação, Terreno da estação, Estação Barão de Juparanã, Sobrado Art-Deco, Grua ou Guindaste fixo; o que sugere que há uma variedade de possibilidades no uso do patrimônio ferroviário para fins turísticos por meio do planejamento, o que pode incrementar ainda mais as potencialidades da relação entre turismo e ferrovia e da contribuição para o desenvolvimento local e regional.

Do lado do planejamento e das políticas públicas do turismo, conforme observado na Figura 1, os oito museus ferroviários se relacionam com cinco das doze regiões turísticas do estado (que envolvem 83 municípios, BRASIL, 2020b), sendo que: a região do Vale do Café possui três municípios turísticos com museus ferroviários (Miguel Pereira, Valença e Paraíba do Sul), destacando suas respectivas expressividades. Quanto à categorização dos municípios que sediam os museus ferroviários, observou-se que a maioria deles são categorizados como A (Rio de Janeiro e Petrópolis) e B (Rio das Ostras, Campos dos Goytacazes e Valença), ou seja, o desempenho da economia do setor de turismo destes municípios parece ser bastante expressiva, o que também incentiva ao planejamento do turismo ferroviário com vistas ao desenvolvimento local e regional. Por fim, ressalta-se que a Cartilha de orientação para a proposição de projetos de trens turísticos e culturais no Brasil salienta, nos aspectos históricos e culturais, que se observe a conexão do (s) município (s) com a questão ferroviária. Logo, este estudo, configura-se como um passo importante para se identificar potencialidades para o turismo ferroviário no Estado do Rio de Janeiro.

CONCLUSÃO

Os museus ferroviários e os bens que fazem parte do patrimônio cultural ferroviário, somados os trens turísticos em operação no Estado do Rio de Janeiro são elementos essenciais a construção de uma paisagem que leve a uma ambiência ferroviária de interesse ao desenvolvimento local e regional do turismo. Nesse sentido, o objetivo geral deste estudo foi analisar a partir da primeira etapa do planejamento do turismo. Este estudo é exploratório e descritivo, apresentou como limitações a escassez de material bibliográfico sobre a interface em si, embora exista um farto conteúdo sobre patrimônio, turismo e ferrovia, o turismo ferroviário a partir dos museus ferroviários e pela perspectiva do planejamento e desenvolvimento ainda carece de maiores estudos.

Por outro lado, é válido ressaltar a importância do estudo de documentos oficiais publicados recentemente como, por exemplo, a Lei 11.483/2007 atribuem papel importante ao IPHAN quanto ao recebimento e administração dos bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico

e cultural provenientes da extinta RFFSA com a finalidade de guardá-los e mantê-los, assim como a cartilha que orienta a proposição de trens turísticos e culturais publicada em 2010, pois norteiam a coleta e organização dos dados secundários essenciais ao planejamento do turismo ferroviário e ao desenvolvimento regional e local.

É inegável a partir do estudo realizado que os museus ferroviários existentes nas regiões turísticas do estado do Rio de Janeiro contribuem para a valorização da memória ferroviária. Assim, tanto os prédios quanto seus acervos podem contribuir para a afirmação e/ou consolidação destes destinos turísticos estudados, a partir da formação de um conjunto significativo para a história do Brasil marcado pela existência do trem e seus percursos no passado e suas ressignificações no presente. Futuros estudos poderão se debruçar em outras etapas do planejamento do turismo em interface com os museus ferroviários, considerando por exemplo a realização de pesquisas de demanda (real e potencial), bem como uma consolidação dos dados levantados na realização de um inventário temático do turismo ferroviário no Estado do Rio de Janeiro, e conseqüentemente no Brasil.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABREU, M.; BELLUCCO, H.; KNAUSS, P. Esfinges Urbanas-Quadros da Imaginária Urbana. In: KNAUSS, Paulo (Coord.) *Cidade vaidosa: imagens urbanas do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Sette Letras, 1999. p.136-160.

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

ALLIS, T.; FRAGA, C.; VELAZQUEZ. Railway for Tourism in South America: An Approach on Its Uses. *Journal of Traffic and Transportation Engineering* v. 4, pp.339-349. 2016.

ALMEIDA, M.M.F. de - *Requalificação, revitalização, reutilização do ramal de Sernada-Aveiro e do Museu Ferroviário de Macinhata do Vouga como elementos catalisadores do turismo local, nacional e europeu*. Coimbra : [s.n.], 2011. Disponível em <<http://hdl.handle.net/10316/20203>> Acesso em: 08 ago. 2020.

BARRETTO, Margarita. *Planejamento e Organização em Turismo*. Campinas, SP. Papyrus, 1991.

BOTELHO, E.S.; FRAGA, C.. Planejamento e Desenvolvimento Local do Turismo: um estudo sobre ferrovia, turismo e meio ambiente no estado do Rio de Janeiro. *Anais Brasileiros de Estudos Turísticos - ABET*; v. 5, n. 3, Set./Dez., 2015 - Edição Regular, pp.55-63.

BRASIL, *Categorização dos Municípios das Regiões Turísticas do Mapa do Turismo Brasileiro Perguntas e Respostas*. Brasília. Agosto de 2019 (2019a). Acessado em: 12/ago/2020.

BRASIL, *Constituição da República Federativa do Brasil: Texto constitucional promulgado em 5 de outubro de 1988*. Brasília: Senado Federal, Subsecretaria de Edições Técnicas, 2009.

BRASIL. *Mapas Cultura*. Disponível em <<http://mapas.cultura.gov.br>>. (2019b) Acessado: 23 abr.2019.

BRASIL. Ministério da Infraestrutura. *Histórico da antiga RFFSA*. (2020a). Disponível em: <<https://canaldoservidor.infraestrutura.gov.br/component/content/article/117-rffsa/8742-historico-da-antiga-rffsa.html>>. Acesso em: 20 ago. 2020.

BRASIL. Ministério da Infraestrutura. *Mapas e bases dos modos de transportes Ferroviários*. (2020c). Disponível em <<https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/dados-de-transportes/bit/bitmodosmapas>> Acesso em: 20 de ago. 2020.

BRASIL. Ministério do Turismo. *Cartilha de orientação para a proposição de trens turísticos e culturais*. Brasília, MTur, 2010. Disponível em <<https://bit.ly/2YN24lf>>. Acesso em: 05 ago. 2019.

BRASIL. Ministério do Turismo. *Plano Nacional de Turismo 2003-2007*. Brasília.

BRASIL, Ministério do Turismo. *Mapa do Turismo 2019-2021*. (2020b) Brasília: MTur, 2020. Disponível em <<http://www.mapa.turismo.gov.br/mapa/init.html#/home>> . Acesso em: 12 ago. 2020.

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

CAMARGO, B.A.; GARZA, C.G.; MORALES, M. *Railway Tourism: Na opportunity to Diversify Tourism in Mexico*.

CHOAY, F. *A Alegoria do Patrimônio*. São Paulo: Estação Liberdade/UNESP, 2001.

CHUVA, M. Por uma história da noção de patrimônio cultural no Brasil. In: *Revista do patrimônio histórico artístico nacional*. Brasília, n. 34, p. 147-165, 2012.

CONLIN, M.V.; BIRD, G.R. *Railway Heritage and Tourism: Global Perspective*. Channel View Publications, UK, 2014.

CONLIN, M.V.; PRIDEAUX, B. *The Future of Railway Heritage Tourism? The West Coast Wilderness Railway, Tasmania*. CONLIN, M.V.; BIRD, G.R. *Railway Heritage and Tourism: Global Perspective*. Channel View Publications, UK, 2014.

COSTA, L. C. N; GASTAL, S. A.. Paisagem Cultural: Diálogos entre o Natural e o Cultural. In: *Anais do VI Seminário de Pesquisa em Turismo do Mercosul*. 2010.

CRUZ, Rita de Cássia A. da; SANSOLO, Davis Gruber. Plano Nacional de Turismo: uma análise crítica. *Caderno Virtual de Turismo*, v. 3, n. 4, 2003.

DIÁRIO DO PORTO. *Bondes de Santa Teresa tem recorde de público*. 6 de agosto de 2019. Disponível em <<https://diariodoporto.com.br/bondes-de-santa-teresa-tem-recorde-de-publico/>> Acesso em: 20 ago. 2020.

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

IBGE . Geociências. Malha Municipal. Rio de Janeiro. 2019. Disponível em <<https://www.ibge.gov.br/geociencias/organizacao-do-territorio/estrutura-territorial/15774-malhas.html?=&t=downloads>> Acesso em: 20 ago. 2020.

IPHAN. *Bens do Patrimônio Cultural Ferroviário*. 2014. Disponível em <<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/503>>. Acesso em: 23 abr. 2019.

IPHAN. *Bens Materiais e Imateriais*. <http://www.brasil.gov.br/cultura/2009/10/conheca-as-diferencas-entre-patrimonios-materiais-e-imateriais> Acesso em: 10 abr. 2017.

IRVING, M. A. 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.

IRVING, M. A. Turismo, áreas protegidas e inclusão social: uma triangulação necessária em planejamento, no caso brasileiro. In: IRVING, M. et al. *Turismo, áreas protegidas e inclusão social: diálogos entre saberes e fazeres*. Rio de Janeiro: Folio Digital. Letra e Imagem, 2015.

LEI nº 11.483, de 31 de maio de 2007. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2007/Lei/L11483.htm> Acesso em: 09 ago. 2020.

MAMEDE, D. M. J. A.; VIEIRA, G. L.; SANTOS, A. P. G. Trens turísticos e patrimônio cultural: como o turismo ferroviário tem resgatado, preservado e valorizado o patrimônio cultural. *Caderno Virtual de Turismo*. Vol. 8, Nº 2, 2008.

MANUAL TÉCNICO DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO. IPHAN, s/d. Disponível em <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Manual_tecnico_patrimonio_ferrovuario.pdf>. Acesso em: 09 ago. 2020.

McCANTS,, A.; BEIRA, E. CORDEIRO, J.M.L.; LOURENÇO, P.B. PEREIRA, H.S. (eds). *New uses for old railways*. MIT Portugal. Projeto Foz Tua, Edição: Inovatec, D.L. (Portugal), 2016.

OLIVEIRA, Luiz Felipe Mendes; TRIGO, Luiz Gonzaga Godoi. Patrimônio, turismo e desenvolvimento: um estudo sobre a puxada do mastro de São Sebastião em Olivença, Ilhéus-Bahia In: *CULTUR*, ano 11 - nº 03 – Out/2017. Disponível em <<http://periodicos.uesc.br/>>. Acesso em: 20 ago. 2020.

PROCHNOW, L. N. *O Iphan e o patrimônio ferroviário: a memória ferroviária como instrumento de preservação*. Rio de Janeiro: Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, 2014. (Dissertação de Mestrado). Disponível em <<http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Disserta%2B%C2%BA%2B%C3%BAo%20Lucas%20Neves%20Prochnow.pdf>>. Acesso em: 09 ago. 2020.

SANSOLO, Davis Gruber ; CRUZ, Rita de Cássia Ariza. Plano Nacional do Turismo: uma análise crítica. In: *Caderno Virtual de Turismo*, vol. 3, núm. 4, 2003.

SEBRAE, ABOTTC (2015). *Guia de Trens Turísticos e Culturais do Brasil*. Disponível em <[https://bibliotecas.sebrae.com.br/chronus/ARQUIVOS_CHRONUS/bds/bds.nsf/1e1cfdcbdf6b1a45ce04e7999efad58a/\\$File/7250.pdf](https://bibliotecas.sebrae.com.br/chronus/ARQUIVOS_CHRONUS/bds/bds.nsf/1e1cfdcbdf6b1a45ce04e7999efad58a/$File/7250.pdf)> . Acesso: 23 abr. 2019.

TRENTIN, F. FRATUCCI, A. C. National policy of tourism in Brazil: from municipalisation to regionalization. In: *Tourism and Management Studies. Proceedings TMS Algarve*. 2011. p. 839- 848.

VISIT.RIO (2020). *Bonde de Santa Teresa*. Disponível em <http://visit.rio/que_fazer/bondinho-de-santa-teresa/> Acesso em: 12 out. 2020.

ZANIRATO, S. H.. São Paulo: exercícios de esquecimento do passado. In: *Estudos avançados*. 25 (71), 2011.

ZAOUAL, H. *Do turismo de massa ao turismo situado: quais as transições?* Caderno Virtual de Turismo. vol. 8, n. 2. 2008