

Turismo e Ferrovia no Brasil: Um estudo sobre as heranças da Primeira República

Vera Lúcia Bogéa BORGES¹

Carla FRAGA²

Resumo: A relação entre turismo, ferrovia e história pode ser retroalimentada, um exemplo são algumas locomotivas a vapor que se tornam atrações para passeios e viagens nostálgicas atraindo turistas na atualidade. Estes passeios e viagens são considerados verdadeiras “voltas ao passado”, isto em função de fatos históricos memoráveis do passado associados aos seus usos no presente. Contudo, são escassos os estudos que analisam a dimensão histórica de ascensão e declínio das ferrovias no Brasil em interface com as possibilidades do turismo ferroviário. O estudo é exploratório e baseia-se em levantamento bibliográfico, a partir do qual se busca aporte na teoria do turismo e na historiografia para o seu desenvolvimento. Busca-se responder a seguinte questão: Em relação à Primeira República, quais são os atributos históricos relevantes para o desenvolvimento do turismo ferroviário no país? Os resultados apresentados podem subsidiar estratégias de planejamento, políticas públicas e gestão compartilhada entre ferrovia e destinos turísticos para a estruturação e consolidação do turismo ferroviário no Brasil.

Palavras-chave: Ferrovia. Turismo. Primeira República.

Introdução

A primeira ferrovia inaugurada no Brasil data de 30 de abril de 1854 foi uma iniciativa de Irineu Evangelista de Souza, mais conhecido como Barão de Mauá. Esta ferrovia objetivava interligar os fundos da Baía de Guanabara a Raiz da Serra da Estrela (com posterior destino final cidade de Petrópolis) (Gerodetti & Cornejo, 2005), isto no Estado do Rio de Janeiro. Nos últimos cento e sessenta anos, desde a sua implantação neste País, a ferrovia passou por diversos momentos históricos relacionados a duas direções claras, a primeira de ascensão deste modo de transportes na distribuição modal da matriz de transportes nacional; e, a segunda caracterizada como a decadência, notadamente se for considerada a oferta de serviços para passageiros.

Para explicar essas duas direções, recorre-se a Rodriguez (2012)³, que fez uma análise da evolução ferroviária no Brasil indicando “Ano” e “Referência/Período”. É nítido que de um lado esses “Períodos” se relacionam com épocas específicas da história do Brasil, como parte do Regime Imperial, isto é, a partir da primeira ferrovia até o fim deste período (1854 -

¹ Doutora em História pela Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ). Professora Adjunto do Departamento de Turismo e Patrimônio da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro (UNIRIO). Email. vera.borges@unirio.br

² Doutora em Ciências, em Engenharia de Transportes pelo Programa de Engenharia de Transportes da COPPE/Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ). Professora Adjunto do Departamento de Turismo e Patrimônio da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro (UNIRIO). Email. carlota.fraga@gmail.com

³Rodriguez, H.S. (2012). *Superestrutura ferroviária*. Palestra técnica. 13 de novembro de 2012. Associação Brasileira de Pavimentação – ABPv. Disponível em <<http://www.abpv.org.br/Palestra%20Tecnica%20ABPVHelio.pdf>> Acesso em 8 de abril de 2015.

1889); depois Primeira República (1889 - 1930); Segunda República (1930 – 1945)⁴. Por outro lado, a partir daí, nota-se a periodização com um foco na parte da administração e no processo denominado pelo autor de “privatização” até chegar na situação atual (ano de referência 2011). Sendo o período (1945 – 1957) considerado Pré Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima – RFFSA.

É importante contextualizar fatos marcantes da história da ferrovia no Brasil, sendo um deles a criação da Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA. Esta foi criada em 1957 mediante autorização da Lei nº 3.115 de março de 1957⁵, era uma sociedade de economia mista integrante da Administração Indireta do Governo Federal e vinculada ao Ministério dos Transportes. A RFFSA reuniu dezoito ferrovias regionais com o objetivo de promover e gerir interesses da União no setor ferroviário, e atuou por quarenta anos envolvendo 19 unidades da federação brasileira localizadas em quatro regiões do País, chegando a operar 73% do total da malha ferroviária nacional em 1996 (Brasil, s.d.)⁶. De acordo com Rodriguez (2012) o auge da ferrovia ocorreu, com 37.967,00 Km de extensão, no ano de 1958. O período de declínio ferroviário é nitidamente observado nas décadas seguintes. Em meados de 1990 se inicia o processo que foi denominado por Rodriguez (2012) como privatização (ano referência apontado pelo autor é 1996). De acordo com o site da RFFSA⁷ em 1992 a RFFSA foi incluída no Programa Nacional de Desestatização, depois, em 1996/1998 houve a efetivação da transferência da malha ferroviária ao setor privado dos serviços de transportes de carga (BRASIL, s.d.). Atualmente, a RFFSA é extinta, e de acordo com Rodriguez (2012) o Brasil apresentava 29.961,00 Km de extensão da malha ferroviária em 2011.

É notável a escassez de oferta de transporte ferroviário para passageiros na primeira década do século XXI que é contínua desde as últimas décadas do século XX, no entanto, é notável também que o mercado de trens turísticos e culturais é ascendente em número de ofertas de passeios e viagens na última década (ver Fraga, Santos & Ribeiro, 2014; Brasil, 2013⁸; Brasil, 2014⁹). Sendo que uma parte destas é realizada através do uso de locomotivas antigas, que são reformadas para uso exclusivo para o turismo.

⁴Em 1889, a proclamação da República no Brasil proporcionou mudanças formais quanto à organização política do país. O federalismo republicano substituiu o centralismo monárquico, ganhando destaque os grupos detentores do poder econômico nos Estados. A Primeira República (1889-1930) foi marcada por vários embates na esfera política que repercutiram em termos da economia e da sociedade. Em 1930, a chegada de Getúlio Vargas ao poder foi resultado de transformações pelas quais passava o Estado Oligárquico desde a década de 1920 e que se desdobraram ao longo da década seguinte (VISCARDI, 2001).

⁵Brasil (1957). *Lei nº 3.115 de 16 de Março de 1957*. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L3115.htm> Acesso em 14 de maio de 2015.

⁶Brasil (s.d.). RFFSA. *Histórico*. Disponível em <<http://www.rffsa.gov.br>> Acesso em 8 de abril de 2015.

⁷Brasil (s.d.). RFFSA. *Histórico*. Disponível em <<http://www.rffsa.gov.br>> Acesso em 14 de maio de 2015.

⁸Brasil (2013) Agência Nacional de Transportes Terrestres. *Trens Turísticos e Comemorativos*. Disponível em <http://www.antt.gov.br/index.php/content/view/full/4928/Trens_Turísticos_e_Comemorativos.html%3E> Acesso em 6 de maio de 2015.

⁹Brasil (2014). Ministério do Turismo. *Turismo apoia segmento de trens turísticos*. Publicado em 8 de abril de 2014. Disponível em <http://www.turismo.gov.br/turismo/noticias/todas_noticias/20140408_2.html> Acesso em 6 de maio de 2015.

Um dado que confirma a expectativa de crescimento do turismo ferroviário no país foi o surgimento da Cartilha¹⁰ de orientação para a proposição de projetos de trens turísticos e culturais. Esta foi lançada em 2010 (Brasil, 2010). Dialogada com a política nacional de turismo, especialmente com o Programa de Regionalização do Turismo (PRT), alguns dos pontos chave da Cartilha é orientar para que os projetos de trens turísticos e culturais no Brasil respondam a um conjunto de questões (exemplos: quantos municípios fazem parte: dos roteiros prioritários; dos destinos indutores do turismo; do mapa de regionalização turística; e ainda, quais destes possuem INVTUR – Inventário da Oferta Turística inseridos no sistema do Ministério do Turismo, e se em nível municipal há planejamento estratégico de desenvolvimento do turismo (Brasil, 2010).

De acordo com Rodriguez (2012), a maior expansão ferroviária brasileira ocorreu na Primeira República, pois no final do Regime Imperial, em 1889, o Brasil apresentava 9.356,00 Km de extensão, e no final da Primeira República, em 1930, o número era de 32.478,00 Km de extensão. Portanto, o objetivo geral deste estudo é identificar atributos da História relacionados à Primeira República (1889 a 1930) que podem ser relevantes para o desenvolvimento do turismo ferroviário no Brasil na atualidade. Para tanto, os objetivos específicos são: (a) compreender a relação entre ferrovia e o turismo, a partir de conceitos imbricados na teoria do turismo; (b) analisar o papel da historiografia para a extração de elementos relevantes a interface turismo e ferrovia; (c) identificar, a partir da oferta ferroviária turística na atualidade, os atributos históricos relevantes relacionados a Primeira República; e (d) analisar algumas potencialidades relacionadas aos atributos históricos associados à Primeira República para a ativação de alguns trens turísticos.

O estudo é exploratório e foi realizada por intermédio de levantamento bibliográfico, com consulta a livros, revistas científicas, sites entre outras matérias. Numa perspectiva multidisciplinar, considerou-se o diálogo entre a teoria do turismo e a historiografia para o tratamento do objeto deste trabalho. Este é um exercício que aproxima saberes e objetiva avanços na prática docente interdisciplinar relacionada aos transportes, ao turismo cultural ferroviário e ao planejamento do turismo histórico cultural. O trabalho está organizado em três seções, além da introdução e das considerações finais, a saber: (1) a relação entre ferrovia, turismo e história relacionada a Primeira República, isto ancorado em aspectos relevantes da teoria do turismo e da historiografia; (2) debate historiográfico sobre Primeira República; e (3) atributos históricos relativos a Primeira República e algumas possibilidades para a relação entre turismo e ferrovia no Brasil.

¹⁰Brasil (2010) Ministério do Turismo. *Cartilha de Orientação para a proposição de trens turísticos e culturais*. Brasília. Disponível em <http://www.turismo.gov.br/export/sites/default/turismo/o_ministerio/publicacoes/downloads_publicacoes/cartilha-final-b.pdf> Acesso em 8 de abril de 2015.

Turismo, a ferrovia e a história

O debate se o turismo é ou não uma ciência também se encontra no campo da epistemologia. São três as correntes a respeito deste tema. A primeira diz que o turismo não é uma ciência, mas está trilhando o caminho para tornar-se uma, pois está passando pelas mesmas fases de outras ciências que surgiram no início do século XX, tais como a Antropologia e a Etnografia. A segunda corrente diz que o turismo não é e nunca será uma ciência, pois se constitui apenas de uma atividade humana, e é auxiliado pelas ciências em seus estudos. A argumentação deste grupo diz que os estudos turísticos não possuem um objeto de pesquisa claro e definido, nem um método de estudo particular, o que o inviabiliza de se tornar uma ciência. O terceiro grupo de pesquisadores diz que o turismo é uma ciência por possuir um corpo teórico maduro e relativamente grande; todavia, esses pesquisadores ainda não conseguiram comprovar esta afirmação por meio de seus estudos (Lohmann & Panosso Netto, 2008, p. 23).

Iniciar esta seção com a citação de Lohmann & Panosso Netto (2008, p.23) é proposital, pois deste debate sobre o turismo ser ou não ser ciência surgem posicionamentos no tratamento científico do turismo, envolvendo, por exemplo, os percursos metodológicos escolhidos, as contextualizações de resultados de pesquisa, entre outras questões.

Fraga et. al (2013) explicam que a visão sistêmica derivada da Teoria Geral de Sistemas (TGS), ao ser muito utilizada para se explicar o turismo, naturalmente também pode ser muito utilizada para se tratar a relação entre turismo e transportes. Embora esta não seja a única visão. Sendo assim, para se analisar a ferrovia e o turismo é possível adotar uma série de caminhos. Estes autores criaram um quadro a respeito da “Multiplicidade de representações sobre transportes e turismo em sistemas e modelos de turismo”, a seguir adaptamos este quadro com o foco na relação específica entre ferrovia e o turismo (ver Quadro 1):

Quadro 1 - Multiplicidades de representações sobre ferrovia e turismo em sistemas e modelos de turismo

Autor (ano)	Ferrovia
Cuervo (1967)	Sendo turismo um grande conjunto, composto por diversos subconjuntos, cuja a função é a comunicação por meio do elemento viagem. O modo ferroviário e a sua abrangência geográfica, administrativa e política (nacional e internacional) é um elemento que tem a função de “comunicar” podendo ser um elo entre diversos pontos de uma viagem turística (exemplo: origem/destino turístico/origem). Na seção 2 será possível compreender o papel da ferrovia como elo de “comunicação”(entre interior e portos, notadamente no Estado de São Paulo) na Primeira República, já que este meio de transportes assume um papel fundamental para a modernização do país.
Leiper (1990)	São cinco elementos que fazem parte do sistema turístico (1) Região de origem; (2) Região de trânsito; (3) Região de destino turístico; (4) Turista; (5) Indústria de

Autor (ano)	Ferrovia
	turismo e viagens. A partir deste sistema, é possível estudar o papel de distribuidor geográfico da demanda turística que a ferrovia pode assumir envolvendo em alguns casos vários destinos turísticos; o perfil do turista que pode se aproximar mais ou menos da idéia de <i>railfan</i> (fans da ferrovia – ver Stefanovic & Koster 2014) e a indústria de viagem e turismo associada a interface ferrovia, turismo e história. Por exemplo, a Maria Fumaça que opera na Serra Gaúcha ¹¹ , há degustação de vinhos, espumantes, suco de uva; show de música italiana em estações ferroviárias, o que envolve uma indústria de viagens e turismo maior que a locomotiva a vapor enquanto atração turística isoladamente.
Molina (1997)	O sistema turístico é definido pelo conjunto das seguintes partes: (a) superestrutura; (b) demanda turística; (c) infraestrutura; (d) atrativos; (e) equipamentos e instalações; (f) comunidade receptora. A ferrovia pode estar contida tanto na parte super e infraestrutura, quanto na parte atrativa. No caso dos trens exclusivo para o turismo, este se torna uma atração turística. A partir deste autor é possível se compreender o papel que a comunidade receptora, e sua história, podem assumir. O que pode contribuir para se analisar a dimensão histórica que a ferrovia apresenta para o desenvolvimento do turismo ferroviário. Este é o caso da adoção do nome “Maria Fumaça” no Brasil para se tratar locomotiva a vapor, ou seja, faz parte da cultura popular.
Krippendorf (2000)	A relação entre o “cotidiano” e a busca pelo “anticotidiano” referenciando-se a um momento específico do crescimento do turismo (1980), tem nos 23 conselhos propostos algumas indicações para o elemento transportes, quando expõe: “desafogar e distribuir melhor os fluxos de turistas”. Sendo assim, é importante investigar se a dimensão histórica relacionada a ferrovia na Primeira República se relaciona com alguma idéia, mesmo que inicial, de transportes de massa no turismo e desenvolvimento de maneira sustentada.
Beni (2001)	Este modelo é amplamente utilizado no Brasil. O SISTUR – Modelo referencial apresenta três conjuntos que se relacionam entre si, a saber (1) Conjunto da organização estrutural (OE); (2) Conjunto das ações operacionais (AO); (3) Conjunto das relações ambientais (RA). A partir deste modelo é possível compreender relações de influência que a ferrovia provoca no turismo e vice versa. Com foco nos atributos históricos Primeira República (ver seção 2) seria relevante considerar como que o produto turístico relacionado a ferrovia e o turismo influencia e/ou é influenciado por atributos históricos.
Tribe (1997)	Este modelo visa analisar a criação do conhecimento sobre turismo. O turismo é considerado como um campo de estudo (objeto de estudo) das ciências, e está dividido em duas partes “aspectos comerciais” e “aspectos não comerciais”. Os novos conhecimentos podem ser produzidos na denominada Banda K, ponto onde tem a interligação das disciplinas “n” para a produção de novos conhecimentos. Ao se admitir a História como disciplina e o Turismo como objeto, teríamos a possibilidade da produção de um novo conhecimento a partir de problemas originários tanto dos “aspectos comerciais”, quanto dos “aspectos não comerciais” do turismo. Ainda assim, poderia se considerar outras disciplinas (Economia, Geografia etc. para que junto com a História se produzisse este novo conhecimento sobre turismo).
Jafari (2005)	O autor considera que deve haver um Centro de Estudos de Turismo, onde “Fundamentos do Transporte” está associado ao Departamento ou Disciplina

¹¹ Giordani Turismo. *O passeio*. Disponível em <<http://giordaniturismo.tempsite.ws/mfumaca/default.html>> Acesso em 14 de maio de 2015.

Autor (ano)	Ferrovia
	<p>“Transporte”. Com base em diversos autores (Palhares, 2002; Lohmann, Fraga e Castro, 2013) é possível compreender que uma das formas mais adotada para o tratamento dos transportes no turismo tem sido por modos de transportes, embora existam outras possibilidades, tais como: abordagens disciplinares envolvendo diversas disciplinas (ver Page, 2008); a partir das mobilidades turísticas (ver Allis, 2013).</p>

Fonte: Adaptados pelas autoras de Fraga et. al. (2013, pp. 32 – 34), com consulta a outras referências tais como Palhares (2002); Lohmann, Fraga & Castro (2013); Page (2008); Allis (2013); Stefanovic & Koster, (2014); Site da Giordani Turismo disponível em <<http://giordaniturismo.tempsite.ws/mfumaca/default.html>>.

Embora existam muitos outros sistemas e modelos para se tratar o turismo (Fraga et. al. (2013) apontam que Getz em 1986 identificou mais de 150 modelos), a partir deste conjunto apresentado no Quadro 1 é possível estabelecer algumas pistas para a importância da dimensão histórica no tratamento da relação entre ferrovia e turismo, e consequentemente para o desenvolvimento do turismo ferroviário.

O objeto de estudo tem como delimitação espaço temporal o período da Primeira República no Brasil, sendo que a escolha é motivada pelo gradativo destaque da economia urbana, da ação do empresariado e da atuação dos governos estaduais na transformação do Brasil naquela época. Por exemplo, em São Paulo, a construção de ferrovias decorreu da expansão da economia cafeeira. O transporte do produto por tropas de mulas, em viagens que duravam dias, era considerado como obstáculo inadmissível à expansão das terras cultivadas e das exportações. Remonta ao século XIX, os primeiros estudos para a implantação de uma linha férrea ligando tanto a capital da província quanto os principais centros produtores de café ao Porto de Santos por intermédio da Serra do Mar. No século XIX, o Barão de Mauá obteve a concessão para construir e operar a linha que ligaria o porto de Santos até Jundiaí. Na passagem entre o século XIX e o XX, a duplicação desta ferrovia e a construção de uma nova linha eram demonstrações da importância das ferrovias para o Brasil. Na próxima seção será mais detalhada a historiografia e serão realizadas algumas considerações historiográficas sobre a Primeira República (1889-1930) no Brasil.

O debate historiográfico na primeira república

A historiografia abrange os estudos críticos feitos sobre aquilo que foi escrito sobre a história. Nesta comunicação, a reflexão proposta apresenta um breve balanço historiográfico sobre a Primeira República, compreendendo um conjunto de importantes autores, tais como João Maria Bello, Victor Nunes Leal, Celso Furtado, entre outros. Com o avançar do século XX, uma questão cara à historiografia brasileira passava pela discussão sobre a hegemonia que o estado de São Paulo tinha em relação ao país, ao ponto da *sua história* ser percebida *como* a história do Brasil. Portanto, isto não pode ser descartado no tratamento da interface turismo e ferrovia, e notadamente as aplicações da teoria do turismo ao estudo desta relação.

Uma das primeiras reflexões importantes acerca da Primeira República foi realizada por João Maria Bello¹² que buscou compreender as relações do Estado centralizador e autoritário conforme os interesses das classes sociais que se afirmavam no país. Pouco tempo depois, em 1949, Victor Nunes Leal¹³ elegeu como foco de análise a relação entre o poder público e o privado. Para tanto, o autor teceu um quadro geral que envolve a participação dos municípios brasileiros, ressaltando as atribuições locais, as eleições, a receita e a organização policial e judiciária. Assim, o coronelismo era entendido como um fenômeno específico da Primeira República, marcado por uma relação de compromisso que tinha de um lado o poder público e de outro os donos da terra, ou melhor, os chefes locais. Ganhava contornos uma complexa rede de relações que tinha *como moeda de troca* o controle do voto do interior.

Ainda em relação aos trabalhos que podemos identificar como pioneiros acerca da Primeira República podemos destacar alguns títulos. Na década de 1950, João Cruz Costa¹⁴ considera que após os governos militares do início da República, uma nova etapa inaugurou-se, de ordem civil com o reinado do café que garantiu a afirmação das condições estáveis de governabilidade, agora sob os moldes republicanos. Outros trabalhos também de orientação conservadora foram produzidos como, por exemplo, as reflexões de Pedro Calmon¹⁵ e Hélio Vianna¹⁶ que procuraram demonstrar uma possível unidade em torno da República entre setores militares e os civis que alcançaram o poder político. Sem dúvida nenhuma, as lutas políticas do início da República não faziam parte das reflexões desses dois historiadores. Por sua vez, no final dos anos 1950, Celso Furtado inovou na análise ao combinar método histórico com a análise econômica destacando a questão da mão-de-obra com trabalho assalariado. Dentre outros aspectos podemos destacar, em Celso Furtado¹⁷, os planos de valorização do café sustentados pelo Executivo Federal o que garantia que a política financeira estivesse voltada para beneficiar este setor. Vinculado a esta realidade, tínhamos o mecanismo de depreciação cambial, em função do declínio do preço do café no mercado externo que dividia os prejuízos das oligarquias, promovendo a socialização das perdas. Portanto, a oligarquia cafeeira era compreendida como protagonista na condução política do país naquele período. Com o passar do tempo, esta posição hegemônica foi relativizada.

A partir da metade dos anos 1960, a presença dos pesquisadores brasilianistas provocou importante inovação nas reflexões historiográficas acerca da Primeira República. As temáticas da urbanização, da industrialização, do regionalismo e do federalismo são alguns destaques que merecem ser mencionados. Desta forma, destacamos Joseph Love¹⁸,

¹² Bello (1940).

¹³ Leal (2012).

¹⁴ Costa (1956).

¹⁵ Calmon (1956).

¹⁶ Vianna (1970).

¹⁷ Furtado (1986).

¹⁸ Love (1982).

John Wirth¹⁹, Robert Levine²⁰ e o coreano, com formação nos Estados Unidos, Eul-Soo Pang²¹.

As reflexões acerca do complexo agroexportador cafeeiro e da industrialização receberam destaque nos trabalhos acadêmicos sem particularizar a ação do estado de São Paulo, enfatizando, em vez disso, a história de dominação exercida pelas burguesias agrária e industrial. Desta forma, definir as bases do sistema capitalista que se estabeleceu no Brasil passava necessariamente pelo modelo de desenvolvimento estabelecido em São Paulo, percebido como centro dinâmico do capitalismo brasileiro. As contribuições foram diversas, mas destacamos as reflexões de Francisco de Oliveira²² e Sérgio Silva²³. Portanto, republicanismo, política dos governadores, expansão cafeeira, imigração, urbanização, política cambial e financeira fazem parte das discussões destes estudiosos acerca da Primeira República ao focarem na história de São Paulo e na ação da elite política paulista. Assim, no período da Primeira República (1889-1930), para o desenvolvimento econômico do país o fornecimento de energia e as estradas de ferro eram essenciais.

No Brasil, na última década do século XIX, havia 9 mil quilômetros de trilhos aos quais se acresceram mais de 17 mil nos primeiros vinte anos da República. Vale destacar que as linhas de estradas de ferro destinavam-se, basicamente, a levar os produtos de exportação aos portos, assim como traziam matérias primas e combustível dos portos e do interior o que permitia a distribuição de bens acabados por áreas extensas. Além disso, muitas vezes, a comunicação entre os diferentes centros industriais não acontecia por variações nas bitolas, ou seja o espaçamento interno entre os trilhos. Segundo Warren Dean²⁴, o resultado foi uma série de regiões no país que estavam desligadas umas das outras, e todas tão pequenas que inibiam o fabrico da maioria de bens que não fossem de consumo.

A associação entre a modernização do Brasil e a utilização dos trens tem na crônica jornalística de João do Rio²⁵ (que também utilizava o pseudônimo de Joe) uma demonstração do impacto dessas transformações no cotidiano da população. Em alguns trechos de seu texto²⁶, nota-se a relação entre a ferrovia e a viagem na época, por exemplo: No trecho: “Enfim! Encontrei uma cabine de trem de luxo” identifica-se a possibilidade da oferta de serviços ferroviários diferenciados. Ainda a partir deste texto de Joe, há inclusive a suspeita de que este serviço ferroviário seria desastroso por se tratar de um “serviço de luxo” e portanto supostamente de preço elevado. A experiência da viagem, independente

¹⁹ Wirth(1982).

²⁰ Levine (1980).

²¹ Pang (1979).

²² Oliveira (1977).

²³ Silva (1976).

²⁴ Warren Dean (1975 p.255).

²⁵ João do Rio – Paulo Barreto (1881-1902) pode ser considerado, juntamente com Machado de Assis e Lima Barreto, a tríade de grandes intelectuais mestiços (afro-descendentes) que contribui para a reflexão referente à cidade do Rio de Janeiro e aos cariocas. Na fase de consagração de sua produção, no período de 1903 e 1915, também adotou o pseudônimo de Joe

²⁶ Paulo Barreto (Joe). Sem título na coluna *Os dias passam...*, publicada no jornal *Gazeta de Notícias*, em 17 de setembro de 1911, na página 5: (PR_SPR_02764_103730). Disponível em <<http://bndigital.bn.br/hemeroteca-digital>> Acesso em 10 de maio de 2015.

de ser turística, também é transformada quando o autor explica num dos trechos o seguinte: “É possível ler os jornais e gozar o prazer de estar só com conforto”. Para além disto, a partir do trecho destacado a seguir tem-se a noção do serviço de bordo implementado: “É possível um pouco d água? – Pois não.”

A existência de um bar no trem, faz o Brasil ser comparado, por Joe, a outros países, a saber: Espanha, França e Portugal. Ainda em outro trecho, é possível notar que há um questionamento se o passageiro estaria de fato no Brasil, já que parecia ser surpreendente o serviço ferroviário ofertado. Este trem de luxo apresentado no texto do cronista Joe também se caracteriza por um meio de transportes no qual é possível descansar, e no qual pequenos mimos são oferecidos aos passageiros, como o chocolate; e possivelmente, jornais em outros idiomas. O que nos traz uma noção de que o serviço ferroviário em questão atingia os padrões internacionais da época. Assim, a “viagem inferno” é transformada na “viagem delícia” segundo o cronista.

Nota-se, a partir da breve análise desta crônica a relação entre viagem, serviços ferroviários da época. Logo, o debate historiográfico realizado nesta seção pode oferecer pistas preciosas sobre a Primeira República, que auxiliem no reposicionamento, e/ou no lançamento de outros serviços ferroviários turísticos no Brasil contemporâneo. A próxima seção ilustra como elementos da teoria do turismo e da historiografia podem, de maneira conjunta, responder como que atributos históricos, referentes à Primeira República, são relevantes para o desenvolvimento do turismo em interface com a ferrovia no Brasil atualmente.

E o turismo ferroviário no Brasil contemporâneo com isto?

A oferta ferroviária turística envolvendo trens e bondes no Brasil hoje é constituída por 33 trechos de acordo com dados do Ministério do Turismo (Brasil, 2014)²⁷. Este quadro com a oferta ferroviária turística foi organizado pela Associação Brasileira de Preservação Ferroviária – ABPF. Dos trinta e três trens e bondes apresentados no quadro, a maioria localizam-se no estado de São Paulo, e isto pode se relacionar de alguma forma com a hegemonia que o estado de São Paulo apresentava ao país, na seção 2 relata-se que chega-se ao ponto da história do país, ser percebida como a história do Brasil.

Existe uma série de ferrovias que foram inauguradas na Primeira República e hoje apresentam trens e bondes de interesse turístico em circulação, ou que já circularam e tem potencial para retornar, bem como novos projetos. A seguir apresentamos uma breve contextualização a este respeito.

Na região sudeste, a autorização para o funcionamento da Estrada de Ferro Minas e Rio foi concedida ainda no século XIX, mas sua incorporação a Rede Sul Mineira, em 1910, merece destaque. Na atualidade, o Trem das Águas que liga São Lourenço a Soledade de Minas permite uma viagem para conhecer uma antiga ferrovia que foi projetada e construída pelos ingleses que buscavam o clima mineiro agradável e a salubridade das águas

²⁷Brasil (2014).Turismo apoia segmento de trens turísticos. Publicado em 08 de abril de 2014. Disponível em <http://www.turismo.gov.br/turismo/noticias/todas_noticias/20140408_2.html> Acesso em 6 de maio de 2015.

da região. Sendo assim, estudos sobre segmentações de mercado, considerando o papel dos *Railfans* (ver Stefanovic & Koster no Quadro 1) e a distribuição geográfica da demanda turística entre regiões de origem e destino é uma oportunidade para se compreender como que elementos históricos podem servir para o processo de turistificação envolvendo não só o trem turístico, mas a indústria de viagens e turismo de maneira expressiva (ver Leiper no Quadro 1).

A preocupação com a saúde e mais especificamente com a tuberculose era um grande desafio tanto para as autoridades quanto para a população nas primeiras décadas do século XX. Neste sentido, Campos do Jordão - a vila que existia no alto da Serra da Mantiqueira - tinha um clima de montanha ideal para o tratamento de tubérculos. A Estrada de Ferro Campos do Jordão foi idealizada pelos médicos sanitaristas Emílio Marcondes Ribas e Victor Godinho com objetivo de facilitar aos seus pacientes um acesso rápido e confortável ao local de tratamento de saúde. Em 1910, o então Presidente do Estado de São Paulo, Albuquerque Lins assinou a autorização oficial para a construção da estrada que ligaria Pindamonhangaba (vale do Paraíba) a Campos do Jordão sendo que sua inauguração aconteceu quatro anos depois. Uma parte substancial da área urbana de Campos do Jordão pode ser percorrida por intermédio do bonde urbano que liga as estações de Emílio Ribas, na Vila Capivari ao bairro de São Cristóvão. Em Santos, outra cidade paulista, na época de grande força da produção do café, teve o Funicular do Monte *Serrat* planejado em 1910 e construído em 1923.

Por sua vez, na Estância Turística de Paraguaçu Paulista, a visita ao Trem Moita Bonita auxilia na compreensão da história do Brasil com destaque para o desenvolvimento das propriedades rurais e o crescimento da produção agrícola por intermédio da expansão das áreas cultivadas o que provocou aumento demográfico e econômico local. Já a Estrada de Ferro Perus-Pirapora foi criada com a finalidade econômica de transportar cal, inicialmente em 1914 e, na década seguinte passou a integrar o complexo minerador e industrial estabelecido pela Companhia Brasileira de Cimento *Portland* Perus ao abastecer a primeira fábrica de cimento do Brasil com matéria prima. A sua extensão era de pouco mais de vinte quilômetros ligando a estação de Perus da antiga São Paulo *Railway* (futura Estrada de Ferro Santos-Jundiaí) ao atual município de Cajamar. Estes atributos históricos apresentados podem ser elementos para se criar um diferencial no tratamento da interface ferrovia e turismo.

Na região sul do Brasil, algumas ferrovias foram inauguradas no período da Primeira República. O Trem da Serra do Mar entre o Rio Negrinho e o Rio Natal circula numa ferrovia construída pelos alemães no início do século XX entre os anos de 1910 e 1913 sendo o trecho conhecido como Serra do Mar. Sua construção idealizou a integração Leste-Oeste de Santa Catarina, todavia o projeto acabou apenas por atender o Vale do Itajaí. Ainda neste estado brasileiro, a necessidade de melhoramento das comunicações no vasto território da Colônia Blumenau levou a criação da Estrada de Ferro Santa Catarina. Em 1908, efetivamente as obras foram iniciadas e o primeiro trecho da ferrovia foi inaugurado no ano seguinte tendo o empreendimento utilizado capital e tecnologia alemães. Em função da Primeira Guerra Mundial, a Alemanha perdeu a concessão de exploração da via férrea e

passou para o controle brasileiro que continuou e inaugurou o segundo trecho, isto é, a ligação entre a localidade de Subida até o alto vale do Itajaí na região de Rio do Sul.

A implantação da ferrovia na Serra Gaúcha entre os municípios de Bento Gonçalves, Garibaldi e Carlos Barbosa (por onde atualmente trafega a Maria Fumaça operada pela Giordani Turismo) teve esta última estação inaugurada em 1908 e, na década seguinte chegaram aos outros dois municípios.

Por fim, em 1910, a Estação de Marcelino Ramos foi inaugurada sendo que a cidade está localizada no nascedouro do rio Uruguai formado pela confluência do Rio Pelotas com o rio do Peixe. Com o passar do tempo, quando a cidade teve forte crescimento, Marcelino Ramos tornou-se o ponto de saída de grande parte da produção riograndense e atraindo muitos imigrantes para a região e sua ligação com a cidade de Piratuba é realizada pelo Trem das Termas operado pela ABPF. Todos estes atributos históricos embasado no debate historiográfico podem servir de base para posicionamento ou reposicionamento de trens e bondes turísticos, contudo é essencial que exista um conhecimento aprofundado sobre o fenômeno turístico, e daí a importância do Quadro 1.

Aqui vale uma consideração. No período da Primeira República, a projeção do Brasil como um país agroexportador de café acompanhado pelo surto de industrialização evidenciou, como afirma Sérgio Silva, da necessária infraestrutura para a consolidação do capitalismo com destaque para o desenvolvimento da rede de estradas de ferro brasileira.

Nesse sentido, Joseph Love considera que o surto ferroviário, com destaque para as primeiras décadas do século XX, alterou substancialmente as feições da economia cafeeira e sua estruturação no território nacional. As terras que estavam ao longo das ferrovias foram valorizadas e a rede urbana que se desenvolveu ao seu redor são algumas das demonstrações dessas modificações.

Na atualidade, em Santa Catarina, a possibilidade do passeio pela ferrovia das Bromélias procura revitalizar um trecho da estrada de ferro do estado sulista. Por intermédio da Maria Fumaça seria possível ter contato com aquela realidade da Primeira República que interligava os diferentes municípios e garantia o acesso de imigrantes à região. De acordo com Raquel Pereira e Sarita Boehm²⁸, no início da década de 1990, o Projeto de Revitalização da Estrada de Ferro Santa Catarina – Ferrovia Bromélias foi uma iniciativa de pessoas que perceberam, na revitalização deste trecho a possibilidade de incrementar economicamente a região através da alternativa do turismo. Nesse sentido, o envolvimento da população local (ver Molina no Quadro 1) é fundamental, uma vez que ao reconhecer e valorizar o seu patrimônio histórico cultural isto pode potencializar os atrativos turísticos que tenham raízes, por exemplo, em elementos associados ao período da Primeira República.

²⁸ Pereira & Boehm (2006)

Considerações finais

O avanço no campo das políticas públicas e do planejamento do turismo em interface com a ferrovia devem estar intimamente ligados aos avanços na produção científica sobre a temática. Logo, compreender o avanço do conhecimento científico sobre turismo, e suas múltiplas representações relacionadas com a ferrovia e a História (ver Quadro 1) é um passo importante para a estruturação e/ou consolidação do turismo ferroviário no país. Por tudo que foi abordado nas seções anteriores, nota-se que a relação entre ferrovia e o turismo nem sempre se constituiu como turismo ferroviário, pois o turismo ferroviário requer planejamento, políticas, gestão específicas. Portanto, o estudo de atributos históricos a partir do debate historiográfico somado a teoria do turismo podem oferecer pistas relevantes para a estruturação, consolidação e/ou desenvolvimento do turismo ferroviário.

Especificamente, é importante frisar que na Primeira República, o estudo da economia cafeeira e seus encadeamentos permite-nos uma reflexão sobre as ferrovias do país que substituíram o transporte do café realizado pelas tropas de mulas garantindo tanto a redução dos custos de transporte quanto a segurança com a carga. A chegada dos trilhos acabou provocando o povoamento de algumas regiões garantindo o crescimento de vilas e cidades que associaram sua história e cultura aos sinais da modernidade vinculados às locomotivas em movimento. Muitas vezes, a construção do sistema ferroviário modernizou as economias estaduais que contratavam companhias construtoras locais para as obras e fomentando, ainda, o surgimento de fabricantes locais para o fornecimento de materiais de construção.

Nesse sentido, o sistema ferroviário representava o símbolo de poder e riqueza para as regiões envolvidas no processo econômico em questão. Com o passar do tempo, os viajantes e os residentes foram associando aos trens em circulação referências à prosperidade e euforia daquele período que parece ter sido passado pelas gerações. Provavelmente, a sensação de idealização por momentos vividos no passado, associado às lembranças de felicidade, seja, no presente, importante componente de apelo para este mergulho no passado da história do país sob o barulho da Maria Fumaça. Dito de outra maneira, na atualidade, os trens levam seus passageiros ao mergulho no tempo de crescimento do Brasil marcado por fortes elementos culturais que podem ser potencializados como produtos turísticos ímpares em prol do desenvolvimento do turismo ferroviário no País.

Novos estudos podem tratar casos específicos e incorporar noções da interpretação patrimonial como norte para que a ferrovia e o turismo possam de maneira sinérgica considerar os atributos históricos referentes a Primeira República em seu planejamento e gestão.

Referências

Allis, T. (2013) No Caminho das Mobilidades Turísticas. *Rosa dos Ventos*, v. 5, p. 663-668.

Benchimol, J.L. & Silva, A.F.C. da. (2008). *Ferrovias, doenças e medicina tropical no Brasil da Primeira República*. História, Ciências, Saúde – Manguinhos. Rio de Janeiro. v.15.n.3. Disponível em <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0104-59702008000300009>. Acesso em 9 de maio de 2015.

Belo, J.M. (1940) *História da República*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira.

Brasil (2013). Agência Nacional de Transportes Terrestres. *Trens Turísticos e Comemorativos*. Disponível em <http://www.antt.gov.br/index.php/content/view/4928/Trens_Turisticos_e_Comemorativos.html%3E> Acesso em 6 de maio de 2015.

Brasil (1957). *Lei nº 3.115 de 16 de Março de 1957*. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L3115.htm> Acesso em 14 de maio de 2015.

Brasil (2010) Ministério do Turismo. *Cartilha de Orientação para a proposição de trens turísticos e culturais*. Brasília. Disponível em <http://www.turismo.gov.br/export/sites/default/turismo/o_ministerio/publicacoes/downloads_publicacoes/cartilha-final-b.pdf> Acesso em 8 de abril de 2015.

Brasil (2014). Ministério do Turismo. *Turismo apoia segmento de trens turísticos*. Publicado em 8 de abril de 2014. Disponível em <http://www.turismo.gov.br/turismo/noticias/todas_noticias/20140408_2.html> Acesso em 6 de maio de 2015.

Brasil (s.d.). RFFSA. *Histórico*. Disponível em <<http://www.rffsa.gov.br>> Acesso em 8 de abril de 2015.

Calmon, P. (1956) *História do Brasil: A República*. Rio de Janeiro: José Olympio.

Costa, J.C.. (1956) *Contribuição à História das Idéias no Brasil: o desenvolvimento da filosofia no Brasil no século XIX e a evolução histórica nacional*. Rio de Janeiro: José Olympio.

Dean, W. (1975). A industrialização durante a República Velha. In: Fausto, Boris. *História Geral da Civilização Brasileira*. São Paulo: Difel. Tomo III: O Brasil Republicano. 1º volume Estrutura de Poder e Economia.

Fraga, C. (2013). *Transporte Terrestre e Destino Turístico*. In: Lohmann, G.; Fraga, C.; & Castro, R. (2013). *Transportes e Destinos Turísticos: Planejamento e Gestão*. Rio de Janeiro: Elsevier/Campus.

Fraga, C.C.L.; Santos, M.P.S.; Ribeiro, S.C. de (2014) *Railroad Tourism in Brazil* In: Conlin, M, & Bird, G.R.. *Railway Heritage and Tourism: Global Perspective (Tourism and Cultural Change)*. Bristol, Channel View, 2014.

Furtado, C.. (1986) *Formação Econômica do Brasil*. São Paulo: Nacional.

Gerodetti, J.E. & Cornejo, C. (2005). *Railways of Brazil in Postcards and Souvenir Albums*. São Paulo: Solaris Cultural Publications.

Giordani Turismo. *O passeio*. Disponível em <<http://giordaniturismo.tempsite.ws/mfumaca/default.html>> Acesso em 14 de maio de 2015.

Leal, V.N. (2012). *Coronelismo, enxada e voto: o município e o regime representativo no Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras.

- Levine, R. (1980). *A velha usina: Pernambuco na Federação Brasileira (1889-1937)*. São Paulo: Paz e Terra.
- Lohmann, G.; Fraga, C. & Castro, R. (2013). *Transportes e Destinos Turísticos: Planejamento e Gestão*. Rio de Janeiro: Elsevier/Campus.
- _____ & Panosso Netto, A. (2008) *Teoria do Turismo: conceitos, modelos e sistemas*. São Paulo: Aleph (Série Turismo).
- Love, J. (1982) *A locomotiva: São Paulo na federação brasileira (1889-1937)*. São Paulo: Paz e Terra.
- Melo, H.P. de (1996). *O café e a economia fluminense*. In: Silva, S.; Szmrecsányi, T. (Orgs.). *História Econômica da Primeira República*. São Paulo.
- Oliveira, F. de (1977). *A economia de dependência imperfeita*. Rio de Janeiro: Graal, 1977.
- Page, S. J. (2008) *Transporte e Turismo: perspectivas globais*. Porto Alegre: Bookman.
- Palhares, G.L. (2002). *Transportes Turísticos*. São Paulo: Aleph.
- Pang, E.S. (1979). *Coronelismo e oligarquias (1889-1943)*. São Paulo: Civilização Brasileira.
- Pereira, R. & Boehm, S. (2006). *Ferrovia das bromélias: revitalização de um trecho da Estrada de Ferro Santa Catarina – Resgate Cultural e Turismo*. In: Ruschmann, D. & Solha, K.T.. *Planejamento Turístico*. Barueri: Manole, 2006. p. 270-297.
- Rodrigues, J.C.. (1994) *João do Rio: catálogo bibliográfico*. Rio de Janeiro: Secretária Municipal da Cultura.
- Rodriguez, H.S. (2012). *Superestrutura ferroviária*. Palestra técnica. 13 de novembro de 2012. Associação Brasileira de Pavimentação – ABPv. Disponível em <<http://www.abpv.org.br/Palestra%20Tecnica%20ABPVHelio.pdf>> Acesso em 8 de abril de 2015.
- Silva, S. (1976). *Expansão cafeeira e a origem da indústria no Brasil*. São Paulo: Alfa-Ômega.
- Stefanovic, K. & Koster, R. (2014). *Railfans and Railway Heritage Tourism*. In: Conlin, M. & Bird, G.R.. *Railway Heritage and Tourism: Global Perspective (Tourism and Cultural Change)*. Bristol, Channel View, 2014.
- Vianna, H. (1970). *História do Brasil 2: da Monarquia à República*. São Paulo: Melhoramentos.
- Viscardi, C.M.R.. (2001). *O Teatro das Oligarquias: uma revisão da “política do café com leite”*. Belo Horizonte: C/Arte.
- Wirth, J. (1982) *O fiel da balança: Minas Gerais na Federação Brasileira (1889-1937)*. São Paulo: Paz e Terra.