

Slow Travel: Uma análise da relação entre ferrovia, meio ambiente e turismo no Brasil

Slow Travel: An analysis of the relationship between the environment, railways and tourism in Brazil

Carla Fraga

Departamento de Turismo e Patrimônio da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro, Brasil
carlota.fraga@gmail.com

Eloise Silveira Botelho

Departamento de Turismo e Patrimônio da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro, Brasil
eloise.botelho@gmail.com

Resumo

Inspirado na Teoria dos Sítios Simbólicos de Pertencimento de Zaoual, este trabalho exploratório e descritivo, contribui de duas formas para a produção do conhecimento sobre a interface turismo, ferrovia, meio ambiente no contexto do *slow travel*: (1) conceitualmente para o desenho do que pode ser denominado como *Slow Rail Travel* envolvendo relações com áreas protegidas (no Brasil denominadas Unidades de Conservação - UC); e (2) analiticamente com a identificação do potencial do *Slow Rail Travel* a partir do uso de locomotivas a vapor no Brasil. Os resultados apontam que as regiões sul e sudeste do Brasil, notadamente os estados de Minas Gerais e São Paulo (no Sudeste) apresentam cenários propícios ao desenvolvimento do *Slow Rail Travel* em associação às áreas protegidas.

Palavras-chave: ferrovia; turismo; *slow travel*; Brasil; áreas protegidas.

Abstract

Inspired by the theory of symbolic sites of belonging developed by Zaoual, this exploratory and descriptive study contributes in two ways to the production of knowledge on the interplay of tourism, railways and the environment in the context of slow travel: (1) conceptually, to the design of what can be called slow rail travel (SRT), involving relations with protected areas (in Brazil called conservation units); and (2) analytically, by identifying the potential of SRT provided by trains pulled by steam locomotives in Brazil. The results indicate that the south and southeast regions, notably the states of Minas Gerais and São Paulo (southeast) are propitious for the development of this type of rail travel in association with protected areas.

Keywords: railway; tourism; slow travel; Brazil; protected areas.



1. Introdução

Embora a relação entre a ferrovia e o desenvolvimento de destinos turísticos tenha sido abordada a partir de trens de alta velocidade (Masson e Petiot, 2009; Pagliara, La Pietra, Gomez y Vassallo, 2015), é possível tratar também a partir de outra perspectiva, a da lentidão. Dickinson e Lumsdon (2010) apontam para o impacto dos transportes para o turismo no *slow travel*, sendo assim é compreensível que a evolução tecnológica dos transportes determine, em parte, o desenho do turismo no tempo e espaço, tanto em termos de rapidez, quanto em termos de lentidão. Isso implica observar como que os quatro elementos que compõem os transportes (via, veículo, força motriz e terminal) são relacionados ao turismo (Palhares, 2002; Botelho e Fraga, 2014) e aos aspectos do meio ambiente (como por exemplo, a presença de áreas protegidas na origem/destino e, ou, percurso ferroviário) e podem influenciar na noção de *slow travel*. Especificamente sobre as locomotivas a vapor, estas já foram consideradas de grande velocidade notadamente no século XIX; atualmente no século XXI são lentas se comparadas com outras tecnologias de transportes e podem se relacionar com aspectos nostálgicos da experiência ferroviária turística (Fraga, 2013; Fraga e Frossard, 2014), sendo o *slow travel* associado a ferrovia turística¹ uma oportunidade.

A inauguração da primeira ferrovia no Brasil ocorreu em 1854 (Gerodetti e Cornejo, 2005), completando 160 anos em 2014. O modo de transporte terrestre predominante no país atualmente é o rodoviário, contudo existe um crescimento da oferta de trens exclusivos para fins turísticos nas duas últimas décadas (Fraga, 2011; 2013). Grande parte desses passeios e viagens ferroviárias turísticas utilizam-se de locomotivas a vapor e, portanto, as viagens são consideradas lentas para os padrões usuais, podendo provocar a percepção de “volta ao passado” e, também, a possibilidade de fruição da paisagem natural em vários casos (Fraga, 2013; Botelho e Fraga, 2014; Fraga *et al.*, 2014).

¹ Allis (2006: 123-24) aponta que boa parte dos autores tratam os serviços ferroviários turísticos como trens turísticos. Explica também que as ferrovias turísticas se distinguem das demais não só por atrair turistas, mas pelos serviços diferenciados aos visitantes como a possibilidade de acompanhamento de guias e distribuição de folhetos informativos.

Inspirado na Teoria dos Sítios Simbólicos de Pertencimentos de Zaoual (2008), o objetivo geral deste trabalho é apresentar o *slow travel* através do uso de locomotivas a vapor para fins turísticos no Brasil. A pesquisa é exploratória e foi realizada através de levantamento bibliográfico e consulta a *websites*, tais como Ministério do Turismo (MTUR), Ministério do Meio Ambiente (MMA), Associação Brasileira das Operadoras de Trens Turísticos e Culturais (ABOTTC), entre outros. Faz parte dos estudos do Grupo de Pesquisa Transportes e o Turismo (GPTT) como resultado parcial do Projeto de Pesquisa “Transporte ferroviário, meio ambiente e desenvolvimento de destinos turísticos” registrado no Departamento de Pesquisa da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro (UNIRIO).

Espera-se que este trabalho contribua para desenhar as potencialidades do *slow travel* no Brasil voltados aos apelos cênicos e nostálgicos envolvendo os deslocamentos de “maria fumaças”, como são popularmente chamada as locomotivas a vapor no país. As seções deste artigo tratam sobre uma breve revisão bibliográfica que embasa a construção da categoria “slow rail travel” (ver Seção 2). Logo após é detalhada a metodologia do estudo (ver Seção 3). Na Seção 4 são apresentados e discutidos os resultados encontrados.

2. Slow rail travel (SRT)

O turismo depende dos transportes, pois envolve uma série de padrões de deslocamentos, como exemplos: entre origem e destino(s) turístico(s) a serem visitados, entre destinos (primários e secundários), a circulação dentro dos destinos visitados e as rotas de retorno a origem. Logo, o avanço tecnológico dos transportes influencia no desenvolvimento do turismo, e, muitas vezes, é o desenvolvimento do turismo que requer estruturas e serviços de transportes específicos (Palhares, 2002; Lohmann, Fraga e Castro, 2013).

Os modos de transportes (aéreo, aquaviário, ferroviário e rodoviário) são tecnologias próprias. O modo ferroviário sempre depende de vias terrestres segregadas (através das guias, notadamente os trilhos) interligando as estações ferroviárias (terminais), contudo, também podem variar de acordo com a tecnologias ferroviárias empregadas, isto é, a vapor, elétrica, por levitação magnética. Estas tecnologias também

podem variar em função do objetivo de implantação do projeto ferroviário, por exemplo trens de aeroportos, trens regionais, trens exclusivos para o turismo, entre outros fins (Fraga e Castro, 2012; Fraga, 2013).

O modo ferroviário, desde os seus primórdios (iniciou-se no século XIX na Inglaterra), sempre foi associado a ideia de progresso e modernidade. Isso, em parte, relaciona-se com a força motriz e com o alcance em função da velocidade que contrapõem longas distâncias em curto espaços de tempo. Berman (1986), no clássico livro “Tudo que é sólido desmancha no ar”, ao tratar os timbres e ritmos da modernidade do século XIX, destaca uma série de elementos que compõem a nova paisagem que dá lugar à experiência moderna, e nisso se incluem as ferrovias. Trafegar numa rota preestabelecida e com horários rígidos fez da ferrovia um paradigma importante para o desenvolvimento. Isso, se relacionava com a velocidade “*fast*” que, através dos avanços tecnológicos, vem propiciando a produção e o consumo de objetos e lugares, inclusive para fins turísticos.

O Movimento *slow*, criado na década de 1980, relaciona-se com uma cultura oposta ao que é *fast*, isto é, rápido. O *slow* enquanto Movimento não está relacionado somente à produção e ao consumo de alimentos e bebidas, mas com uma infinidade de atividades, incluindo por exemplo o modo de vida em cidades (*slow cities*), o ato de viajar (*slow travel*), etc. O *slow travel* é um conjunto de ideias associadas e não uma definição estanque, e relaciona-se diretamente com o paradigma do turismo sustentável (Lumsdon e McGrath, 2011). Esses autores fizeram uma revisão bibliográfica sobre o tema das viagens lentas e demonstraram uma concentração de quatro características principais para o *slow travel*: (1) lentidão e o valor do tempo; (2) localidade e atividades no local de destino; (3) modo de transporte e experiência de viagem; e (4) consciência ambiental.

O movimento do *slow travel* e as características mencionadas por Lumsdon e McGrath (2011) aproximam-se do conceito sobre “turismo situado”, desenvolvido pelo pesquisador marroquino Hassan Zaoual. Segundo este autor, ao contrário de uma perspectiva do turismo de massa, caracterizado pela produção e consumo de maneira padronizada visando o lucro imediato, o “turismo situado” é produzido com foco na qualidade da experiência turística, em que o turista, interessado em dialogar com “o outro”, busca por experiências autênticas e diversas. Para Zaoual (2008), a sociedade

contemporânea vivencia um momento de transição bastante significativo, em que a mudança nos valores reflete no sentido dado às necessidades e, também, às atividades econômicas, sendo uma delas o turismo.

Diante desse panorama que Zaoual (2008) delinea a “Teoria dos Sítios Simbólicos de Pertencimento”; segundo esta ideia, é preciso que as concepções de desenvolvimento econômico inovem em suas análises e proposições, devendo levar em consideração a complexidade, a diversidade e o contexto das práticas econômicas de atores sociais situados. Nesse sentido, essa teoria compreende o sítio enquanto espaço de *compartilhamento* de crenças, de conhecimentos, de comportamentos e de práticas sociais que, de forma articulada, regulamentam e coordenam o processo de desenvolvimento econômico. Em uma análise do turismo com base na “Teoria dos Sítios Simbólicos de Pertencimento”, essa atividade é composta por fatores para além das relações econômicas. É com base nessa teoria que Zaoual (2008) entende que o “turismo situado” tem como fundamentos a disponibilidade para dialogar com o outro, para aceitar a contingência de linguagens e de culturas, e para se compartilhar sentidos e estabelecer uma interlocução com os sítios simbólicos de pertencimento, o que vai ao encontro das perspectivas do movimento do *slow travel*.

Buscando correlacionar a teoria dos sítios de Zaoual com as características *slow travel*, especificamente “lentidão e o valor do tempo”, recorre-se a Bartholo (2009: 45). Este autor lembra que, segundo o pensamento heideggeriano, o lugar não pode ser medido apenas metricamente. Nessa leitura, o lugar “encaminha ao encontro face a face no vigor da proximidade”, ou seja, a ideia de encontro tem a ver com o sentido de lugar, que não é espaço-temporal, é um acontecimento face a face, que não é passível de planejamento e controle. A seguir será mais bem detalhado isto em relação ao modo ferroviário e ao turismo com vista ao desenho do conceito de *slow rail travel* (SRT).

Sobre a “lentidão e o valor do tempo” e o “modo de transporte e a experiência de viagem” é possível destacar uma grande mudança relacionada às tecnologias ferroviárias considerando o breve intervalo de tempo entre o início do século XX e o início do século XXI. Nos Estados Unidos, a tecnologia ferroviária a vapor alcançou o recorde de 165km/h no passado (Palhares, 2002: 302). Em 2015, no Japão, um trem de levitação magnética alcançou em teste o recorde de 603km/h (Globo, 2015). Isso demonstra que a escolha da tecnologia ferroviária a vapor na atualidade pode estar

relacionada a um tipo de experiência de viagem na qual a “lentidão e o valor do tempo” fazem parte da experiência que se busca vivenciar, criando o contorno do que seria o *slow rail travel* (SRT) para os padrões das variadas tecnologias ferroviárias, ou seja, ser *fast* significa poder atingir 603 Km/h e *slow* pressupõe não ultrapassar 165km. Assim, o “valor do tempo”, em cada caso, é nitidamente diferente e pode se transformar com o rompimento das fronteiras tecnológicas que influem na velocidade ferroviária.

Torna-se fundamental para o *slow rail travel* (SRT) que não somente as locomotivas a vapor sejam empregadas, mas que na origem/destino(s) da viagem ferroviária lenta haja a preocupação com a produção e consumo na mesma perspectiva, para que o *slow rail travel* não se encerre apenas na viagem ou passeio ferroviário em si, mas que ao interligarem pontos de uma rede de transportes possam contribuir para o desenvolvimento de *slow rail destinations*, isto é, destinos turísticos ferroviários reconhecidos por tratarem a lentidão como um valor relevante. Nessa perspectiva, é importante destacar que muitos dos usuários de ferrovias para fins turísticos não são *railfans*, isto é, fãs da ferrovia (ver Stefanovic e Koster, 2014), mas são turistas que por outros interesses chegam ao contato e consumo do turismo ferroviário, logo estudar a importância do “valor do tempo” a partir da demanda turística é essencial para o SRT.

É notável que alguns trens para fins turísticos apresentem trajetos próximos ou inseridos em áreas protegidas (que em alguns casos é o destino ou a atração turística foco da visita); sendo assim, em relação ao item “consciência ambiental” é importante resgatar Dickinson, Lumsdon e Robbins (2011) quando explicam sobre a necessidade de se analisar as implicações das viagens nas mudanças climáticas. Compreender a relação entre ferrovia e meio ambiente, na perspectiva do *slow travel*, é fundamental para reforçar o papel importante que as áreas protegidas exercem no contexto das mudanças climáticas e, também, avaliar as possibilidades de visita das áreas protegidas associadas ao desenvolvimento de destinos turísticos. Dessa forma, no contexto das áreas protegidas, é relevante considerar, para fins de estudos variados, os seguintes pontos na análise sobre transportes (notadamente o ferroviário), turismo e meio ambiente: (1) a importância de áreas protegidas no processo de mudanças climáticas e cumprimento das diretrizes da Convenção da Diversidade Biológica (Irving, Corrêa, Zaratinni e Conti, 2013); (2) a possibilidade de sensibilização do turista para a importância das áreas protegidas ao

conhecer e apreciar a paisagem protegida (Irving *et al.*, 2013); (3) a existência ou expectativa de projetos e ações em prol do meio ambiente (Botelho e Fraga, 2014); (4) a possibilidade de integração entre ferrovia (muitas vezes centenárias) e áreas protegidas criadas pós o estabelecimento das ferrovias (inclusive para a mudança de paradigma de “progresso” para a perspectiva do “desenvolvimento econômico associado à proteção do patrimônio natural”) (Botelho e Fraga, 2014). A seguir são detalhados os aspectos metodológicos do presente estudo.

3. Aspectos metodológicos do estudo

A pesquisa é exploratória e descritiva, a seguir é contextualizado o objeto de estudo. O Ministério do Turismo (MTUR) brasileiro disponibiliza uma lista contendo informações sobre os trens turísticos, cuja fonte é a Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (ABPF) (MTUR, 2014). A partir deste documento e da busca em websites como o da Associação Brasileira das Operadoras de Trens Turísticos e Culturais (ABOTTC), foram identificados dezenove trens turísticos e culturais tracionados por locomotivas a vapor (isto é, “maria fumaças”) no Brasil (portanto, o N= 19). Destas, duas estão desativadas temporariamente, mas foram considerados neste estudo pois podem retornar, e uma estava com inauguração marcada para “em breve”, prevista para inaugurar em outubro de 2015.

Tabela 1: *Slow rail travel* (SRT)

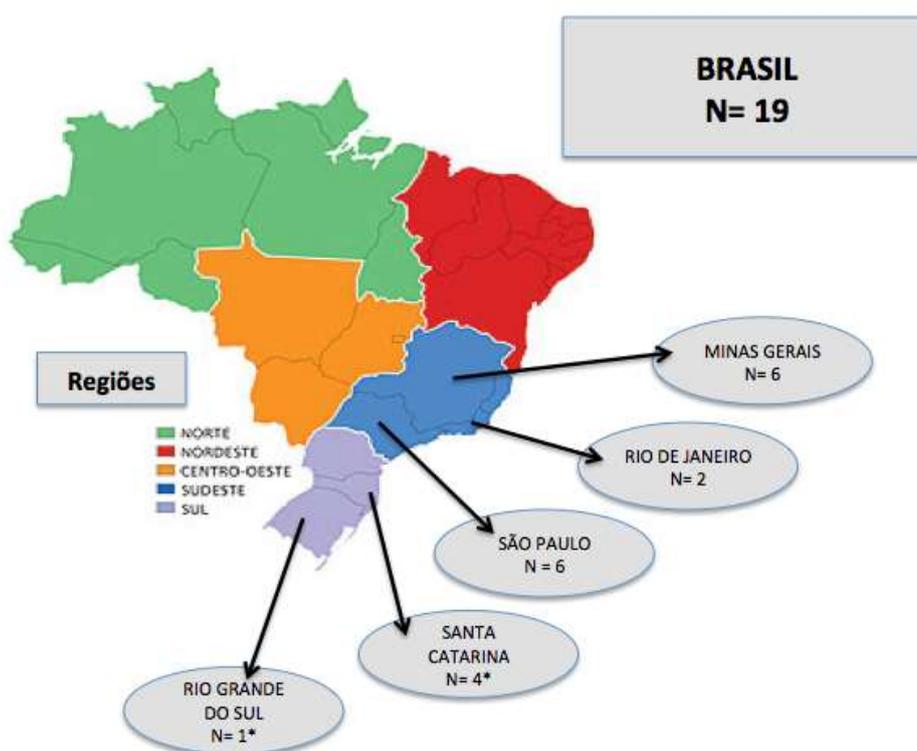
Modo ferroviário	Lentidão e o valor do tempo	Localidade e atividade no local de destino	Experiência de viagem	Consciência ambiental
Tecnologia a vapor	Distância percorrida (km)	Serviços oferecidos no percurso ferroviário e/ou nas estações	Nostálgica (ano de início da ferrovia)	Áreas protegidas abertas à visitação
	Duração da viagem (minutos e/ou horas)		Cênica (relação com Áreas Protegidas)	

Fonte: Adaptado de Lumsdon e McGrath (2011).

Com base na literatura consultada (ver Seção 1), foi possível determinar para o modo ferroviário e, em especial, para a tecnologia a vapor, critérios de acordo com quatro dimensões apontadas por Lumsdon e McGrath (2011) (ver Tabela 1).

Em termos de localização geográfica dos trens turísticos e culturais a vapor, o *slow rail travel* (SRT) no Brasil tem maior chance de se desenvolver nas regiões Sudeste e Sul do país pois, dezanove trens turísticos operados por locomotivas a vapor estão nestas regiões, sendo os estados de São Paulo e Minas Gerais com maior oferta de trens turísticos e culturais a vapor (ver Figura 1):

Figura 1: Trens turísticos e culturais a vapor no Brasil por estado (N= 19)



* Trem das Termas tem trajeto envolvendo dois estados da Região Sul do Brasil (Santa Catarina e Rio Grande do Sul), mas na figura foi considerado a origem em Santa Catarina para a contabilização.
 Fonte: Elaboração própria a partir de consulta a MTUR (2014) e ABOTTC (2010).

Com relação às áreas protegidas, é importante mencionar que, no Brasil, essas são regidas pelo Sistema Nacional de Unidades de Conservação - SNUC (de acordo com o que dispõe a Lei 9.9985/2000 e o Decreto 4.340/2002) que dão as diretrizes para a criação, implantação e gestão das 1940 áreas protegidas registradas no Cadastro

Nacional de Unidades de Conservação (dados atualizados em 17 fevereiro 2015 Ministério do Meio Ambiente, MMA, 2015). Esse sistema é constituído pelo conjunto das áreas protegidas federais, estaduais e municipais, que é organizado em grupos, categorias e objetivos de manejo. Os órgãos responsáveis por executarem a Lei são o Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio) e os órgãos estaduais e municipais, e possuem a função de implementar o SNUC, subsidiar as propostas de criação e administrar as áreas protegidas federais, estaduais e municipais, nas respectivas esferas de atuação. O SNUC classifica as áreas protegidas em doze categorias de manejo, divididas em dois grupos: Proteção Integral; e Uso Sustentável, conforme Tabela 2:

Tabela 2: Grupo das áreas protegidas brasileiras e órgãos executivos do SNUC

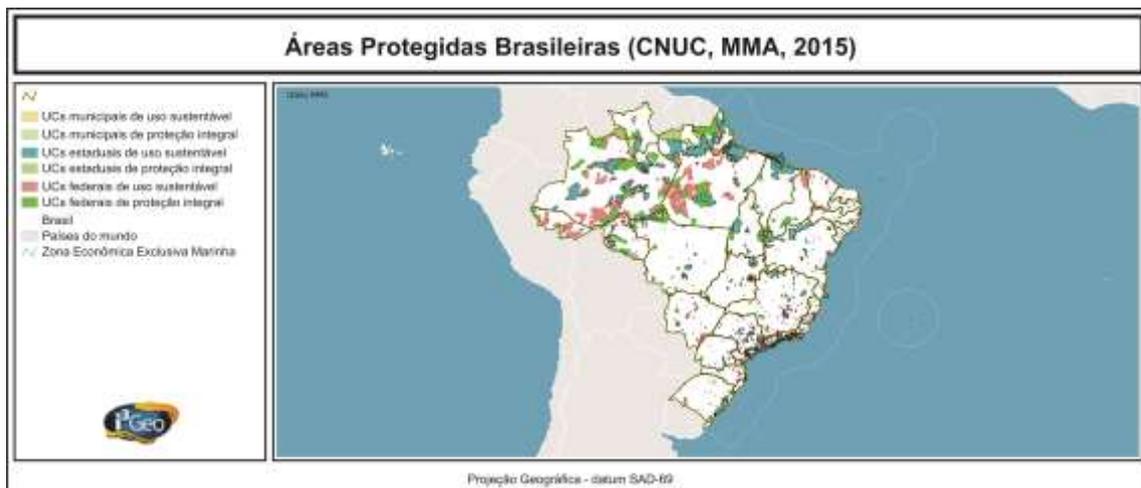
Grupos de Áreas Protegidas do SNUC	Órgão Executor
Proteção Integral	<ul style="list-style-type: none"> · Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (Federal) · Órgão executivo Estadual · Órgão Executivo Municipal
1. Estação ecológica	
2. Reserva Biológica	
3. Parque Nacional	
4. Monumento Natural	
5. Refúgio da Vida Silvestre	
Uso Sustentável	
1. Área de Proteção Ambiental	
2. Área de Relevante Interesse Ecológico	
3. Floresta Nacional	
4. Reserva Extrativista	
5. Reserva de Fauna	
6. Reserva de Desenvolvimento Sustentável	
7. Reserva Particular do Patrimônio Natural	

Fonte: Elaboração própria com base no website do Ministério do Meio Ambiente (MMA, 2015).

Nas áreas protegidas do grupo “Proteção Integral” apenas é permitido o uso indireto dos recursos, pois o objetivo central é preservar a natureza. No entanto, é

possível, em alguns casos, atividades de pesquisa, educação ambiental e turismo ecológico. Esse grupo é composto por cinco categorias de áreas protegidas, com graus de restrição do uso indireto dos recursos naturais variáveis com relação à visitação, propósitos de proteção e tipo de propriedade (se pública ou privada). Já as áreas protegidas do grupo “Uso Sustentável” têm por objetivo a compatibilização entre conservação da natureza e uso sustentável de parcela dos recursos naturais. Esse grupo é constituído por sete categorias de manejo, podendo ser de domínio público ou privado. O uso direto dos recursos naturais é controlado, respeitando a capacidade de suporte dos ecossistemas e, em geral, são admitidas atividades de visitação e turismo de forma controlada.

Figura 2: Áreas protegidas brasileiras



Fonte: MMA, 2015.

Na Figura 2 é possível visualizar as áreas protegidas brasileiras, sendo que as com maior extensão territorial estão concentradas nos estados e regiões brasileiras com menores índices habitacionais. Porém, nos estados que compreendem as regiões sul e sudeste, que possuem maior concentração habitacional do país, há maior número de áreas protegidas. Na Seção 4, buscando compreender a relação entre ferrovia, meio ambiente e desenvolvimento de destinos turísticos, faz-se uma análise das possibilidades do SRT no Brasil.

4. Resultados e discussões preliminares

Embora não tenha sido possível identificar, no levantamento realizado, todas as informações referentes aos critérios adotados (ver Tabela 1), pôde-se fazer discussões preliminares a respeito das possibilidades e oportunidades para o desenvolvimento do *slow rail travel* (SRT) por locomotiva a vapor no Brasil. É importante destacar que alguns destes aspectos já tinham sido apontados em estudos anteriores cujos focos não eram no *slow rail travel* (como, por exemplos: Botelho e Fraga (2014), com foco na relação entre turismo, ferrovia e meio ambiente no Estado do Rio de Janeiro; e Allis, Fraga e Velazquez (2015), com o foco na relação entre turismo e ferrovia na América do Sul) e foram confirmados ou alinhados aqui como parte significativa para o desenho do *slow rail travel* ferroviário no Brasil.

Em linhas gerais, nota-se que a maioria dos passeios/viagens analisados apresenta frequência nos fins de semana e feriados, o que dialoga com o caráter turístico relativo à necessidade de tempo livre e favorece a demanda por turismo nesse período nas regiões atendidas. Com relação a extensão dos percursos estudados, estes são majoritariamente curtos, isto é, de 2km a 5km (cinco casos), e de 6km a 10km (quatro casos), embora existam alguns casos extremos, tal como um trecho que apresenta aproximadamente 0,6 km e trechos com mais de 30km. No que tange a duração da viagem, esta pode variar desde alguns minutos até sete horas, sendo que alguns passeios podem envolver paradas de até 1h30, o que demonstra a importância de estações e destinos turísticos para a experiência ferroviária relacionada ao SRT e, nisso, pode se incluir as áreas protegidas quando existentes.

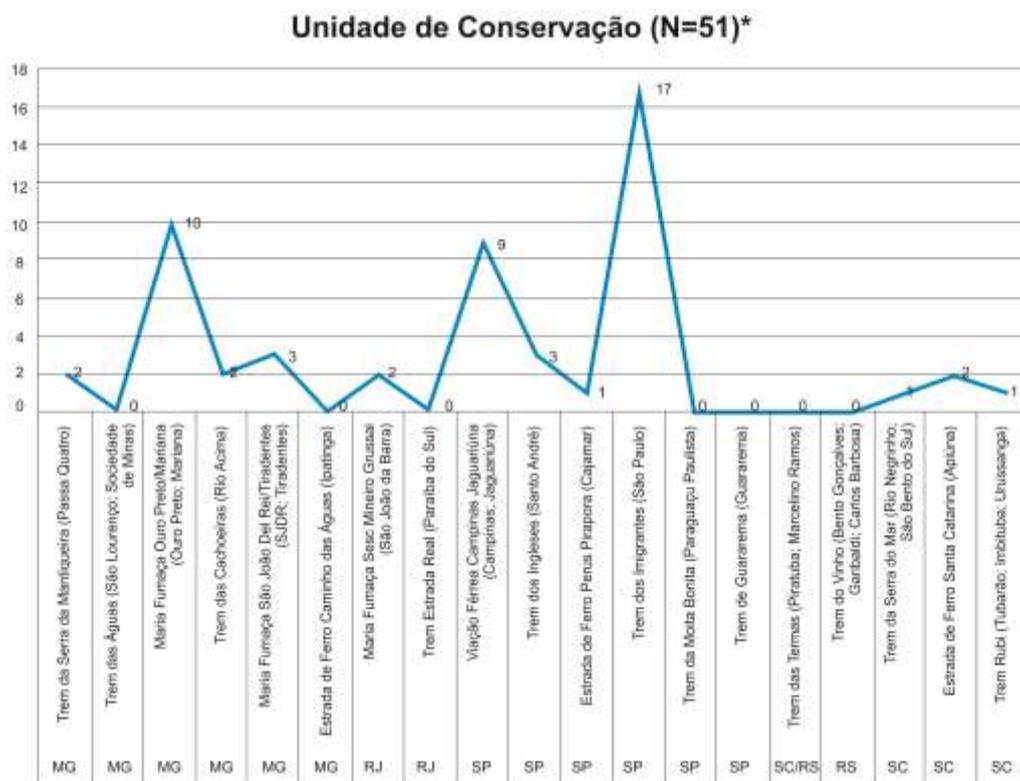
A respeito do preço médio cobrado pelos operadores ferroviários turísticos, este é bastante diverso, podendo variar em função das categorias de serviços oferecidos. Em alguns casos, dos trens culturais, a cobrança envolve apenas contribuições para custos operacionais e de manutenção. Ainda com relação aos preços, nota-se que em alguns existem variações em função da sazonalidade (baixa e alta temporada). Esse é um dado importante para o SRT, já que alguns turistas podem estar mais interessados na baixa temporada do que na alta temporada. Ou seja, quando os destinos tendem a ficar mais propícios ao *slow travel*.

Já com relação às atrações no interior do trem ou nas estações que refletem a cultura local, estas são notadas em alguns casos, sendo exemplos: (1) apresentação de grupo folclórico relacionados ao Trem da Serra do Mar em Santa Catarina; (2) feira de artesanato e shows musicais relacionados ao Trem das Águas em Minas Gerais, entre outros (ABOTTC, 2010). Percebe-se que a gastronomia local está presente em alguns trens, sendo exemplos: (1) degustação de vinho e espumantes relacionados ao Trem do Vinho, localizado no Rio Grande do Sul; (2) degustação de queijo, doces e cachaça (produtos locais) são ofertadas na classe especial do Trem das Águas em Minas Gerais, entre outros (ABOTTC, 2010).

Na experiência de viagem, observa-se que a motivação pode ser variada e que os dois pilares (nostalgia e cênico) do turismo ferroviário oferecem a base para o desenvolvimento do *slow rail travel* no Brasil. Sobre o aspecto nostálgico, a partir de Suêvo Rodriguez (2012) observa-se que o período da Primeira República no Brasil (1889-1930) foi o que apresentou maior expansão da malha ferroviária no país em relação ao período imediatamente anterior, chegando a 32.478,00km de extensão (Suêvo Rodriguez, 2012). Assim, Borges e Fraga (2015) trataram das heranças da Primeira República para o desenvolvimento do turismo ferroviário brasileiro na atualidade, o que demonstra a importância dos aspectos nostálgicos relacionados à história e à memória para as experiências de viagem ferroviárias turísticas por locomotivas a vapor, e isso relaciona-se com as nuances do SRT.

A análise da relação entre áreas protegidas e as locomotivas a vapor, em uma leitura sobre o aspecto cênico, é destacada na Figura 3. Esta mostra, de um lado, os trens turísticos e culturais tracionados a vapor por estado brasileiro (SC – Santa Catarina e RS – Rio Grande do Sul que fazem parte da Região Sul, e MG – Minas Gerais; RJ – Rio de Janeiro; SP – São Paulo, que fazem parte da Região Sudeste) e, de outro, o quantitativo de áreas protegidas identificadas no Cadastro Nacional de Unidades de Conservação (CNUC). Como mencionado, as áreas protegidas denominam-se, no Brasil, Unidades de Conservação (UC), de acordo com a legislação que rege o Sistema Nacional de Unidade de Conservação (SNUC).

Figura 3: Trens turísticos e culturais a vapor e UC (a partir de municípios selecionados para o estudo)



As siglas dos estados significam: MG – Minas Gerais; RJ – Rio de Janeiro; SP – São Paulo; RS – Rio Grande do Sul; SC – Santa Catarina.

*O Parque Nacional da Serra do Gandarela foi contabilizado tanto para o Trem das Cachoeiras, quanto para a Maria Fumaça Ouro Preto - Mariana. O Parque Estadual da Serra do Mar foi contabilizado tanto para o Trem dos Imigrantes, quanto para o Trem dos Ingleses. Por isso o somatório de Unidades de Conservação é 51 e não 53.

Fonte: Elaboração própria com consulta ao Cadastro Nacional de Unidade de Conservação no website do MMA (2015), ABOTTC (2010) e MTUR (2014).

Para o cenário delimitado neste estudo, ou seja, as áreas protegidas definidas pelo SNUC envolvidas no contexto de dezenove trechos ferroviários analisados, foram identificadas cinquenta e uma, sendo: treze Áreas de Proteção Ambiental; cinco Florestas; dois Monumentos Naturais; vinte e três Parques; cinco Reservas Particulares do Patrimônio Natural (RPPN); um Refúgio da Vida Silvestre; uma Área de Relevante Interesse Ecológico (ARIE); e uma Estação Ecológica. Numa perspectiva local, a cidade de São Paulo apresenta dezessete áreas protegidas no Cadastro consultado, o que evidencia o potencial do Trem dos Imigrantes (que tem um curto percurso de 3Km - ida e volta - ligando as estações do Brás à Mooca), contudo polariza o estudo (ver Figura 4). Numa perspectiva regional, o trecho ferroviário entre Ouro Preto e Mariana, cidades históricas mineiras, apresenta a maior concentração de áreas protegidas (dez ao total),

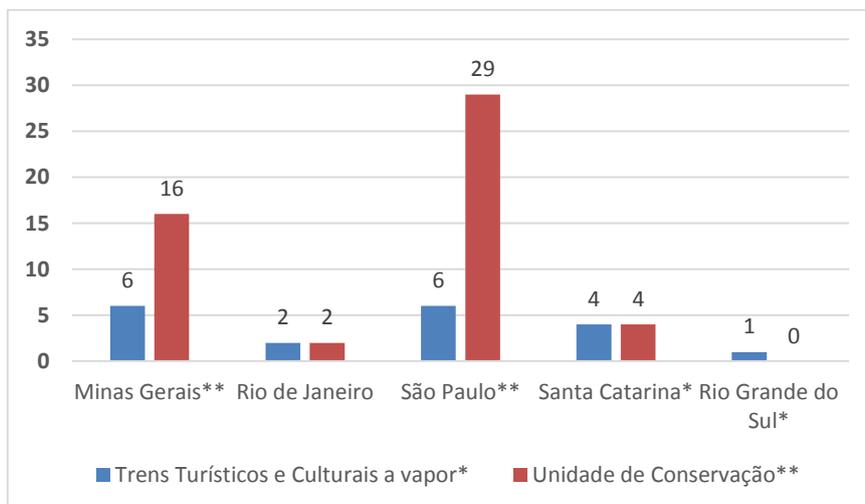
o que pode evidenciar uma grande potencialidade para o *slow rail travel* em diálogo com os aspectos históricos e cênicos. Outro grande potencial é a Viação Férrea Campinas Jaguariúna operada no Estado de São Paulo (nove áreas protegidas ao total) (ver Figura 3).

É fundamental destacar que o Brasil é ator-chave nas negociações referentes à Convenção sobre a Diversidade Biológica (CDB) e, dentre as diversas metas e acordos assinados, está o compromisso com a criação, implantação e gestão de áreas protegidas, com o objetivo de reduzir a perda de biodiversidade e minimizar os impactos das mudanças climáticas (Oliveira e Irving, 2011). Com base nesse cenário, entende-se que a proteção destas áreas também é importante para os destinos turísticos analisados neste estudo sobre o *slow rail travel*, na perspectiva do critério “consciência ambiental”.

As áreas protegidas constituem espaços com grande potencial de promoção de ações de educação ambiental por meio da visitação (Botelho e Maciel, 2014). Em dados recentes do Ministério do Turismo (MTUR), cerca de 7 milhões de pessoas visitam essas áreas anualmente (MTUR, 2015), o que demonstra uma oportunidade para que os diversos visitantes, brasileiros e estrangeiros, possam conhecer a diversidade biológica e cultural do país. Das categorias e tipos de áreas protegidas identificados no estudo realizado, apenas na Estação Ecológica a visitação é restrita, e deve ter por finalidade a educação ambiental e a pesquisa científica. No cenário estudado, notou-se que algumas áreas protegidas do conjunto total analisado estão abertas à visitação e, em alguns casos, pode haver cobrança de ingresso.

A Figura 4 demonstra os estados brasileiros mais propensos ao SRT no contexto das locomotivas a vapor e das unidades de conservação cadastradas no CNUC, isto é, Minas Gerais em primeiro lugar e São Paulo em segundo, o que se relaciona com os trechos ferroviários prioritários da Figura 3, ou seja, Trem do Imigrante (em São Paulo), Maria Fumaça Ouro Preto – Mariana (em Minas Gerais) e Viação Férrea Campinas Jaguariúna (em São Paulo).

Figura 4: Trens turísticos e culturais a vapor e UC selecionados no estudo (organizado por estados brasileiros)



*O Trem das Termas foi considerado a partir do Estado de Santa Catarina, embora tenha percurso envolvendo também o estado do Rio Grande do Sul (ver Figura 1).

**O Parque Nacional da Serra do Gandarela foi contabilizado apenas uma vez, embora possa se relacionar tanto com o Trem das Cachoeiras, quanto com a Maria Fumaça Ouro Preto – Mariana em Minas Gerais. O Parque Estadual da Serra do Mar foi contabilizado apenas uma vez, embora possa se relacionar tanto com o Trem dos Imigrantes, quanto o Trem dos Ingleses em São Paulo.

Fonte: Elaboração própria com consulta ao Cadastro Nacional de Unidade de Conservação no website do MMA (2015), ABOTTC (2010) e MTUR (2014).

Como mencionado, em algumas dessas áreas protegidas, a visitação é permitida e incentivada, o que demonstra o potencial para a realização de ações e/ou projetos integrados às ferrovias (que muitas vezes são centenárias) com o objetivo de fortalecer o desenvolvimento turístico de base local, e nisso se incluem as possibilidades e oportunidades do *slow rail travel* (SRT) no Brasil. O SRT será ainda mais relevante se o planejamento integrado envolvendo as ferrovias com usos para fins turísticos e as áreas protegidas forem capazes de refletir e influenciar a mudança de valores já vivenciada pela sociedade contemporânea, em que as trocas culturais e o compartilhamento de crenças, valores, conhecimentos, comportamentos e práticas sociais ganham maior ênfase nos “encontros com o outro” do que as trocas unicamente direcionadas para os valores econômicos, conforme nos explica Zaoual (2008).

5. Conclusão

Ao se discutir o *slow rail travel* (SRT) é fundamental compreender o tempo como uma instituição social, tempo atemporal e tempo fragmentado. Essa ideia aproxima-se da proposta do turismo situado, em que o encontro com “o outro” é permeado por trocas que vão para além das relações econômicas. Nesse sentido, a viagem é parte da experiência turística, na qual devem ser consideradas as ligações entre o turismo e auto-identidade dos viajantes e estilos de vida (Dickinson *et al.*, 2011). No Brasil, como há uma escassez de oferta ferroviária de transporte de passageiros na atualidade (ver Fraga, 2013), o uso de locomotivas a vapor (em alguns casos, centenárias) pode colocar o turista frente a frente com bens materiais e imateriais que provocam nostalgia, isto é, um sentimento de volta ao passado. A lentidão e o valor do tempo são corroborados como atributos desta experiência nostálgica. Mas um elemento agregador ao desenho do *slow rail travel* no Brasil podem ser as áreas protegidas.

Nesse sentido, a proposição do *slow rail travel* no Brasil pode ser um cenário fértil para a atuação conjunta de operadores ferroviários para fins turísticos, gestores de áreas naturais protegidas e demais interessados. Embora haja um grande potencial para o *slow rail travel* no país, esse desafio é complexo, pois é preciso apresentar objetivos, interesses e estratégias conjuntas para que o país se torne de fato um dos destinos principais do *slow rail travel*. Nesse sentido, ainda que conforme Zaoual (2008) e a Teoria dos Sítios Simbólicos de Pertencimento o atributo econômico não deve ser a prioridade nos projetos de desenvolvimento do turismo em destinos, a sustentabilidade econômica de qualquer proposta frente ao potencial apresentado é fundamental, pois caso não exista uma demonstração evidente dos retornos aos investimentos, dificilmente será possível desenvolver o *slow rail travel* no país de maneira consistente.

Este estudo é uma aproximação importante com a temática e seus desafios e oportunidades, mas apresentou limitações na parte de coleta de dados. Contudo, os resultados e discussões preliminares permitiram vislumbrar que o SRT - *slow rail travel* (notadamente por locomotivas a vapor e em diálogo com áreas protegidas) na atualidade pode ser uma opção significativa para a diversificação da oferta turística brasileira. Novos estudos poderão investigar aspectos da Tabela 1, a partir de outros caminhos metodológicos envolvendo, por exemplo, trabalho de campo com

observações e entrevistas direcionadas a atores e organizações, tais como operadores ferroviários para fins turísticos, gestores de unidades de conservação, entre outros.

Referências

- [Allis, T. \(2006\)](#). *Turismo, patrimônio cultural e transporte ferroviário: Um estudo sobre as ferrovias turísticas no Brasil e Argentina* (Dissertação de mestrado não publicada). Universidade de São Paulo: São Paulo.
- Allis, T., Fraga, C. & Velazquez, M.A. (2015, setembro). *Preliminary considerations on the use of railway for tourism in South America*. The future of mobilities: Flows, transport and communication. Conference of the international association for the history of transport, traffic and mobility - T2M. Caserta, Itália.
- [Associação Brasileira das Operadoras de Trens Turísticos e Culturais \(2010\)](#). *Lista dos trens*. Consultado a 28 julho 2015. Disponível em http://www.abottc.com.br/guia_lista.aspx
- Bartholo, R. (2009). Sobre o sentido da proximidade: Implicações para um turismo situado de base comunitária. In R. Bartholo, D.G. Sansolo & I. Bursztyn (Orgs.), *Turismo de Base Comunitária: Diversidade de olhares e experiências brasileiras*. Rio de Janeiro: Letra e Imagem.
- Berman, M. (1986). *Tudo que é sólido desmancha no ar: A aventura da modernidade*. São Paulo: Companhia das Letras.
- [Borges, V.L.B. & Fraga, C. \(2015\)](#). *Turismo e Ferrovia no Brasil: Um estudo sobre as heranças da primeira República*. Política e Planejamento do Turismo. XII Seminário da Associação Nacional de Pesquisa e Pós Graduação em Turismo – ANPTUR. Natal, Rio Grande do Norte.
- [Botelho, E.S. & Fraga, C. \(2014\)](#). *Planejamento e desenvolvimento local do turismo: Um estudo sobre ferrovia, turismo e meio ambiente no Estado do Rio de Janeiro*. Economia e criatividade: Arranjos e práticas sociais do turismo. Anais do XIII Encontro Nacional de Turismo de Base Local - ENTBL (pp. 1239-1254). Juiz de Fora, Minas Gerais: Universidade Federal de Juiz de Fora.
- [Botelho, E.S. & Maciel, G.G. \(2014\)](#). *A reprodução capitalista do espaço por meio da terceirização de serviços: Desvelando as implicações para o lazer dos visitantes das paineiras (Parque Nacional da Tijuca - RJ)*. Transversalidade na qualificação e competitividade em Turismo. XI Seminário da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Turismo – ANPTUR. Fortaleza, Ceará: Universidade Estadual do Ceará.
- Dickinson, J.E. & Lumsdon, L.M. (2010). *Slow travel and tourism*. London: Earthscan.
- [Dickinson, J.E., Lumsdon, L.M. & Robbins, D. \(2011\)](#). Slow travel: Issues for tourism and climate change. *Journal of Sustainable Tourism*, 19 (3), 281-300. doi: 10.1080/09669582.2010.524704
- [Fraga, C. \(2011\)](#). *Contribuição metodológica para a implantação de trens turísticos no Brasil*. (Tese de doutoramento não publicada). Programa de Engenharia de Transportes, COPPE, da Universidade Federal do Rio de Janeiro: Rio de Janeiro.
- Fraga, C. (2013). Transporte Terrestre e Destinos Turísticos. In G. Lohmann, *Transportes e Destinos Turísticos: Planejamento e Gestão* (pp. 177–212). Rio de Janeiro: Elsevier/Campus.
- Fraga, C. & Castro, R.T. (2012) Introdução aos transportes ferroviários – Parte I. In C. Fraga & R.T. Castro, (2012), *Transporte* (vol. 2) (pp. 93-119). Rio de Janeiro: Fundação CECIERJ.
- [Fraga, C. & Frossard, M. \(2014\)](#). A construção de sentidos e significados, pela publicidade, a respeito da relação entre ferrovia e turismo, o caso do Reino Unido. Transversalidade na qualificação e competitividade em Turismo. *XI Seminário da Associação Nacional de*

- Pesquisa e Pós-Graduação em Turismo – ANPTUR*. Fortaleza, Ceará: Universidade do Parlamento Cearense (Unipace). Disponível em http://www.anptur.org.br/novo_portal/anais_anptur/anais_2014/arquivos/DCL/trabalhos-dcl-dcl2.html
- Fraga, C., Santos, M.P.S. & Ribeiro, S.C. (2014). Railroad tourism in Brazil. In M.V. Conlin & G.R. Bird (Eds.), *Railway Heritage and Tourism: Global Perspective* (pp. 137–150). Bristol: Channel View Publications.
- Gerodetti, J.E. & Cornejo, C. (2005). *Railway of Brazil in postcards and souvenir albums*. São Paulo: Solaris Cultural Publications.
- [Globo \(2015, 21 abril\)](#). Trem japonês de levitação magnética atinge velocidade recorde de 603 km/h. Consultado a 20 outubro 2015. Disponível em <http://g1.globo.com/mundo/noticia/2015/04/trem-japones-de-levitacao-magnetica-atinge-velocidade-recorde-de-603-kmh.html>
- Irving, M.A., Corrêa, F.V., Zaratinni, A.C. & Conti, B.R. (2013). Parques Nacionais do Rio de Janeiro: Paradoxos, contexto e desafios para a gestão social da biodiversidade. In M.A. Irving, F.V. Corrêa & A.C. Zaratinni (Orgs.), *Parques Nacionais do Rio de Janeiro: Desafios para uma gestão social da biodiversidade*. Rio de Janeiro: Folio Digital, Letra e Imagem.
- Lohmann, G., Fraga, C. & Castro, R. (2013). *Transportes e Destinos Turísticos: Planejamento e Gestão*. Rio de Janeiro: Elsevier.
- [Lumsdon, L.M. & McGrath, P. \(2011\)](#). Developing a conceptual framework for slow travel: A grounded theory approach. *Journal of Sustainable Tourism*, 19 (3), 265-279. doi: 10.1080/09669582.2010.519438
- [Masson, S. & Petiot, R. \(2009\)](#). Can the high speed rail reinforce tourism attractiveness? The case of the high speed rail between Perpignan (France) and Barcelona (Spain). *Technovation*, 29 (9), 611-617. doi: 10.1016/j.technovation.2009.05.013
- [Ministério do Meio Ambiente \(2015, 17 fevereiro\)](#). Tabela consolidada das Unidades de Conservação. *Cadastro Nacional de Unidades de Conservação - CNUC*. Atualizada a 17 fevereiro 2015. Disponível em <http://www.mma.gov.br/areas-protegidas/cadastro-nacional-de-ucs/dados-consolidados>
- [Ministério do Turismo \(2014, 8 abril\)](#). *Trens Turísticos e Culturais*. Disponível em http://www.turismo.gov.br/export/sites/default/turismo/noticias/todas_noticias/Noticias_download/lista_trens_turisticos_em_operacao.doc
- [Ministério do Turismo \(2015, 7 abril\)](#). *Unidades de conservação receberam 7,3 milhões de turistas*. Disponível em <http://www.turismo.gov.br/%C3%BAltimas-not%C3%ADcias/4321-unidades-de-conservacao-receberam-73-milhoes-de-turistas.html>
- [Oliveira, E. & Irving, M.A. \(2011\)](#). Convenção sobre diversidade biológica pós Nagoya: Desafios para a mídia em um país de megadiversidade. *Razón y palabra*, 75.
- [Pagliara, F., La Pietra, A., Gomez, J. & Vassallo, J.M. \(2015\)](#). High Speed Rail and the tourism market: Evidence from the Madrid case study. *Transport Policy*, 37, 187-194. doi: 10.1016/j.tranpol.2014.10.015
- Palhares, G. L. (2002). *Transportes Turísticos*. São Paulo: Aleph.
- Stefanovic, K. & Koster, R. (2014). Railfans and Railway Heritage Tourism. In M.V. Conlin & G.R. Bird (Eds.), *Railway Heritage and Tourism: Global Perspective* (pp. 26 – 41). Bristol: Channel View Publications.
- [Suêvo Rodriguez, H. \(2012\)](#). *Superestrutura ferroviária [Palestra técnica]*. *Associação Brasileira de Pavimentação – ABPv*. Disponível em <http://www.abpv.org.br/Palestra%20Tecnica%20ABPvHelio.pdf>
- [Zaoual, H. \(2008\)](#). Do turismo de massa ao turismo situado: quais as transições? *Caderno Virtual de Turismo*, 8 (2).

CARLA FRAGA é professora adjunto II do Departamento de Turismo e Patrimônio da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro (UNIRIO). Tem mestrado e doutorado em Ciências em Engenharia de Transportes pelo Programa de Engenharia de Transportes da COPPE/Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ). Líder do grupo de pesquisa Transportes e o Turismo (GPTT) e coordenadora do projeto de pesquisa: Transporte ferroviário, meio ambiente e desenvolvimento de destinos turísticos. Morada institucional: Departamento de Turismo e Patrimônio da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro (UNIRIO). Av. Pasteur, 458 sala 414. Urca. Rio de Janeiro, RJ. Brasil.

ELOISE SILVEIRA BOTELHO é professora assistente A Nível I do Departamento de Turismo e Patrimônio da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro (UNIRIO). Tem mestrado em Comunidades, Desenvolvimento, Meio Ambiente e Inclusão Social pelo Programa de Pós Graduação em Psicossociologia de Comunidades e Ecologia Social (IP/UFRJ), é doutoranda no Programa de Engenharia de Produção (COPPE/UFRJ) na linha de pesquisa Gestão e Inovação. É membro do grupo de pesquisa Transportes e o Turismo (GPTT) e atua como pesquisadora colaboradora no projeto de pesquisa Transporte ferroviário, meio ambiente e desenvolvimento de destinos turísticos. Morada institucional: Departamento de Turismo e Patrimônio da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro (UNIRIO). Av. Pasteur, 458 sala 414. Urca. Rio de Janeiro, RJ. Brasil.

Submetido: 15 November 2015.

Aceite: 15 February 2016.