

Subúrbio carioca e o turismo na cidade do Rio de Janeiro pós 2016, aproximações entre a literatura, a ferrovia e os legados olímpicos

Maria Jaqueline ELICHER¹

Carla FRAGA²

Luiz SALDANHA³

Resumo: A cidade do Rio de Janeiro tem ganhado muito destaque em função da atração de megaeventos, como os Jogos Olímpicos e Paralímpicos (2016). Contudo, na atualidade o Brasil está imerso numa crise política e econômica que nos faz questionar, pelo viés das sustentabilidades, o futuro de destinos turísticos. A partir deste estudo, notou-se que a cidade do Rio de Janeiro tem uma grande concentração de atrações turísticas na Zona Sul e no Centro, sendo oportuno refletir sobre a criação de alternativas para a distribuição geográfica do fluxo turístico para outras partes da cidade, a saber, o subúrbio carioca. Logo, admitiu-se dois eixos de investigação no que diz respeito às sustentabilidades: (1) a valorização cultural dos subúrbios através da literatura (notadamente considerou-se Lima Barreto); (2) as possíveis conexões de transportes advindas como legados de megaeventos (tal como o sistema de *Bus Rapid Transit* - BRTs), sem desconsiderar infraestruturas pré-existentes e de grande importância histórica (tal como a ferrovia, por onde circulam trens urbanos). Esta pesquisa é exploratória e contribui para a discussão sobre as sustentabilidades a partir do desenho do que poderia ser uma oportunidade para o Rio de Janeiro no pós 2016, isto é, o desenvolvimento do turismo com motivações mescladas entre ferrovia e literatura no subúrbio da cidade do Rio de Janeiro.

Palavras-chave: Cidade; Sustentabilidades; Turismo; Literatura; Ferrovia.

1. Introdução

A cidade do Rio de Janeiro, um dos principais destinos turísticos brasileiros, reconhecido internacionalmente por suas belezas naturais, diversidade cultural e destacada no cenário global de captação e realização de grandes e megaeventos (exemplos: Jogos Pan-Americanos, Copa do Mundo de Futebol da FIFA, Jogos Olímpicos e Paralímpicos, entre

¹ Doutora em Geografia pelo Programa de Pós-graduação em Geografia, Desenvolvimento Territorial e Ambiental, da Universidade Federal Fluminense (UFF), Niterói, RJ. Professora Adjunto do Departamento de Turismo e Patrimônio da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro (UNIRIO). Currículo Lattes: <http://lattes.cnpq.br/9506208215452597>. E-mail: maria.elicher@unirio.br

² Doutora em Ciências em Engenharia de Transportes pelo Programa de Engenharia de Transportes do Instituto Alberto Luiz Coimbra de Pós-Graduação e Pesquisa de Engenharia (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). Currículo Lattes: <<http://lattes.cnpq.br/2192512329006631>> E-mail: carlota.fraga@gmail.com

³ Bacharel em Turismo pela Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro (UNIRIO) e Mestrando em Engenharia de Transportes pelo Programa de Engenharia de Transportes do Instituto Alberto Luiz Coimbra de Pós-Graduação e Pesquisa de Engenharia (COPPE) - Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ). Currículo Lattes: <http://lattes.cnpq.br/6966216770042877>. E-mail: luizsaldanha@pet.coppe.ufrj.br

outros), apresenta contradições e desigualdades no desenvolvimento econômico e social, atrelados diretamente ou indiretamente ao turismo. Nesse sentido, diálogos entre o provimento de transportes e a valorização cultural de diversas partes da cidade podem delinear caminhos para se discutir as sustentabilidades a partir do potencial de distribuição geográfica do fluxo turístico intradestino. Isto é, distribuição para além dos tradicionais cartões postais localizados na Zona Sul e no Centro, alcançando o subúrbio carioca.

Considera-se que a literatura é uma grande fonte de valorização cultural e pode ser um argumento a mais para se criar alternativas de atrações e roteiros incluindo o subúrbio, pois ainda é pouco explorada para este fim, conferindo a esta opção um caráter criativo e inovador. Dentre os autores brasileiros que abordam o subúrbio do Rio de Janeiro destaca-se Lima Barreto (1881-1922). O autor é classificado na literatura como pré-modernista, tendo sido possuidor de uma grande capacidade de produzir em seus textos um estreitamento entre a arte de escrever e a crítica à realidade social vivida, na qual se identifica um forte enlace dos personagens com os lugares e as paisagens descritas. Em notas sobre “Clara dos Anjos” obra póstuma de Lima Barreto, Shwarcz e Galdino (2012, pp.62 e 63), explicam que “o subúrbio alcança estatuto de personagem se não central, pelo menos dos mais destacados”. O próprio autor foi um morador e frequentador assíduo do subúrbio.

Buscando contribuir de maneira teórica e prática para os avanços do conhecimento sobre o turismo em cidades na perspectiva das sustentabilidades, o objetivo geral deste estudo é responder a seguinte questão: Como o subúrbio no Rio de Janeiro pode se instrumentalizar para ampliar sua participação de maneira sustentável no turismo cidadão? Como isto pode acontecer considerando a literatura barretiana, a estrada de ferro e os legados referentes à mobilidade urbana (notadamente as possibilidades de integração dos *Bus Rapid Transit* – BRTs com a ferrovia), no período pós 2016? Para responder a estes questionamentos, a pesquisa seguiu uma linha exploratória e descritiva, e foi baseada em levantamento bibliográfico e de localizações geográficas sobre pontos de interesse, tais como: bairros, ruas, estações ferroviárias, estações de BRTs, atrações turísticas, entre outros.

Este trabalho está organizado em três partes e espera-se que os resultados apresentados possam subsidiar a instrumentalização do subúrbio com vistas a proposição de um novo nicho de mercado para o equilíbrio da distribuição geográfica do fluxo turístico na cidade do Rio de Janeiro, isto é, o turismo de interesse “ferroviário e literário”.

2. Turismo, cidade e mobilidade urbana: O subúrbio carioca

As cidades estão em constante transformação e isso ocorre também em função das mobilidades, incluindo-se o turismo e os transportes (Allis, 2013). É importante ressaltar que o turismo pode ser definido como uma prática social assentada em um sistema de mercado. Além disso, um fenômeno social que tem em suas raízes um forte vínculo com o lazer.

Embora existam inúmeros motivos que levam o indivíduo a se deslocar no tempo e no espaço e o desdobramento dessas motivações sejam as múltiplas definições relacionadas ao turismo, tais como turismo de negócios, de eventos, de natureza entre outros; a essência do turismo é o casamento entre viagem e lazer. Assim, da mesma maneira que a realização de práticas de lazer, isolada da viagem, não se configura em turismo; a afirmativa, em seu sentido inverso, também é verdadeira: não há turismo sem a realização de lazer. A implicação desta afirmativa é que, embora haja uma distinção entre os usos possíveis nos equipamentos de lazer de um determinado lugar, a probabilidade de uma apropriação mercadológica dos equipamentos de lazer para fomentar a atividade turística aumenta na medida em que o turismo, cada vez mais se impõe como atividade capitalista lucrativa (Santos & Elicher, 2013).

Assim, discutir as sustentabilidades no contexto do turismo na cidade do Rio de Janeiro nos leva a um questionamento básico: Qual é o limite entre sustentável e insustentável? De maneira geral, a resposta a esta questão, a partir de mensurações que considerem variáveis quantitativas e qualitativas, não é tarefa fácil, e muitos estudos sobre indicadores para aferir este limite já foram desenvolvidos e descritos na literatura nacional e internacional (Fraga, 2008). Nos estudos sobre planejamento e gestão integrados de transportes e turismo com vistas ao desenvolvimento de maneira sustentável fica evidente a importância de se considerar dois aspectos: (1) capacidade de carga; e o (2) volume de distribuição de fluxo turístico entre origem/destino (s) (Castro, Fraga e Lohmann, 2013). Assim, a distribuição geográfica da demanda turística em função do potencial de atração e acomodação desta, dentro de destinos visitados, é um aspecto relevante a ser considerado para a discussão “das sustentabilidades” do turismo em destinos turísticos como a cidade do Rio de Janeiro. Isto porque o espaço da cidade está em constante transformação, o que afeta em grande medida e também de maneira constante o turismo, e vice versa.

Logo, nota-se que a mobilidade urbana tem um papel chave para a expansão e consolidação do turismo para além das principais atrações (exemplos: Monumento Cristo Redentor, Pão de Açúcar, Jardim Botânico, entre outros), que estão concentradas majoritariamente em bairros da Zona Sul e do Centro da cidade do Rio de Janeiro (Allis et.al., 2014; Riotur, 2016).

Por outro lado, a aproximação das áreas de estudo propostas, a interface turismo e a literatura, permite observar e discutir elementos da experiência turística que podem ser potencializadores da produção do espaço da cidade que tem o turismo como um vetor. Os elementos do espaço geográfico (as paisagens, os agrupamentos humanos; as condições de organização das cidades e as manifestações do cotidiano, em particular no subúrbio), se apresentam enquanto constitutivos do fenômeno turístico, por isso estudar tal interface sob a perspectiva do espaço, é um desafio para o amadurecimento da reflexão aqui proposta. No item 2.1. detalha-se o subúrbio, dando enfoque a cidade do Rio de Janeiro.

2.1. O subúrbio carioca

É inegável que aprofundar os estudos sobre a relação entre o turismo, a literatura e a ferrovia é ampliar as possibilidades de potencializar o turismo literário de interesse ferroviário (e vice versa) na cidade e promover, via o desenvolvimento do turismo, a maior inserção da sociedade atualmente excluída dos possíveis impactos positivos que a atividade pode gerar, como o acesso ao trabalho e renda, e também ao lazer. Sobre o subúrbio da cidade do Rio de Janeiro, Pallone (2005) destaca:

No Rio [de Janeiro], o setor Norte-Oeste fez com que se considerasse subúrbio um lugar onde há um serviço de transporte urbano o trem e onde supostamente morariam as classes sociais menos abastadas, perdendo assim o seu caráter geográfico (PALLONE, 2005, s.d.).

Fernandes (2011) evidencia, porém que associar a concepção de subúrbio apenas a presença da infraestrutura de transportes ferroviários é simplista. Se fosse aplicada a acepção tradicional de subúrbio, seria válido apontar regiões como a Barra da Tijuca, por exemplo, como parte do subúrbio carioca. Ou, pelo menos, durante a sua fase de desenvolvimento, nos anos 1970, este poderia ter sido assim denominado, já que atualmente é uma grande centralidade dentro do Estado e, à vista disso, não se encaixaria mais na categoria de “subúrbio”. Como ressalta o mesmo autor, até 1858, nos mapas oficiais da cidade, subúrbio poderia ser tanto o Méier, Madureira e Inhaúma como Copacabana, Ipanema ou Gávea. Ou seja, eram regiões adjacentes à zona central (incluindo bairros urbanizados no entorno do Centro, como São Cristóvão, Botafogo e Tijuca) e, portanto, suburbanas.

Percebe-se que o conceito de subúrbio assume uma plasticidade, e na atualidade, através da mídia, principalmente, nota-se outra significação para este, em decorrência da realização dos Jogos Olímpicos e Paralímpicos (em 2016). Por exemplo, em notícia vinculada em vídeo por mídia *online* tem-se que o “Subúrbio carioca entra no roteiro para receber turistas nas Olimpíadas” (RECORD, 2016). Nesse sentido, nos desafios do pós 2016 o poder público, a iniciativa privada, organizações sociais e a população de maneira geral, poderão se emponderar deste significado do subúrbio, mas é preciso que haja planejamento e organização com vistas a sustentabilidade na estruturação de recursos em atrações, proposições de roteiros etc., para que o subúrbio de fato seja cada vez mais incluído e se mantenha no mapa turístico da cidade do Rio de Janeiro e não só durante a realização de megaeventos.

Ainda sobre megaeventos, discute-se sobre o legado, ou seja, o que se poderá produzir e o que se manterá para a cidade sede após a realização destes. No Quadro 1, destacam-se alguns legados relativos a mobilidade urbana que podem apresentar relação direta ou indireta com o subúrbio carioca (ver Quadro 1):

Quadro 1 - Legados de mobilidade urbana (BRT, VLT e Linha 4 metrô):

BRT Transcarioca	Foi entregue em 2014, liga a Barra da Tijuca ao Aeroporto Internacional Tom Jobim, passando por 27 bairros, interligando-se a diversos modos e integrando a cidade.
------------------	---

BRT Transoeste	Foi entregue em 2012, liga Santa Cruz e Campo Grande à Barra da Tijuca, passando pelo Túnel da Grotta Funda. Um novo trecho do projeto, que está em construção, vai ligar o Terminal Alvorada ao Jardim Oceânico, fazendo a integração com a Linha 4 do metrô.
BRT Transolímpica	Construção foi iniciada em 2012, sendo que este ligará as duas principais regiões olímpicas da cidade, a saber: Barra da Tijuca e Deodoro. Tem previsões de entroncamentos com os BRTs Transcarioca e Transoeste e integração com a malha ferroviária, em Deodoro.
Linha 4 do metrô	Ligação entre a Zona Sul e a Barra da Tijuca através da proposta de uma nova linha do metrô.
Veículo Leve sobre Trilhos (VLT)	Na região do Centro do Rio de Janeiro e irá se integrar a outros meios de transporte, contribuindo para melhorar o trânsito da região.

Fonte: Elaborado com base Prefeitura do Rio de Janeiro (s.d.)

De acordo com website da Supervia (2016 a) seis estações ferroviárias estão sendo modernizadas e adaptadas para receber o público em 2016, a saber: São Cristóvão, Engenho de Dentro, Deodoro, Vila Militar, Magalhães Bastos e Ricardo de Albuquerque. A mobilidade aparece, portanto, como eixo importante do projeto Olímpico, pois se trata da ampliação dos fluxos necessários ao movimento para a realização deste megaevento. Para, além disso, a cidade pode ganhar, na medida em que amplia e melhora as vias de locomoção e permite uma melhor qualidade de vida para a população, principalmente a massa trabalhadora, que depende do transporte público. A seguir, para unir o tema tratado nesta seção com o objeto do estudo, examina-se a interface turismo, ferrovia e literatura.

3. Turismo, ferrovia e literatura

Na literatura sobre turismo, as relações entre turismo e literatura (Simões 2008; Menezes, 2008, entre outros), e sobre turismo e ferrovia (Palhares, 2002; Fraga, 2008; Fraga, 2011; Allis, Fraga e Velazquez, 2015, entre outros) já foram abordadas, contudo pouco foi tratado sobre a mescla de interesses que pode surgir da relação entre turismo, ferrovia e literatura. No entanto, obras literárias que tem a ferrovia como elemento, como é o caso do *Assassinato no Expresso do Oriente* (*Murder on the Orient Express*, romance policial publicado em 1934), de Agatha Christie, pode ser um elemento que ligue esses dois universos a ponto de se desenhar um turismo literário de interesse ferroviário, ou um turismo ferroviário de interesse literário.

Inicialmente, para se analisar a relação entre turismo, ferrovia e literatura torna-se relevante discutir o contraponto “ciência e arte”, aqui entendida a literatura, por sua vez, alimenta uma controvérsia antiga e periodicamente renovada. Conforme afirma Ianni (1999), ambas distinguem-se como duas linguagens, formas de pensamento e realizações radicalmente diversas, embora alguns aleguem que há ressonâncias entre elas, quando se consideram determinadas obras. Há também os que reconhecem que existe algo de “artístico” na ciência, assim como algo de “científico” na arte. A controvérsia complica-se

ainda mais, quando se reconhece que há artistas que têm sido simultaneamente cientistas; e vice-versa. Há filósofos dedicados à poesia, música, teatro, romance e outras linguagens. Assim como há autores e ficção cujos textos literários envolvem hipóteses científicas ou enigmas filosóficos. O autor é categórico em afirmar que o diálogo entre ciências e conhecimentos ditos “não científicos” é perfeitamente possível e desejável.

A busca de pensar o espaço enquanto totalidade nos aponta a possibilidade de estabelecer uma unidade na diversidade e abrir outras possibilidades, mediante a visão de conjunto das ciências, a fim de romper com a ideia fragmentada e descontextualizada do mundo. Conforme nos atesta Marandola Jr. (2010), a capacidade de produzir arte faz parte daquilo que torna o homem único. A ciência moderna, no entanto, tratou de dissociar arte de pensamento e, com isso, ciência de arte.

Estes conhecimentos possuem fronteiras de contato estabelecidas, mas que ainda requerem avanços no sentido de se construir um diálogo mais profundo que possa contribuir para a melhor compreensão do fenômeno turístico, notadamente urbano. Desta forma, a representação do turismo (abordando elementos da ferrovia) na literatura, as representações do turista e das suas experiências ferroviárias na literatura, e o turismo literário ferroviário como potencializador do espaço social da cidade, são elementos a serem considerados nesta interface. Ao se compreender os aspectos que delineiam o turismo ferroviário de interesse literário e vice-versa, na próxima seção busca-se discutir o turismo, a cidade e as mobilidades, dando enfoque ao subúrbio, que é o objeto geográfico deste estudo.

3.1. Literatura e ferrovia no subúrbio carioca.

É evidente que para alguns pesquisadores, os subúrbios na cidade do Rio de Janeiro têm como sua “certidão de nascimento” a Estrada de Ferro Central do Brasil, cujo primeiro trecho foi inaugurado em 1858 (Homero, s.d.), sendo, assim, a ferrovia e o subúrbio são o ponto inicial para a análise da valorização cultural que pode ocorrer no pós 2016. Por outro lado, a história da cidade do Rio de Janeiro está marcada pela presença de muitos artistas, escritores importantes.

Ao definirmos o objeto de pesquisa, selecionamos a literatura de Lima Barreto (1881-1922), como referência para pensarmos o espaço turístico da cidade que não se insere nos circuitos comercializáveis ainda. Como mencionado, o autor em questão é classificado na literatura brasileira por alguns autores como pré-modernista, o que nos permite, na construção das narrativas, visualizar um forte enlace dos personagens com os lugares e as paisagens descritas.

A literatura de Lima Barreto (1881-1922) está inserida no contexto da Primeira República do Brasil. Referente ao recorte espacial é interessante salientar que Lima Barreto saiu do Estado do Rio de Janeiro uma vez (nos últimos anos de sua vida), no entanto, era um homem de pequenos e constantes deslocamentos espaciais, seja pela mudança de

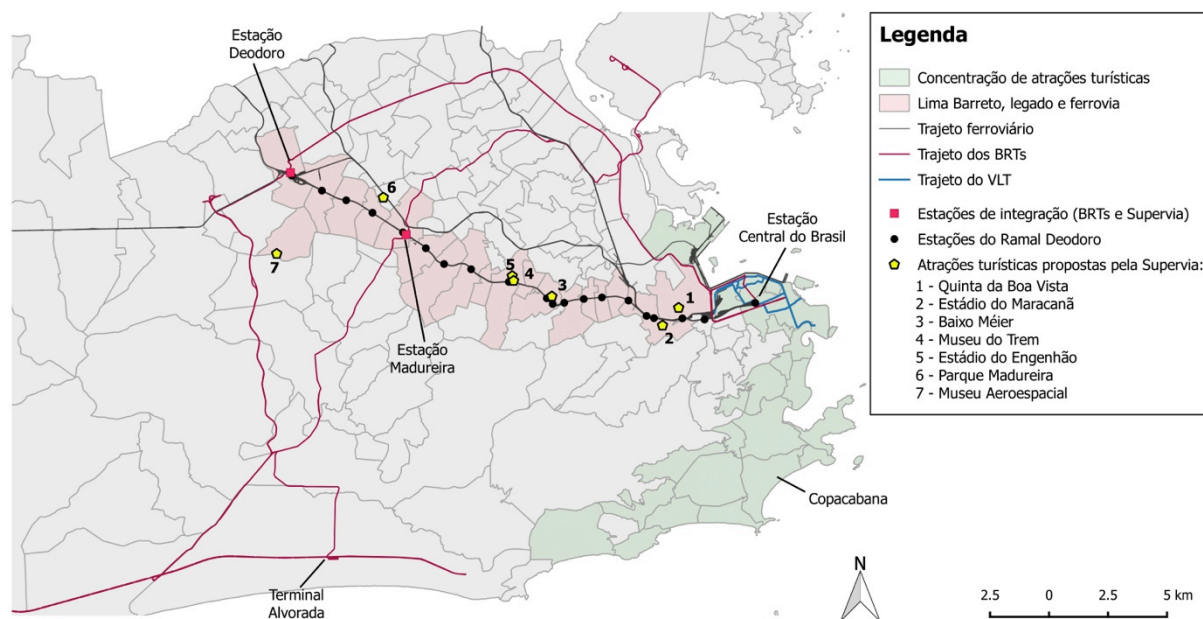
residências; seja pela necessidade de caminhar pela cidade do Rio de Janeiro. Indícios de ser este o autor ideal para estabelecermos uma leitura ampla do subúrbio carioca, ainda nos dias atuais.

A especificidade do nosso olhar reside na tentativa de identificar, analisar e sintetizar as relações entre as representações espaciais criadas por Lima Barreto e o espaço da cidade que não se inclui enquanto espaço tradicional de lazer e visitação turística a princípio. A linguagem utilizada para criar e comunicar tais representações e o seu respectivo posicionamento político-discursivo é uma linguagem que em tese pode ser entendida como um posicionamento que está implícito em tais representações espaciais, explicitando-se através da linguagem que o autor utiliza para comunicá-las aos seus possíveis leitores.

4. Apresentação e análise de dados

Para que o levantamento de dados pudesse ser executado neste trabalho, buscou-se por recortes referentes à obra de Lima Barreto e, concomitantemente, isto envolveu a parcialidade no tratamento dos legados e da própria relação com ferrovia. Nota-se que já existem atrações turísticas que podem ser visitadas a partir do uso dos trens urbanos operados pela Supervia. Contudo, pergunta-se se com o legado olímpico, notadamente as interseções com os *Bus Rapid Transit* - BRTs podem ser potencializados? Teria a obra literária de Lima Barreto uma contribuição? A Figura 1 apresenta a área do estudo:

Figura 1 - Área do estudo



Fonte: Elaboração própria a partir de Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro - IPP (2016) e Supervia (2016b).

A seguir são detalhadas possibilidades de valorização cultural do subúrbio, notadamente o Ramal Deodoro a partir do Centro da cidade, considerando a vida e obra de Lima Barreto.

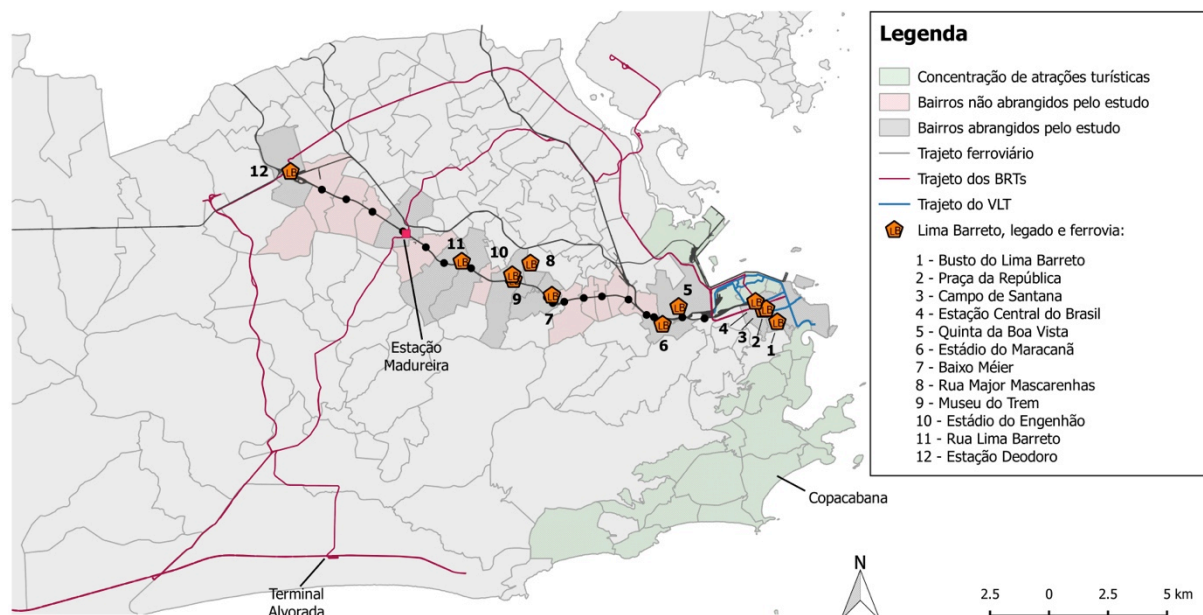
4.1. Do Centro a Deodoro

De maneira bastante crítica, Lima Barreto faz um contraponto entre o subúrbio e outras partes da cidade na perspectiva dos investimentos públicos da época:

Por esse intrincado labirinto de ruas e bibocas é que vive uma grande parte da população da cidade, a cuja existência o governo fecha os olhos, embora lhes cobre atrozes impostos, empregados em obras inúteis e suntuárias noutros pontos do Rio de Janeiro (BARRETO, 1948, p.38).

Com base no que foi levantado, a Figura 2 apresenta visualmente os pontos de interesse para a valorização cultural através da vida e obra de Lima Barreto no contexto do trajeto entre o Centro e Deodoro. Para tanto se denominou estes de "LB" em alusão a Lima Barreto:

Figura 2 - Pontos de interesse "LB - Lima Barreto":



Fonte: Elaboração própria a partir de Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro - IPP (2016) e Supervia (2016b)

O ponto de partida no Centro da cidade é o busto criado em homenagem ao escritor situado na Rua do Lavradio, onde ele também teve uma residência, inaugurado em 2011 pela Prefeitura do Rio. Este monumento feito em bronze, obra plástica de Edgar Duvivier, foi instalado em frente ao número 126 (Prefeitura do Rio de Janeiro, 2011) e constituiu-se no ponto 1 ao se tratar a interface entre a literatura de Lima Barreto, a ferrovia e o legado

olímpico relacionado aos BRTs (ver Figura 2). O trajeto entre este endereço e a Estação Central do Brasil (origem do ramal ferroviário para Deodoro operado pela Supervia, que dá acesso ao subúrbio carioca pela via férrea) é inferior a dois quilômetros e pode ter em seu percurso elementos que foram destacados na obra barretiana, como a Praça da República e o Campo de Santana (ver pontos 2 e 3 da Figura 2).

No primeiro romance de Lima Barreto "Recordações do Escrivão Isaías Caminha" (BARRETO, 1984), há uma forte crítica à sociedade hipócrita e preconceituosa e a imprensa (da qual ele mesmo fez parte). O personagem quando vem para o Rio de Janeiro instala-se no Hotel Jenikalé, que no romance é indicado tendo como localização geográfica a Praça da República (ver ponto 2 da Figura 2). Lá é onde conhece o Senhor Laje da Silva e através dele conhece o doutor Ivã Gregoróvitch Rostóloff, jornalista, romeno, que se sentia sem pátria e falava 10 línguas. Além disto, Assis (2008) refere-se à posição de Lima Barreto a respeito do governo republicano e de sua relação com a política, que pode oferecer pistas para ambientações relativas a Praça da República e ao Campo de Santana (ver pontos 2 e 3 da Figura 2). O Campo de Santana (ver ponto 3 da Figura 2) também marca o divisor espacial entre o subúrbio e o centro, isto fica evidente no trecho destacado e analisado por Noronha (2009, p.165) sobre a obra de Barreto:

Cassi Jones, sem mais percalços, se viu lançado em pleno Campo de Santana, no meio da multidão que jorrava das portas da central,... A sua sensação era que estava numa cidade estranha. No subúrbio, tinha os seus ódios e os seus amores; no subúrbio, tinha os seus companheiros e sua fama de violeiro percorria todo ele, e, em qualquer parte, era apontado; no subúrbio, enfim, ele tinha personalidade [...]; mas ali, sobretudo do Campo de Santana para baixo, o que era ele? Não era nada. Onde acabavam os trilhos da Central, acabava a sua fama e o seu valimento [...] (Barreto, p. 88, citado por Noronha, 2009, p.165).

Daí estas partes da cidade, o Campo de Santana e a Praça da República, estarem repletas de elementos que podem dar origem a um processo de visitação aproveitando a via férrea com "entrada para o subúrbio" e as conexões com alguns dos legados olímpicos, isto é as interseções com os sistemas BRTs (ver Figura 1). Outro destaque é a própria Estação Central do Brasil (ver ponto 4 da Figura 2), antiga Estação de Ferro Dom Pedro II, que foi local de passagem para o escritor que usava-se dos trens e bondes em seu cotidiano. Em termos históricos, no website da Supervia (que opera os trens urbanos) é destacado que a Estrada de Ferro Dom Pedro II foi construída por:

Cristiano Benedito Otoni, a Estrada de Ferro Dom Pedro II objetivava ligar RJ a MG e SP. A 1ª sessão bitola 1,60m – Central a Queimados, com 48,3km - foi inaugurado em 29 março de 1858. Em seguida, chegou a Japeri e Paracambi, e hoje operado pela SuperVia. Continuando, chegou a Barra do Piraí, onde bifurcou para Barbacena (MG) e Cachoeira Paulista (SP), construindo ramal Deodoro/Santa Cruz – 32,7 km em 2 de dezembro de 1878, hoje também operado pela SuperVia (Supervia 2016c).

Ainda sobre a importância da temática ferroviária para a vida e obra de Lima Barreto, cabe destacar que a partir da Estação Engenho de Dentro há acesso para o Museu do Trem

(ver ponto 9 na Figura 2). Este foi inaugurado em 1984 de acordo com dados do website da Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA (s.d.) e, embora seja posterior a morte de Lima Barreto, o acervo ferroviário é bastante representativo da Monarquia e da República, aonde pode-se ter uma ideia da atmosfera destas épocas.

Em Barreto (1948, p.38) tem-se que: "O subúrbio propriamente dito é uma longa faixa de terra que se alonga, desde o Rocha ou São Francisco Xavier, até Sapopemba, tendo para eixo a linha férrea da Central" (Barreto, 1948, p. 38). É válido destacar que Sapopemba é atual Deodoro (ver ponto 12 na Figura 2), assim, a partir de elementos da literatura barretiana é possível sinalizar propostas de valorização cultural e turistificação que utilizem da ligação entre a ferrovia e os BRTs (Estação Madureira e Estação de Deodoro, ver Figura 1), potencializando de um lado o turismo literário, de outro o turismo ferroviário e quiçá o turismo de interesse em visitação de legados olímpicos.

Outro ponto a ser explorado é o aspecto destacado por Lima Barreto sobre as heranças da monarquia presentes no subúrbio (Barreto, 1948). Os nomes que envolvem o período monárquico e a estrada de ferro podem ser percebidos em ruas e avenidas, como a Av. Visconde de Niterói (que ladeia a linha do trem) e a Av. Dom Pedro II. Assim, ao se considerar o sentido Centro até Deodoro, a partir da Estação São Cristóvão de trens urbanos há acesso a esta área e a Quinta da Boa Vista (ver ponto 5 da Figura 2).

A relação de Lima Barreto com o futebol também é outro aspecto de interesse. O autor sempre foi retratado com um crítico deste, tendo inclusive criado uma "Liga contra o *foot-ball*", por considerar este e qualquer outro esporte contrários ao progresso de um povo. Desta forma, é impossível não destacar no percurso entre o Centro e Deodoro o papel do Estádio Jornalista Mário Filho, o Maracanã (ver ponto 6 da Figura 2), pois é considerado um templo do futebol no Brasil (sede da final da Copa do Mundo de Futebol da Federação Internacional de Futebol - FIFA de 1950 e 2014). Outro destaque é o Estádio Nilton Santos, mais conhecido como Engenhão (ver ponto 10 da Figura 2), que fica próximo da Estação ferroviária Engenho de Dentro. Embora estes Estádios não apresentem relações temporais com a vida e obra do autor, podem ser uma oportunidade para um contraponto, para se evidenciar a posição crítica do autor sobre os significados deste esporte para a época em que viveu (Santos Jr., 2014).

É válido destacar também que assim como o futebol, o carnaval foi elemento de crítica social feitas por Lima Barreto (Frazão, 2011). Mas, mesmo como um crítico a cultura carnavalesca, o autor foi homenageado com o enredo da Escola G.R.E.S. Unidos da Tijuca, em 1982 "Lima Barreto - Mulato, Pobre, mas livre" (Letras, s.d.). Embora este não seja um ponto a ser explorado no Ramal ferroviário Deodoro, destaca-se que os bairros de Madureira e Oswaldo Cruz são considerados o berço do samba.

A Rua Major Mascarenhas no bairro de Todos os Santos foi uma das residências de Lima Barreto (ver ponto 8 da Figura 2). De acordo com informações do website da Faperj: "(...) o atual desafio do pesquisador André Luiz é conseguir o tombamento da construção número 32 da Rua Major Mascarenhas, em Todos os Santos, onde o escritor morou até

morrer, em 1922” (FAPERJ, 2002). Os botecos podem ser entendidos como “(..) símbolo da vida social” no subúrbio (ver Bastos, 2011), sendo assim o acesso pelos trens urbanos ao Baixo Méier (ver ponto 7 da Figura 2) é uma oportunidade de associar literatura barretiana ao turismo no pós 2016 incluindo botecos e equipamentos de entretenimentos como o Centro Cultural João Nogueira – o Imperator. A importância de Lima Barreto para o Méier é tanto, que o Jornal O Globo nas comemorações dos 123 anos deste bairro, destacou o papel que o autor teve para este e para o subúrbio carioca de forma geral (O Globo, 2012).

Fica evidente na obra barretiana que os bairros do subúrbio não usufruíram das remodelações pelas quais outras partes da cidade, estavam passando a época e este pode ser um elemento chave para um itinerário de visitação, isto  , para se perceber o Rio de Janeiro numa visão menos romântica. Na descri o do subúrbio por Lima Barreto destaca-se que "afastando-nos do eixo da zona suburbana, logo o aspecto das ruas muda. Não há mais gradis de ferros, nem casas com tendências aristocráticas" (Barreto, 1948, p.38). Embora o autor se refira a uma época passada, o que deste passado ainda   possível ver no subúrbio atravessado pela estrada de ferro? O autor ainda descreve haver pequenas casas de duas janelas e porta ao centro, seria esta ainda uma arquitetura a ser percebida no subúrbio carioca? Podemos evidenciar muitos aspectos que marcam este espaço da cidade e que poderiam ser de interesse   visita o, pois fortalecem os laços culturais dos bairros suburbanos. Logo, estabelecer uma rela o entre o passado e o presente pode ser uma oportunidade para o futuro do turismo na cidade do Rio de Janeiro, um futuro que de maneira sustentável busque incluir o subúrbio pela valoriza o cultural da ferrovia, do legado olímpico e da literatura.

5. Considera es finais

Este estudo   exploratório e contribui para a discussão sobre as sustentabilidades a partir do avanço conceitual sobre a rela o entre turismo, ferrovia e literatura, embasados pelo debate sobre cidades e mobilidades. Ao final chegou-se ao desenho do que poderia ser uma oportunidade para o pós 2016, isto   o desenvolvimento do turismo com motiva es mescladas entre ferrovia e literatura no subúrbio da cidade do Rio de Janeiro, notadamente a partir de aspectos da obra de Lima Barreto e considerando parte do legado olímpico, isto  , os possíveis entroncamentos da ferrovia com os BRTs no ramal ferroviário de Deodoro.

Ficou evidente a importância que a valoriza o cultural através da literatura pode assumir para a cidade do Rio de Janeiro no pós 2016, ainda mais considerando a relevância do uso conjugado de infraestruturas existentes com destacado apelo histórico, como   o caso da estrada de ferro pela qual se circulam os trens urbanos (operados pela Supervia), e os legados relacionados   mobilidade urbana, aqui recortados para os BRTs.

Uma limita o deste estudo foi focar numa dada área geográfica da cidade, ou seja, aquela que se relaciona com o ramal ferroviário de Deodoro, contudo outras áreas podem

ser exploradas tanto na perspectiva da associação entre literatura e ferrovia, quanto na perspectiva dos legados. A seguir, destacam-se dois caminhos como contribuições finais:

(1) a partir do Conto Manuel Carpideiro de Lima Barreto é possível considerar o bairro de Santa Cruz, que é servido pela ferrovia e o BRT Transoeste. Neste conto, destaca-se a Estrada Real de Santa Cruz que ligava a Quinta da Boa Vista até a Fazenda Imperial de Santa Cruz, uma região que teve a presença da família imperial desde a época de D. Pedro I.

(2) a partir do Centro da cidade, como foi citado, enquanto ponto inicial para visitação (ver item 4.1), observar outro lado a ser desenvolvido a partir da obra barretiana no pós- 2016, aquela área geográfica que será servida pelo sistema de Veículos Leves sobre Trilhos (VLT).

Estratégias de amplia o do espaço turístico da cidade do Rio de Janeiro favorecem um equilíbrio na distribui o geográfica do fluxo turístico e permitem o desenvolvimento deste destino de maneira mais sustentável. Assim, aliar elementos culturais, como a literatura e o transporte público, pode ser de grande valia na potencializa o do subúrbio enquanto novo espaço de visita o turística da cidade, promovendo aos seus moradores uma revaloriza o social a partir da cultura.

Referências

Allis, T. (2013). No caminho das mobilidades turísticas. Revista Rosa dos Ventos, Caxias do Sul (RS), v. 5, n. 4, p. 663-668.

_____; Fraga, C. L. C.; Ribeiro, S.; Santos, M. P.S. (2014). Rio de Janeiro in the era of megaevents: challenges to mobilities and tourism development. In: T2M International Conference. Filadélfia (EUA).

_____; Fraga, C. ; Velazquez, M. (2015) *Preliminary Considerations on the Uses of Railway for Tourism in South America*. In: T2M International Conference. Caserta (Itália).

Assis, M.L. de (2008) *Lima Barreto – Língua, Identidade e Cidadania*. Programa de Pós-Gradua o em Semiótica e Ling stica Geral do Departamento de Ling stica da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo (Tese de Doutorado). Disponível em: <<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8139/tde-27112009-095056/en.php>> Acessado em 13/06/2016.

Barreto, L. (1948). *Clara dos Anjos*. 1a ed. — São Paulo: Penguin Classics Companhia das Letras.

_____; (1984). *Recorda es do Escrivão Isaías Caminha*. Série Bom Livro. São Paulo:  tica.

_____; (2014) *Lima Barreto Contos Completos*. Poeteiro Editor Digital São Paulo. Disponível em: <http://www.projetolivrolivre.com/Lima%20Barreto%20-%20Contos%20Completos%20-%20Iba%20Mendes.pdf> Acessado em 01/03/2016.

Basto, P.B. (2011). *Todos os Santos*. Veja Rio Abril Blog. Disponível em <<http://vejario.abril.com.br/blog/as-ruas-do-rio/rua-a-rua/todos-os-santos>> Acessado em 13/06/2016.

Castro, R.; Fraga, C.; Lohmann, G. (2013). Planejamento e gestão dos transportes e destinos turísticos. In: Lohmann, G.; Fraga, C.; Castro, R. (2013). Transportes e Destinos Turísticos: Planejamento e Gestão. Rio de Janeiro: Campus/Elsevier.

Fernandes, N. N. (2011). *O rapto ideológico da categoria subúrbio - Rio de Janeiro 1858/1945*. Editora Apicuri/Faperj.

Frazão I. (2011). O Cronista e a Língua Literária: um estudo das crônicas de Lima Barreto sobre o Carnaval. Anais do XV Congresso Nacional de Linguística e Filologia p. 2123 Cadernos do CNLF, Vol. XV, Nº 5, t. 3. Rio de Janeiro: CIFEFiL. Disponível em: <http://www.filologia.org.br/xv_cnlf/tomo_3/177.pdf> Acessado em 08/02/2016.

Ianni O. (1999). Sociedade e Literatura no Brasil. Org. José Antônio Segatto. São Paulo: UNESP.

IPP (2016). Portal de Dados Geográficos Abertos da Cidade do Rio de Janeiro. Prefeitura do Rio de Janeiro. Disponível em: <<http://portalgeo.pcrj.opendata.arcgis.com>> Acessado em 13/06/2016.

FAPERJ (2002) Pesquisador descobre a casa de Lima Barreto. Disponível em <<http://www.faperj.br/?id=2887.3.8>>. Acessado em 07/06/2016.

Fraga, C.C.L. (2008). Análise da sustentabilidade de trens turísticos no Brasil. Dissertação de Mestrado. Programa de Engenharia de Transportes COPPE/Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro – RJ. Setembro de 2008.

_____. (2011). Contribuição metodológica para a implantação de trens turísticos no Brasil. Tese de Doutorado. Programa de Engenharia de Transportes COPPE/Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro – RJ. Novembro de 2011.

Homero, V. (s.d.) Subúrbios: 150 anos de história carioca. Disponível em <<http://www.faperj.br/?id=2615.2.3>> Acessado em 13/04/2016.

Letras (s.d.) Escola GRES Unidos da Tijuca em 1982 "Lima Barreto - Mulato, Pobre, mas livre". Disponível em <<https://www.lettras.mus.br/unidos-da-tijuca-rj/1757369/>> Acessado em 07/06/2016.

Marandola, Jr. Eduardo & Gratão, Lucia H. B. (2010). Geograficidade, Poética e Imaginação. In: Geografia e Literatura: ensaios sobre geograficidade, poética e imaginação. Marandola Jr. Eduardo & Gratão, Lucia H. B. (orgs). Londrina: EDUEL.

Menezes L. S. (2008). Quarteirão Jorge Amado – Literatura, Cultura e turismo sustentável na cidade de Ilhéus, BA. Anais do II CULTUR. Disponível em: http://www.uesc.br/icer/artigos/quarteirao_textocompletocultur.pdf Acessado em 01/01/2016.

Noronha C. A. (2009). Lima Barreto entre lutas de representação: Uma análise da modernização da cidade do Rio de Janeiro no início do século XX. Dissertação de Mestrado em História, Universidade Estadual de Feira de Santana. Feira de Santana, BA. Disponível em: <<http://www2.uefs.br/pgh/docs/Dissertações/DissertaçãoCarlosAlberto.pdf>> Acessado em 10/06/2016.

O Globo (2012). *Méier completa 123 anos neste domingo*. Disponível em <<http://oglobo.globo.com/rio/bairros/meier-completa-123-anos-neste-domingo-4873409>> Acessado em 01/06/2016.

Pallone, S. (2005). Diferenciando subúrbio de periferia. Cienc. Cult. vol.57 no.2 São Paulo Apr./Jun.

Palhares, G.L. (2002) *Transportes Turísticos*. São Paulo: Aleph.

Prefeitura do Rio de Janeiro (2011). Prefeitura entrega busto de Lima Barreto na Lapa. Publicada em 12 de março de 2011. Disponível em <<http://www.rio.rj.gov.br/web/guest/exibeconteudo?id=1611370>> Acessado em 25/05/2016.

Prefeitura do Rio de Janeiro (s.d.). Rio 2016 Jogos Olímpicos e Legados. Caderno de Políticas Públicas Rio de Janeiro, disponível em (http://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/4379008/4130519/RIO2016_estudos_PORT.pdf). Acessado em 08/06/2016.

Riotur (2016) Visit.Rio Magazine. Rio de Janeiro: Prefeitura do Rio de Janeiro.

Record (2016). Subúrbio carioca entra no roteiro para receber turistas nas Olimpíadas [Vídeo, duração 02:21]. 7 de janeiro de 2016. Disponível em <http://rederecord.r7.com/video/suburbio-carioca-entra-no-roteiro-para-receber-turistas-nas-olimpiadas-568f039f0cf2b2ec98067800/>. Acessado em 15/04/2016.

RFFSA (s.d.) Museu do Trem. Disponível em <<http://www.rffsa.gov.br/principal/museu.htm>>. Acessado em 08/06/2016.

Santos Jr. N. J. dos S. (2014). Fidalgos? O Futebol e a crítica de Lima Barreto. Disponível em: <https://historiadosporte.wordpress.com/2014/03/31/fidalgos-o-futebol-e-a-critica-de-lima-barreto/> Acessado em 25/04/2016.

Santos, T.M.B.B. & Elicher, M.J. (2013). Turismo e Produção do Espaço na Cidade do Rio de Janeiro. Revista Turismo em Análise, v. 24, p. 654.

Schwarcz, L.M.; Pedro Galdino, P. (2012) Notas. In: Barreto, L. (2012). Clara dos Anjos . 1a ed. — São Paulo : Penguin Classics Companhia das Letras.

Simões, M.L.N. (2008). Da Literatura ao Turismo – considerações no âmbito da América Latina - Maria de Lourdes Netto Simões Da Literatura ao Turismo – considerações no âmbito da América Latina . Ipotesi, Juiz de Fora, v. 12, n. 1, pág. 135–144.

Supervia (2016a) *Acompanhamento Rio 2016*. Disponível em <http://www.supervia.com.br/acompanhamento_rio_2016.php> Acessado em 15/06/2016.

Supervia (2016c) *História*. Disponível em <<http://www.supervia.com.br/historia2.php>> Acessado em 07/6/2016.

Supervia (2016b) *Ponto Turístico*. Disponível em <http://www.supervia.com.br/ponto_turistico_deodoro.php>. Acessado em 07/06/2016.