Universidade de São Paulo
Programa de Pós-Graduação em Integração da América Latina

Thiago Allis

Turismo, patrimônio cultural e transporte ferroviário

Um estudo sobre ferrovias turísticas no Brasil e na Argentina

São Paulo
2006

Universidade de São Paulo
Programa de Pós-Graduação em Integração da América Latina

Thiago Allis

Turismo, patrimônio cultural e transporte ferroviário.

Um estudo sobre ferrovias turísticas no Brasil e na Argentina

São Paulo

2006

Thiago Allis

Turismo, patrimônio cultural e transporte ferroviário.

Um estudo sobre ferrovias turísticas no Brasil e na Argentina

Dissertação de mestrado apresentada ao
Programa de Pós-Graduação em Integração da
América Latina da Universidade de São Paulo
como requisito parcial para a obtenção do título
de Mestre em Integração da América Latina.

Orientadora: Profa. Dra. Rebeca Scherer

São Paulo

2006

Folha de Aprovação

Thiago Allis

Turismo, patrimônio cultural e transporte ferroviário. Um estudo sobre ferrovias turísticas no Brasil e na Argentina

Dissertação de mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Integração da América Latina da Universidade de São Paulo como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em Integração da América Latina.

Aprovada em 1º de junho de 2006.

Banca examinadora

Orientadora: Profa. Dra. Rebeca Scherer

Instituição: Universidade de São Paulo

Profa. Dra. Sueli Teresinha Ramos Schiffer

Instituição: Universidade de São Paulo

Prof. Dr: Ricardo Hernán Medrano

Instituição: Universidade Presbiteriana Mackenzie

Agradecimentos

Mesmo sendo perigoso confiar na memória, faço questão de agradecer, nominalmente, a uma série de pessoas que me ajudaram no decorrer do trabalho e da minha vida acadêmica e pessoal:

à toda minha família, pelo apoio incondicional e pela paciência;

à minha orientadora, Profa. Dra. Rebeca Scherer, pela rigorosa e objetiva orientação;

à Bia, pelo sempre presente estímulo e pela revisão deste trabalho;

ao Sr. Ralph Menucci Giesbrecht pelos mapas da malha ferroviária paulista;

à Profa. Dra. Regina G. Schlüter, pela proveitosa troca de experiências e pelo real interesse em favor da integração latino-americana nos estudos de turismo;

ao Prof. Dr. Américo Pellegrini Filho, que me orientou ainda na graduação, em iniciação científica, o que de alguma forma foi o embrião desta pesquisa;

à Lic. Valéria Guallart, da Secretaría de Turismo de la Nación, pelas informações sobre os levantamentos das ferrovias turísticas argentinas e pela demonstração de respeito à minha pesquisa;

ao Sr. Jorge Tartarini, membro da Comisión Nacional de Museos y de Monumentos y Lugares Históricos e pesquisador da arquitetura e história das ferrovias argentinas, pela profícua conversa acerca dos dispositivos técnicos e legais de preservação do patrimônio cultural argentino e sobre as ferrovias deste país;

ao Centro de Documentación da Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo, da Universidade de Buenos Aires, pelas cópias de materiais esclarecedores do acervo da Biblioteca da FADU, num ato de notável gentileza;

ao Adonai Filho, gerente da Serra Verde Express, por fornecer dados e informações acerca de sua empresa;

à Carla Fraga, amiga e secretária da ABOTTC, pela prontidão em me fornecer dados sobre as ferrovias turísticas brasileiras e pelo apoio como eterna curiosa;

ao Sr. Victor José Ferreira, presidente do Movimento de Preservação Ferroviária, pelos convites para participar dos Seminários de Preservação e Revitalização Ferroviária, realizados ao longo dos dois últimos anos;

ao Sr. Vanderlei, da ABPF Campinas, e aos demais voluntários e funcionários que me atenderam durante as visitas à Viação Férrea Campinas-Jaguariúna;

ao Matheus, ao Bruno M., ao Bruno G., à Natália e a Luciana pela hospitalidade durante minhas vindas a São Paulo;

à Carina, pela ajuda com a língua inglesa e pelo pouso sempre que precisei;

aos amigos da ECA, pelas produtivas – e raramente conclusivas – discussões sobre os rumos do Turismo;

à Raquel e aos demais funcionários do PROLAM, que foram sempre pacientes e eficientes diante das minhas necessidades na Secretaria;

e aos de quem me esqueci e aos anônimos que também contribuíram com este trabalho.

Dedicatória

Dedico este trabalho aos meus pais, à minha família, aos meus amigos e aos que se dedicam à construção do conhecimento de forma séria e comprometida.

RESUMO

ALLIS, Thiago. **Turismo, patrimônio cultural e transporte ferroviário: um estudo sobre as ferrovias turísticas no Brasil e na Argentina**. 2006. 232f. Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-graduação em Integração da América Latina, Universidade de São Paulo, 2006.

Este trabalho identifica, qualifica e analisa as ferrovias turísticas no Brasil e na Argentina, mediante quatro estudos de caso, sendo dois no Brasil – Viação Férrea Campinas-Jaguariúna e Serra Verde Express – e dois na Argentina – Tren de la Costa e Viejo Expreso Patagónico. Nosso objetivo principal foi entender como tais ferrovias contribuem para a preservação do patrimônio cultural ferroviário. Para tanto, desenvolvemos um conceito de “ferrovias turísticas”, tendo por base as questões do turismo, do patrimônio cultural e do transporte ferroviário em ambos os países. Apresentamos também algumas discussões acerca do atual estágio da urbanização, de forma a compreender as maneiras pelas quais o patrimônio cultural e o turismo se articulam para a gestão do território num contexto globalizado.

Palavras-chave: turismo, patrimônio cultural, transporte ferroviário, ferrovias turísticas, Brasil, Argentina

RESUMEN

ALLIS, Thiago. **Turismo, patrimonio cultural y ferrocarriles: un estudio acerca de los trenes turísticos en Brasil y en la Argentina**. 2006. 232h. Disertación (Maestría) – Programa de Pós-graduação em Integração da América Latina, Universidade de São Paulo, 2006.

Este trabajo identifica, cualifica y analiza los trenes turísticos en Brasil y en la Argentina, mediante cuatro estudios de caso: dos en Brasil – Viação Férrea Campinas-Jaguariúna y Serra Verde Express – y otros dos en la Argentina – Tren de la Costa y Viejo Expreso Patagónico. Nuestro principal objetivo fue comprender como tales trenes contribuyen para la preservación del patrimonio cultural ferroviario. Para eso, proponemos un concepto de “trenes turísticos” con base en las cuestiones del turismo, del patrimonio cultural y del transporte ferroviario en los dos países. Presentamos además algunas discusiones acerca del actual momento de la urbanización, para que posemos comprender como el patrimonio cultural y el turismo se articulan para la gestión del territorio urbano en un contexto globalizado.

Palabras-clave: turismo, patrimonio cultural, ferrocarriles, trenes turísticos, Brasil, Argentina.

ABSTRACT

ALLIS, Thiago. **Tourism, cultural heritage and railways: an essay about the tourist railways in Brazil and in Argentina**. 2006. 232p. Dissertation (Master Degree) – Programa de Pós-Graduação em Integração da América Latina, Universidade de São Paulo, 2006.

This piece identifies, qualifies and analyses the tourist railways in Brazil and Argentina through four case studies: two in Brazil – the Viação Férrea Campinas-Jaguariúna and the Serra Verde Express – and two in Argentina – the Tren de la Costa and the Viejo Expreso Patagónico. Its main objective is to understand how these tourist railways can contribute to the railway heritage preservation. Thus, a concept of “tourist railways” is developed based on tourism, cultural heritage and railways issues of both countries. To substantiate these considerations, this essay also presents a discussion about the present phase of the urbanization process, leading to an understanding of the correlation between tourism and cultural heritage for urban management in the globalization scenario.

Key-words: tourism, cultural heritage, railways, tourist railways, Brazil, Argentina.

Lista de siglas

ABOTTC	Associação Brasileira dos Operadores de Trens Turísticos e Culturais
ABPF	Associação Brasileira de Preservação Ferroviária
ANTT	Agência Nacional de Transportes Terrestres
ARS	Pesos argentinos
APN	Administración de Parques Nacionales
BID	Banco Interamericano de Desenvolvimento
BNDES	Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
CEPAL	Comissão Econômica para a América Latina e Caribe
CNRT	Comisión Nacional de Regulación del Transporte
CVRD	Companhia Vale do Rio Doce S/A
CMEF	Companhia Mogiana de Estradas de Ferro
EMBRATUR	Instituto Brasileiro de Turismo
ESFECO	Estrada de Ferro do Corcovado
FA	Ferrocarriles Argentinos
FEPASA	Ferrovias Paulista S/A
ICOMOS	International Council on Monuments and Sites
IPHAN	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
MPF	Movimento de Preservação Ferroviária
OMT	Organização Mundial do Turismo
PRODETUR	Programa de Desenvolvimento do Turismo
RFFSA	Rede Ferroviária Federal S/A
RMBA	Região Metropolitana de Buenos Aires
RVPSC	Rede de Viação Paraná-Santa Catarina
SPR	São Paulo Railway
UNESCO	United Nations for Educational, Scientific and Cultural Organization
VEP	Viejo Expreso Patagónico
VFCJ	Viação Férrea Campinas-Jaguariúna

Lista de figuras

Figura 1 – Estação Central de Montevideu – 2004.....	84
Figura 2 – Estação Jaguariúna – s/d.....	144
Figura 3 – Estação Jaguariúna – 2004.....	144
Figura 4 – Ramos de café no detalhe de banco.....	153
Figura 5 – Maria-fumaça – Estação Jaguariúna.....	153
Figura 6 – Distribuição da população paranaense em 1780.....	159
Figura 7 – Vista geral de Puerto Madero.....	181
Figura 8 – Vista geral de Puerto Madero.....	181
Figura 9 – Composição – Tren de la Costa.....	184
Figura 10 – Estação San Isidro – Tren de la Costa.....	184
Figura 11 – Ponte ferroviária sobre o Rio Chubut.....	194
Figura 12 – Paisagem a partir do VEP – El Maitén.....	194
Figura 13 – <i>Carretas</i> transportando fardos de lã – início século XX.....	201
Figura 14 – Catedral de Bariloche.....	206
Figura 15 – Centro Cívico de Bariloche.....	206
Figura 16 – Locomotiva 1922 – Esquel.....	210
Figura 17 – Casa feita de dormentes – Nahuel Pan.....	210

Lista de gráficos

Gráfico 1 –Entrada de turistas no Brasil 1970-2003.....	62
Gráfico 2 – Principais países emissores de turistas para o Brasil – 2003.....	63
Gráfico 3 – Chegadas internacionais na Argentina – 2003.....	72
Gráfico 4 – Extensões das ferrovias turísticas no Brasil.....	127
Gráfico 5 – Extensões das ferrovias turísticas na Argentina.....	128
Gráfico 6 – Número de passageiros transportados pelo Tren de la Costa – 1995-2004.....	190
Gráfico 7 – Evolução do fluxo de turistas no VEP – 1994-2003.....	209

Lista de mapas

Mapa 1 – Localização das ferrovias turísticas no Brasil – por Estado.....	126
Mapa 2 – Localização das ferrovias turísticas na Argentina – por província.....	126
Mapa 3 – Viação Férrea Campinas-Jaguariúna.....	136
Mapa 4 – Malha ferroviária paulista – 1950.....	146
Mapa 5 – Malha ferroviária paulista – 1980.....	146
Mapa 6 – Malha ferroviária paulista – 2000.....	146
Mapa 7 – Malha ferroviária paulista – 2001.....	146
Mapa 8 – Regiões de Curitiba e Paranaguá.....	157
Mapa 9– Região Metropolitana de Buenos Aires – RMBA.....	178
Mapa 10 – Percurso do Tren de la Costa.....	184
Mapa 11 – Corredor turístico da Região Metropolitana Norte.....	188
Mapa 12 – Arredores de Esquel e El Maitén.....	195
Mapa 13– Província de Chubut	207

Lista de quadros

Quadro 1 – Principais países beneficiados com programas do BID.....	84
Quadro 2 – Mudanças recentes nos transportes e desenvolvimento do turismo.....	118
Quadro 3 – Estações do Tren de la Costa.....	175
Quadro 4 – Quadro de informações gerais sobre os dois trechos do VEP.....	195
Quadro 5 – Detalhes de quilometragem entre Esquel e El Maitén.....	196

Lista de tabelas

Tabela 1 – Informações gerais sobre ferrovias em países sul-americanos.....	99
Tabela 2 – Passageiros transportados por ferrovia no Brasil – em milhões.....	105
Tabela 3 – Privatizações de empresas federais brasileiras – por período em mil US\$.....	106
Tabela 4 – Privatizações do sistema ferroviário brasileiro – por malha em milhões US\$....	106
Tabela 5 – Privatizações do sistema ferroviário argentino – cargas.....	113
Tabela 6 – Privatizações do sistema ferroviário argentino – passageiros.....	113
Tabela 7 – Passageiros transportados nas ferrovias turísticas brasileiras – 2003.....	130
Tabela 8 – Passageiros transportados nas ferrovias turísticas argentinas – 2003 e 2004..	131
Tabela 9 – Expansão das principais ferrovias paulistas – em quilômetros.....	142
Tabela 10 – Expansão da malha ferroviária paulista – 1870-1940.....	142
Tabela 11 – Informações gerais das estações do trecho Paranaguá-Curitiba.....	158
Tabela 12 – Evolução populacional de Curitiba – 1817-1980.....	162
Tabela 13 – Evolução da demanda da Serra Verde Express – 1997-2005.....	166
Tabela 14 – Indicadores turísticos do Estado do Paraná.....	167
Tabela 15 – Dados gerais das regiões turísticas do Paraná.....	168
Tabela 16 – Origens da demanda de visitantes ao litoral do Paraná.....	170
Tabela 17 – Evolução no fluxo de turistas no VEP – 1994-2003.....	209

Sumário

Lista de figuras

Lista de gráficos

Lista de mapas

Lista de siglas

Lista de tabelas

1. Introdução	17
2. Considerações teóricas e metodológicas	23
2.1. <u>Recorte teórico</u>	24
2.2. <u>Delimitação do objeto de pesquisa</u>	26
3. O turismo na contemporaneidade	31
4. Turismo, patrimônio cultural e ferrovia	45
4.1. <u>Turismo</u>	47
4.1.1. Organização e estruturação do turismo	48
4.1.1.1. Antecedentes históricos	48
4.1.1.2. Os números recentes do turismo	50
4.1.1.3. Tratamento conceitual	52
4.1.1.4. A cidade e o patrimônio cultural	55
4.1.2. Turismo no Brasil	58
4.1.3. Turismo na Argentina	66
4.2. <u>Patrimônio cultural</u>	74
4.2.1. Valores, conceitos e antecedentes	75
4.2.2. Cartas do patrimônio: referencial global	79
4.2.3. O patrimônio cultural como mercadoria	83
4.2.4. Mecanismos de preservação do patrimônio	90
4.2.4.1. Brasil	91
4.2.4.2. Argentina	92
4.3. <u>Ferrovia</u>	94
4.3.1. Histórico no mundo	94
4.3.2. O contexto latino-americano	97
4.3.2.1. Brasil	101
4.3.2.2. Argentina	108

5. Ferrovias turísticas	115
5.1. <u>Meios de transporte e turismo</u>	116
5.2. <u>Ferrovias turísticas: proposta de definição</u>	121
5.3. <u>Ferrovias turísticas no Brasil e Argentina: características gerais</u>	125
5.4. <u>Critérios de seleção e análise</u>	131
5.5. <u>Brasil</u>	134
5.5.1. Viação Férrea Campinas-Jaguariúna	134
5.5.2. Serra Verde Express	156
5.6. <u>Argentina</u>	174
5.6.1. Tren de la Costa	174
5.6.2. Viejo Expreso Patagónico	193
Conclusões	214
Referências bibliográficas	222

Capítulo 1

Introdução

1. Introdução

A atividade turística vem assumindo progressiva importância nas trocas comerciais e culturais na América Latina. Por isso, neste trabalho, propusemo-nos a realizar um estudo comparativo entre Brasil e Argentina, através de técnicas e parâmetros que permitissem enxergar as questões pertinentes ao assunto em ambos os países. Em paralelo, na parte conceitual, buscamos extrair parcelas de alguns assuntos e disciplinas que não fazem parte de nossa formação original, mas são esclarecedoras para embasar e explicar um objeto de estudo específico – ferrovias turísticas – numa temática específica – o turismo.

Partimos do pressuposto que o turismo, enquanto campo de estudo inter e multidisciplinar, exige aportes teóricos e conceituais de várias disciplinas, seja para abordagens teóricas, seja para a operacionalização de suas propostas.

Na primeira parte do trabalho, no Capítulo 1, apresentamos o caminho teórico-metodológico para nossa argumentação, onde descrevemos os conceitos centrais que sustentaram a análise do objeto de pesquisa, bem como suas delimitações. Citamos, de forma genérica, os teóricos e os conceitos que nos foram importantes e, ainda, explicamos as formas de organização da pesquisa – tanto no que diz respeito ao trabalho empírico, quanto ao ordenamento teórico e conceitual.

Feito isso, procedemos, no capítulo 2, a uma reflexão sobre o turismo na etapa presente da urbanização. Para que compreendêssemos o circuito de valorização da cultura como elemento mercantilizado pelo turismo, foi imprescindível entender o que rege, afinal, as relações econômicas, sociais e políticas na contemporaneidade. Isso foi apresentado a partir de algumas concepções teóricas sobre o atual estágio da globalização e suas implicações na gestão urbana, no tratamento do patrimônio cultural e na organização do turismo.

Uma vez que a atividade turística pressupõe uma série de condicionantes de ordem econômica, social, cultural e política, pareceu-nos pertinente algumas discussões acerca de turismo no contexto da *sociedade global* e da *acumulação flexível*. Com isso, percebemos que as intervenções urbanas atuais se pautam, muitas vezes, por estratégias de empresariamento urbano, na busca de tornar a cidade um espaço apto para enfrentar a competitividade presente.

Dentre as várias formas de execução desta estratégia, a cultura emerge como forma mercantilizada, em que os agentes sociais se combinam para a adaptação do espaço urbano às demandas atuais de gestão do território. Num processo repleto de polarizações e fragmentações, as expressões culturais – agora, em forma de mercadorias – entram para o circuito da comercialização do turismo, essencialmente como turismo cultural.

O estudo sobre a urbanização pelo prisma da globalização traz um arcabouço teórico importante para as análises do turismo na atualidade. Pois, por mais que as atividades de lazer – e, neste caso, especificamente o turismo – se desenvolvam em uma infinidade de espaços, a relação com a cidade é inerente à concretização da atividade turística.

Com o contexto da globalização delineado, foi possível lançar discussões que fizessem o contraponto entre as questões globais e as situações localizadas. Ou seja, apesar da homogeneização econômica, cultural, social, etc, pareceu-nos importante levantar questões ligadas às especificidades do local, como elementos exclusivos de cada região que dão ritmo e forma aos efeitos da globalização em cada porção do espaço mundial, com especial interesse na América Latina – com destaque para o Brasil e a Argentina.

Com isso, construímos uma moldura abrangente a partir da qual delimitamos o nosso objeto de pesquisa – as ferrovias turísticas. Selecionamos algumas questões específicas, que, no Capítulo 3, foram descritas para explicar a operacionalização de tais ferrovias no contexto contemporâneo do turismo na América Latina. De forma a nos fornecer subsídios de comparação compatíveis, as categorias de análise eleitas foram abordadas em três escalas: genérica, brasileira e argentina.

O turismo foi a primeira questão tratada, posto que as ferrovias turísticas, segundo nossa proposta, são parcelas de um fenômeno maior e em transformação. No limiar do século XXI, alguns países periféricos – do sudeste asiático, da América Latina e da África – passaram a compor um grupo importante no que tange às novas fronteiras turísticas mundiais. Este cenário, especialmente nos anos mais recentes, é reflexo da acentuação das relações internacionais impostas pela globalização, em que o turismo é, certamente, um tema de destaque. O mundo globalizado é,

portanto, o grande pano de fundo sobre o qual se projetam as propostas de turismo atuais, fenômeno que é acentuado pelo adensamento das trocas culturais e comerciais – grandemente facilitadas pela tecnologia da informação e pelo melhoramento da logística.

Se, por um lado, as viagens convertem-se em produtos econômicos altamente valorizados de forma massificada, por outro, as destinações são instadas a se fazerem competitivas através da utilização de fatores que lhes são peculiares. Apesar de paradoxal, é assim que o turismo – em especial o turismo internacional – se estrutura: transformando o que tem de específico em aceitável e reconhecível a partir da homogeneização comercial. Em outras palavras, o turismo é o veículo-padrão de distribuição de símbolos territorializados: a forma é homogeneizante, mas o conteúdo é particularizado.

Nos desenvolvimentos recentes da atividade turística, vemos que, apesar da persistência dos tradicionais destinos *sun and sea* no mercado turístico, novas propostas são formuladas com base no fator cultura. Para que pudéssemos chegar a este estágio, pareceu-nos importante apresentar um panorama histórico e conceitual sobre a atividade turística. Com isso, pudemos compreender como, sendo insumo para o turismo, as formas pelas quais as expressões culturais – materiais ou imateriais – se comportam frente aos efeitos globais

Como um segundo tema, abordamos a questão do patrimônio cultural para que pudéssemos entender a trajetória de construção conceitual e a evolução das práticas de intervenção – tendo sempre em tela o ambiente urbano. As práticas e os valores da preservação do patrimônio cultural têm se modificado ao longo de quase 200 anos; e a temática do patrimônio no conjunto da cidade tomou corpo há algumas décadas, de modo que, hoje, tal entendimento se reporta com frequência a estratégias de mercantilização do espaço público, o que é um assunto de primeira ordem para o turismo.

Os elementos das culturas de cada país têm suas peculiaridades, uma vez que foram forjados ao longo de processos sócio-culturais distintos. Entretanto, ao serem incorporados ao mercado turístico – numa realidade global – tais elementos são trabalhados a partir de uma lógica-padrão – o produto turístico. Posto que o turismo assumiu um caráter essencialmente comercial, é forçoso reconhecer que a inserção

do patrimônio cultural nos planos e ações de desenvolvimento turístico, não é uma ação casual. Trata-se, com efeito, de propostas impregnadas de uma pós-modernidade – ou pelo menos de alguns elementos dela – cujo elã é a fruição da produção humana, o patrimônio cultural – especialmente o urbano.

As práticas do binômio turismo-patrimônio cultural, quase invariavelmente, estão referenciadas em projetos que se levam a termo nas principais capitais dos países centrais, o que estimula tentativas de replicação de suas formas e valores em outras áreas de características bem distintas. O turismo, nesta situação urbana global, apresenta-se, pois, como tema para projetos de reconversão de áreas urbanas e passa a compor boa parte dos planos de desenvolvimento para as regiões e países. Portanto, para a nossa pesquisa, foi vital compreender a importância que o patrimônio cultural desempenha nos planos de “refuncionalização” urbana, para que entendêssemos as características gerais do turismo cultural na atualidade.

Num estágio ainda mais específico, o estudo sobre a ferrovia, enquanto modal de transporte, fechou o grupo de questões específicas, através de um panorama histórico do desenvolvimento das ferrovias em âmbito mundial, latino-americano e, especificamente, brasileiro e argentino.

Podemos observar também que, além dos aspectos técnicos – muito caros no tocante à logística turística – os sistemas ferroviários legaram marcas culturais, expressas em seu mobiliário, seu material rodante e suas relações culturais, bem peculiares. A ferrovia, em que pese um percurso histórico pontuado de vicissitudes, oferece atualmente estruturas remanescentes que podemos julgar como patrimônio cultural, por seu simbolismo cultural e sua significância histórica em escala local, regional e nacional. Dessa constatação, deduzimos a importância da ferrovia e todas suas formas de representação para o desenvolvimento turístico.

Na sequência, no Capítulo 4, procedemos à caracterização de nosso objeto de estudo específico – as ferrovias turísticas. Entendemos que essas ferrovias guardam relações muito próximas à temática dos meios de transporte para o turismo. Tratamos de categorizar este tipo de transporte ferroviário, muito específico, no conjunto dos modais de deslocamento turístico. Feito isso, propomos uma definição

de *ferrovias turísticas*, segundo as categorias de análise selecionadas e com base no tratamento empírico que o tema vem recebendo nos estudos relativos ao turismo.

Para exemplificar e detalhar a sistemática de operação das ferrovias turísticas – com base nos elementos que consideramos pertinentes e importantes – selecionamos quatro estudos de caso, que foram abordados sob uma mesma técnica de inventariamento e análise. Apesar das peculiaridades dos contextos regionais estudados, essa orientação metodológica permitiu a busca e tratamento de informações de forma objetiva e, mais importante, gerou um quadro comparativo verossímil. Para tanto, elegemos duas ferrovias turísticas brasileiras – Serra Verde Express e Viação Férrea Campinas-Jaguariúna – e duas argentinas – Tren de la Costa e Viejo Expreso Patagónico.

Por fim, apresentamos algumas conclusões possíveis no momento, que foram se construindo no decorrer do trabalho e puderam comprovar nossas hipóteses iniciais. Em suma, vimos que as ferrovias turísticas têm, efetivamente, alguma significância para a organização da atividade turística e, da mesma forma, têm sua função no tratamento de um universo bastante complexo de remanescentes ferroviários. No entanto, conforme pudemos observar, o percurso de valorização do patrimônio cultural ferroviário e a organização e comercialização de produtos turísticos podem ser bastante heterogêneos, em razão dos contextos sociais locais e regionais, da natureza da gestão entidades e do desenvolvimento turístico específico das regiões em pauta.

Estamos cientes de que, ao realizar o trabalho, enveredamo-nos por áreas diferentes da nossa formação, situação esta que pode levar a certas impropriedades. Todavia, a importância dos temas abordados para o contexto latino-americano e o desejo de apresentar, de forma sistematizada, informações coletadas de longa data nos fez assumir esse risco.

Capítulo 2

Considerações teóricas e metodológicas

2. Considerações teóricas e metodológicas

2.1. Recorte teórico

A abordagem do turismo interessou-nos, em primeiro lugar, pelo virtual crescimento da atividade enquanto fenômeno econômico e sua incrível força ordenadora e reprodutora dos espaços. A aproximação teórica foi complexa, uma vez que o turismo, enquanto unidade de conhecimento acadêmico, ainda não goza de identidade própria, sendo abordado por marcos teóricos e conceituais bastante variados. Partimos de um estágio em que o turismo não está completamente estabelecido como uma área de estudos em nível acadêmico, apesar de muitos pesquisadores e centros de estudo estarem, continuamente, complementando as análises sobre o assunto.

Sendo o turismo uma área de estudo interdisciplinar na essência, o nosso quadro teórico foi pautado pela agregação de aportes teóricos de disciplinas e ciências correlatas. No tocante ao turismo, algumas postulam suas teorias e modelos há mais tempo, como a economia e a administração, e, outras mais recentemente, como a geografia, a antropologia, a sociologia e o urbanismo.

Conceitualmente, as discussões de fundo teórico gravitaram em torno do turismo, ao que se procurou agregar outros pilares teóricos: urbanização, patrimônio e sua preservação. Ao se coligirem os resultados e o método para alcançá-los, cumprimos, portanto, um dos objetivos – inclusive de ordem pessoal – de avançar nos estudos de turismo a partir da contribuição teórica e metodológica das disciplinas afins. Para o nosso caso, como premissa, consideramos conveniente a contribuição, basicamente, das disciplinas das ciências sociais aplicadas, em que constem mais acentuadamente elementos do urbanismo e da geografia.

No atual estágio da urbanização, os gestores urbanos são instados a constantes buscas de ferramentas que posicionem as cidades de forma favorável na competição internacional entre os lugares. Bauman (1999) e Ortiz (2003) apresentam versões enriquecedoras sobre os efeitos da globalização e da mundialização. Canclini (2002) e Ianni (2004), num caminho semelhante, foram-nos bastante úteis ao contribuir com visões voltadas para a América Latina, utilizando abordagens e métodos adaptados à realidade do sub-continente.

Isso explica, em parte, a organização e a estruturação do turismo na contemporaneidade, posto que, intrinsecamente, a experiência turística demanda deslocamentos de pessoas entre nações e regiões, criando ambientes de trocas comerciais e culturais.

Percebemos que a adequação dos territórios encontra no turismo parte de suas respostas. Num momento em que o espaço é elevado a bem de consumo peculiar, é a experiência turística, *in loco*, que vai permitir a fruição das paisagens – urbanas ou não –, trazendo consigo expectativas de resultados econômicos favoráveis.

Por isso, optamos por conceitos e críticas que se dedicam a entender de que forma o espaço se re-adeqüa a este momento da organização da produção capitalista, chamado por Harvey (1996, 2005) de *acumulação flexível*. Nesta seara, a geografia colabora com abordagens focadas no “espaço” a partir de entendimentos específicos, o que, muito convenientemente, ajuda a compreender a adequação de territórios para a atividade turística – processo que Knafo (2001) chamou de “turistificação”.

Diante desta teorização inicial, vislumbramos um bom terreno para que se entendam os elementos externos e internos à turistificação de lugares, transformando-os, pois, em destinos turísticos. O cabedal teórico acerca de urbanização no atual estágio da globalização (com em HARVEY, 1996, 2005; LENCIONI, 1994; CASTELLS, 2000, 2003; FERNANDES, 2001; RYKWERT, 2004; BORJA, DE FORT, 1996, SCOTT et al., 2001) serviu de base para o entendimento do panorama geral em que se desenvolvem políticas de turismo. As análises de Sassen e Roost (2001), Vaz e Jacques (2003) e Zukin (2003) foram esclarecedoras acerca da re-funcionalização das cidades em função das atividades de lazer, entretenimento e turismo, sendo que Scherer (2002) nos fornece uma abordagem centrada na *paisagem urbanística*, enquanto materialização de processos sociais específicos.

Procuramos também harmonizar essa abordagem, mais ampla, com temas específicos, especialmente no tocante à valorização do patrimônio cultural como mercadoria e sua leitura em função do turismo. No bojo das políticas

preservacionistas, destacamos, então, as principais fontes de crítica, tais como Choay (2001), Leite (2002), Jeudy (2005), Arantes (2002) e Vainer (2002). Em linhas gerais, procuramos municiar-nos com elementos teóricos que explicam, ainda que de forma ácida e por vezes pouco otimista, a relação entre o patrimônio cultural e o turismo.

Os estudos de caso forneceram um panorama empírico sobre práticas de intervenção urbana baseadas na valorização do patrimônio, com fins notadamente turísticos (BARBOSA, 2001; LEITE, 2002; LIMA, 2004; NOBRE, 2002). O passo seguinte foi elaborar análises e críticas que congregassem esses elementos sobre cada representante do objeto de pesquisa escolhido.

2.2. Delimitação do objeto de pesquisa

O conteúdo do trabalho, permitido pelas pesquisas *in loco* e atualização bibliográfica, pretendeu transmitir considerações sobre os fenômenos apresentados, necessariamente vinculados ao turismo. As realidades das regiões analisadas, de alguma forma, articulam temas de turismo, preservação do patrimônio e urbanização, sobre os quais – em diferentes níveis de profundidade – há abundante bibliografia.

Essas observações puderam ser testadas tendo por alvo de análise as *ferrovias turísticas*, definidas como unidades básicas de pesquisa. Para tanto, todas as questões maiores convergem para explicar o contexto de inserção dessas ferrovias, em que pese o atual estágio da urbanização, bem como suas relações globais e o rebatimento na escala local. Por conseguinte, o turismo, segmentado como *turismo cultural*, é resultado desses processos mais amplos, cujas práticas e experiências são influenciadas por valores contemplados na contemporaneidade.

Assim, numa esfera mais específica, o turismo cultural que tem como foco o patrimônio cultural ferroviário se dá a partir de especificidades locais. De uma forma geral, as particularidades locais que atraem a curiosidade do visitante se vinculam à instalação, ao desenvolvimento, à decadência e à recente valorização da ferrovia enquanto bem cultural. Este processo foi detalhado na estrutura geral do trabalho e

também em cada estudo de caso, pois consideramos que é daí que emergem os fatores de atração turística atual.

Metodologicamente, o trabalho se mostrou bastante denso, posto que foram analisadas situações específicas em contextos bastante heterogêneos. Em termos práticos, significa afirmar que as ferrovias turísticas estão imersas em realidades muito próprias, o que, num plano ideal, exigiria pesquisas isoladas. Por isso, visando a harmonia geral da pesquisa, foram feitas aproximações propositalmente, de forma a tornar a pesquisa exeqüível no tempo disponível.

Em determinados momentos, ao nos depararmos com complexidades de informações variadas, questionamos se poderíamos aplicar a análise comparada para cada caso estudado. Ademais, o trabalho foi complexo não somente pela variação na apreensão de cada caso, mas também pelo volume global de dados. Assim, em função de tempo, disponibilidade de arquivos, presteza das entidades envolvidas, dispersão geográfica dos objetos de pesquisa, recursos financeiros para deslocamento do pesquisador, dentre outros, as análises particulares para cada ferrovia tiveram de ser feitas com volumes diferentes de material e em ambientes bastante díspares. Com isso, a crítica em cada caso teve de ser adequada e – é forçoso dizer, muitas vezes revista diante das situações efetivas da pesquisa.

Este talvez seja o problema metodológico central de pesquisas comparadas: conseguir dar um tratamento similar a todos as frentes de trabalho. Nunca perdemos de vista que o objeto específico dessa pesquisa é claramente a ferrovia turística, enquanto unidade de análise empírica. No entanto, não é exagerado reiterar: suas várias expressões no imenso universo da atividade turística no Brasil e na Argentina estão assentadas em muitas especificidades de contexto – as quais, como dito, foram apreendidas em diferentes níveis para cada caso.

A pesquisa se pautou pela análise das similaridades entre esses tão variados cenários. A começar pelo fato de, cá ou lá, a ferrovia, enquanto instrumento complementar da produção econômica e social, ter-se estabelecido a partir de condicionantes semelhantes. Ou seja, o capital estrangeiro e o *know-how* em ferrovias das nações centrais foram os responsáveis maiores pela estruturação das redes ferroviárias latino-americanas. Essa situação, de certa forma, casa-se com uma nuance dominante de comercialização por parte daqueles países, já que a

tecnologia – mais que os capitais – tem um centro emissor comum: as nações pioneiras na industrialização, com destaque para Inglaterra, França, Bélgica e Alemanha. Por essa razão, a espacialização da ferrovia na América Latina passa pelo fio condutor comum das técnicas e equipamentos estrangeiros, o que nos permite identificar pontos de tangência nos resultados que a ferrovia legou aos territórios.

Além disso, podemos identificar um ponto de convergência na situação urbana no Brasil e na Argentina – enquanto países latino-americanos. Sendo países da periferia, as vicissitudes, contradições e riquezas da urbanização latino-americana oferecem um paralelo inter-nações. Não é demais lembrar o seminal estudo de Romero (2004a) sobre a urbanização latino-americana, em que, por uma abordagem histórica, compreende-se a essência do sub-continente a partir do desenvolvimento urbano.

Atualizando a questão para os últimos 25 anos, identificamos uma proeminência de duas potências econômicas regionais. Brasil e Argentina, e suas grandes metrópoles Buenos Aires e São Paulo, encabeçam um fluxo de trocas internacionais capazes de polarizar territórios além-fronteiras. Ao lado da Cidade do México, essas duas cidades são nós da conexão planetária no atual estágio da urbanização latino-americana. Por uma série de complexidades sociais, culturais e econômicas, dado o destaque dessas duas metrópoles, as situações urbanas no Brasil e Argentina apresentam traços de semelhança, uma vez que essas duas nações dominam a cena política e econômica na América do Sul.

Por fim, as similitudes finais advêm de um contexto em que o desenvolvimento do turismo e suas articulações com o patrimônio cultural redundam em expressões lastreadas no atual macro-cenário econômico, político, social e cultural. Em termos práticos, o desenvolvimento do turismo no Brasil e na Argentina – e nos outros países latino-americanos – vincula-se às propostas contemporâneas de gestão do território, num contexto em que o apelo às formas culturais, principalmente, materiais – o patrimônio cultural – são o elã para projetos de re-desenvolvimento urbano.

Na prática, esses projetos não se efetivam apenas nas grandes aglomerações. Mas, de alguma forma, o tratamento dado ao patrimônio cultural e ao turismo está, em maior ou menor grau, referenciado em valores e práticas muito comuns às

grandes cidades. Assim é que, seja em Buenos Aires ou nos confins da Patagônia, seja em Campinas ou na Serra do Mar paranaense, existe um fio condutor que une as propostas de desenvolvimento turístico, voltadas à exploração comercial e cultural do patrimônio remanescente da ferrovia, agora re-significado como patrimônio cultural ferroviário.

Diante desses elementos aproximativos e distintivos, empreendemos comparações que enfatizassem determinados temas – turismo, patrimônio cultural, ferrovia – que pudessem trazer resultados esclarecedores à realidade latino-americana. Isso não significa, contudo, uma homogeneização de abordagens, facilitando conclusões a custo de tornar o espaço transparente; ao contrário, nos termos de Milton Santos, são as “rugosidades do espaço” que dizem sobre sua formação. Consideramos, contudo, que a formação do espaço latino-americano oferece condicionantes suficientes para uma abordagem comparada.

A centralização da pesquisa empírica em objetos muito claros – as ferrovias turísticas – foi precedida de ordenamentos teóricos que dizem respeito ao atual estágio da urbanização e às práticas e os preceitos preservacionistas, como em Choay (2001) e todas as “cartas patrimoniais” – com destaque para a Carta de Turismo Cultural, do ICOMOS, e as Normas de Quito, de 1967.

Não podemos, diante disso, negligenciar a sempre presente atividade turística como anteparo para quaisquer abordagens. Afinal, este trabalho originou-se de inquietações – questões, por assim dizer – relativas à organização do turismo, bem como às políticas de turismo e, destacadamente, à sua situação enquanto disciplina. Por isso, como grande eixo estruturador de todas as fases da pesquisa, as análises sobre o turismo (BARRETO, 1999; BENI, 2001; BOULLÓN, 2002; BOYER, 2003; COOPER et al., 2001; GOELDNER et al, 2002; HALL, 2004; PEARCE, 2003; TRIGO, 2000) formam a base para o estudo de um objeto de pesquisa bem específico, no bojo do turismo cultural. Para abordar o transporte ferroviário enquanto parte da atratividade turística, as propostas metodológicas de Palhares (2002) e Thomson (2004) mostraram-se igualmente esclarecedoras.

Num primeiro momento, consideramos as ferrovias que estavam em funcionamento ininterrupto por pelo menos um ano. Em se tratando da gestão, atentamos para ferrovias administradas por empresas privadas, organizações do

terceiro setor e poder público, para que pudéssemos entender, em cada caso, o tratamento dado ao patrimônio cultural ferroviário em função do turismo. Além da forma de gestão, consideramos também a extensão e a localização das ferrovias turísticas brasileiras e argentinas, permitindo-nos uma leitura padronizada de seus elementos constitutivos.

Metodologicamente, procedemos a uma seleção de parte do universo da pesquisa, pois, para que pudéssemos realizar análises comparativas profícuas, algumas ocorrências mereciam ser privilegiadas. Por isso, selecionamos quatro diferentes ferrovias turísticas, sobre as quais desenvolvemos pesquisas empíricas particularizadas, por considerarmos que a atratividade turística reside nas especificidades.

Para sustentar essa seleção, apresentamos alguns elementos acerca da formação espacial das regiões onde se situam as ferrovias em estudo, destacando as origens históricas da região e da ferrovia e o recente desenvolvimento do turismo – sendo este a base sobre a qual a ferrovia se sustenta do ponto de vista da viabilidade econômica.

Diante dos dados, das análises e dos aportes teóricos apresentados, encaminhamos, nas Conclusões, alguns resultados de abordagens multidisciplinares acerca das ferrovias turísticas, um assunto ainda pouco presente nos estudos de turismo.

Capítulo 3

O turismo na contemporaneidade

3. O turismo na contemporaneidade

Para a contextualização do turismo na atualidade, são fundamentais algumas reflexões teóricas sobre a urbanização e a globalização. Elegemos algumas referências teóricas capazes de propiciar um arcabouço para a discussão de questões mais específicas – o turismo e suas práticas voltadas à fruição do patrimônio cultural. O intuito desse quadro teórico não é propor novos conceitos ou definições, senão emoldurar, a partir de fontes variadas, o fenômeno que há algumas décadas vem ensejando uma re-configuração espacial e definindo relações internacionais diferenciadas.

Para a realização desta tarefa, optamos por duas vertentes: a primeira procura descrever os processos globais de organização da produção – material, social e espacial. Com isso, procuramos criar uma base conceitual mais ampla para que se assentem questões específicas no decorrer do trabalho. A segunda analisa como tais processos contemporâneos interagem na reprodução do urbano, a fim de que se possa delinear o papel do patrimônio cultural e do turismo nesse processo.

Sabemos que as duas linhas argumentativas não são excludentes, uma vez que o atual estágio da urbanização está intrinsecamente articulado com a organização da produção na esfera global. A opção foi didática, pois, sem condições de nos aprofundarmos em tais discussões, a estrutura do trabalho buscou embasar de modo consistente as questões pertinentes ao turismo.

Esse conteúdo conceitual serve para indicar a seara na qual o turismo se desenvolve atualmente, e, mais ainda, apontar as orientações de muitos projetos de reprodução do espaço em função de uma atividade específica, o turismo. Em face desta realidade, o turismo pode ser compreendido em função das circunstâncias exógenas, no âmbito das trocas globais, e endógenas, com a análise localizada dos processos globalizadores.

* * *

Harvey (2005), ainda que semanticamente não fale em *globalização*, sugere a construção de uma nova contemporaneidade capitalista a partir dos anos 70 – especificamente a partir de 1972-3. Por sua vez, a *estratégia global de acumulação*

do capital é entendida como uma adaptação do sistema produtivo a partir das mudanças globais impostas nos decênios do pós-guerra, tornando possível uma “revolução espacial no comércio e no investimento global”.

Os significados e desdobramentos da globalização no limiar do século XXI foram precocemente identificados há mais de uma década como um fenômeno impositivo de “reparo espacial”. Os anos 70 e 80 foram, segundo Harvey (2005),

(...) um conturbado período de reestruturação econômica e de reajustamento social e político. No espaço social criado por essas oscilações e incertezas, uma série de novas experiências nos domínios da organização industrial e da vida social e política começou a tomar forma. Essas experiências podem representar os primeiros ímpetus da passagem para um regime de acumulação inteiramente novo, associado com um sistema de regulamentação política e social bem distinta.

O novo regime, chamado de *acumulação flexível*, é marcado pelo crescimento acentuado do setor de serviços, resultado de transformações na organização da produção, influenciando diretamente na organização do espaço em que o escopo analítico passa a ser o globo. A acumulação flexível é, pois, apresentada como uma resposta ao impasse para o fim do século XX, ainda que seja uma adaptação de situações conhecidas, uma remodelação do capitalismo.

Para Harvey (2005) e Bauman (1999), o conceito de “compressão espaço-tempo” passa uma idéia relativa de velocidade, pois, ainda que os meios de transporte estejam cada vez mais eficientes, o que importa é o *transporte de informação*. Por isso, a mobilidade contemporânea desvincula a informação e seu portador, não importando mais a distância física: o *e-mail* vence distâncias ínfimas ou globais instantaneamente.

A espinha dorsal do significado da globalização é apresentada por Bauman (1999) como uma tirania do global, em que o poder de decisão transcende o lugar, o local, e, paulatinamente, transfere-se aos processos globais:

(...) não há mais uma localidade com arrogância bastante para falar em nome da humanidade como um todo ou para ser ouvida e obedecida pela humanidade ao se pronunciar. Nem há uma questão única que possa captar e teleguiar a totalidade dos assuntos mundiais e impor a concordância global. (...)

O significado mais profundo transmitido pela idéia de globalização é o do caráter indeterminado, indisciplinado e de autopropulsão dos assuntos mundiais; a ausência de um centro (...).

Como marca deste processo, o consumo ganha contornos alegóricos ao ofertar produtos e serviços espetacularizados¹ para parcelas cada vez mais fragmentadas de mercados globalmente instalados.

Harvey (2005) aponta a cidade de Baltimore como exemplo pioneiro de adaptação urbana pós-moderna, onde, a partir de um mega evento de lazer, levou-se a termo a re-qualificação urbana de uma região a beira mar. Ademais das intervenções físicas, o que fica patente nesse exemplo são os novos valores urbanos que permeiam a proposta, típica do *empresariamento urbano* – como veremos mais adiante. Este modelo tem na sua origem marcas padronizadas de intervenção, adornadas com elementos arquitetônicos e urbanísticos reconhecíveis entre si.

Diante dessa realidade, temos que refletir com mais atenção sobre o papel do urbano, especialmente no que tange ao protagonismo das “grandes cidades” ou “globais” ou “mundiais”². Daí porque Ianni (2004) situar as “cidades mundiais” no topo da nova hierarquia urbana que nasce com o pós-modernismo:

A rigor, a globalização do mundo revela-se de modo particularmente acentuado na grande cidade, metrópole, megalópole. Aí cruzam-se relações, processos e estruturas de todos os tipos, em diferentes direções e gradações. Algumas são principalmente uma fábrica, outras, centros de vida política, assim como há as que se especializam em atividades artísticas.

Canclini (2003), com base nos estudos originais de Saskia Sassen, Manuel Castells, Jordi Borja e Peter Hall, considera que as “grandes cidades” são espaços para imaginar a globalização e articulá-la com o nacional e o local. O autor, baseado nas fontes citadas, aponta quatro requisitos de uma cidade global: i) forte presença de empresas transnacionais, ii) mistura multicultural de habitantes nacionais e estrangeiros, iii) prestígio decorrente da concentração de elites artísticas e científicas e iv) alta porcentagem de turismo internacional.

A forma pela qual este fenômeno se operacionaliza é a construção de uma *sociedade eminentemente de consumo*. Em comparação com a sociedade moderna, formada essencialmente por produtores, a sociedade pós-moderna coloca ênfase nos consumidores.

¹ Sobre o assunto, ver DEBORD, Guy. *A sociedade do espetáculo: comentários sobre a sociedade do espetáculo*. (1999). Rio de Janeiro: Contraponto

² Usamos o conceito de forma livre e não com a especificidade caracterizada por Sassen e Roost (2001).

Ao tratar do consumidor como cidadão global ideal, Baumann (1999) se aproxima de uma temática bastante pertinente à discussão de turismo, pois, em sendo os turistas consumidores pós-modernos, abre-se a possibilidade de entender como as motivações e representações de viagem vão equacionar o espaço turístico. Por exemplo, a questão da *volatilidade de gostos* é especialmente importante para a organização e gerenciamento de destinos turísticos, uma vez que a vida útil dos produtos a eles vinculados será função da demanda consumidora. Isso traz implicações profundas ao planejamento de investimentos públicos – por vezes, até, de ordem nacional – e à inserção da vida comunitária no ciclo de desenvolvimento turístico.

A temática urbana lança luz sobre os estudos do patrimônio cultural. Em grande parte dos projetos de ressignificação do patrimônio cultural para o turismo nota-se a retração ou eliminação dos espaços públicos, fazendo com que espaços de significado coletivo se confundam com aqueles de interesse para a atividade turística, transformando-se em *espaços de consumo turístico*.

Do pioneirismo de Baltimore aos projetos contemporâneos de requalificação urbana, transcorreu um período de depuração de um modelo de gestão urbana baseado em *competitividade* (ARANTES, 2002), *empreendedorismo urbano* (HARVEY, 2005) e *planejamento estratégico* (VAINER, 2002), todos referenciados e interligados a elementos globalizados.

O nexo entre o global e o local só pode ser entendido a partir do pressuposto de que o capitalismo hoje produz especialização, fragmentação, interdependência e internacionalização em níveis sem precedentes (FERNANDES, 2001). Harvey (2005), através do conceito da *compressão do espaço-tempo*, sugere que desde meados da década de 1970 o mundo passa pela transição de um modelo de produção fordista para uma acumulação flexível, sendo esta última notadamente de base global.

A mudança nos padrões de desenvolvimento vem impondo às cidades uma reorganização de sua articulação espacial, de ordem física e social. Harvey (2005) acrescenta:

O fato de [as cidades] estarem tão pressionadas (...) é compreensível, dada a história da desindustrialização e da reestruturação, que deixaram a maioria das cidades grandes do mundo capitalista avançado com poucas opções além de

competições entre si, em especial como centros financeiros, de consumo e de entretenimento. Dar determinada imagem à cidade através da organização de espaços urbanos espetaculares se tornou um meio de atrair capital e pessoas (do tipo certo) num período (que começou em 1973) de competição interurbana e de empreendimentismo urbano intensificados.

As antigas aglomerações urbanas e suas funções, portanto, não serão extintas, senão reformuladas de acordo com as demandas de ordem global. Scott et al. (2001) entendem a cidade-região como centro da vida moderna, baseados nos primeiros conceitos de “cidade mundial” e “cidade global”. O urbano e a existência de cidades-regiões teriam suas funções redefinidas na escala da globalização, que trouxe transformações significativas na antiga ordem das coisas. Para Scott et al. (2001),

Existem, atualmente, muitas experiências institucionais que apontam na direção de uma nova organização social e política do espaço. Essa nova organização consiste sobretudo na hierarquia de escalas territoriais interpenetradas de atividade econômica e de relações de governança, variando do global até o local e na qual o sistema emergente de cidades-regiões se destaca.

O poder central nacional, antes balizador das formas de organização do espaço, cede espaço à emergência do poder local: a cidade ganha destaque nas políticas de ocupação ao negociar seus projetos diretamente com os agentes da produção econômica. Daí o porquê da globalização da economia capitalista debilitar possibilidades de estratégias nacionais e ensejar a formação de centros decisórios supra-nacionais (IANNI, 2004).

Em detrimento de macro-políticas de desenvolvimento, que se concretizam pela abordagem do espaço nacional, são cada vez mais recorrentes programas setoriais e regionais, nos quais a cidade ou a região são unidades básicas para estratégias de investimento e desenvolvimento.

Castells (2003), por sua vez, relativiza o poder da homogeneização da globalização sobre os territórios nacionais, valorizando as diferentes intensidades e escalas através das quais as relações globais se materializam no território:

O fenômeno da cidade global não pode ser reduzido a alguns núcleos urbanos no topo da hierarquia. (...) Em cada país a arquitetura de formação de redes reproduz-se em centros locais e regionais, de forma que o sistema todo fique interconectado em âmbito global.

Portanto, por mais que o capital transnacional e, com ele, a cidade-global ou cidades-regiões determinem tendências de desenvolvimento das relações de produção, as demais parcelas do território ainda são fortemente marcadas por suas territorialidades originais. Assim, todos os pontos do território global estão sujeitos a padrões mundiais de produção, porém sem que isso logre formatos únicos de construção urbana e social.

De forma geral, dos dualismos entre local e global emerge uma visão em que governos locais convertem-se em empreendedores urbanos. Via de regra, essa transição para governos empreendedores é balizada por vantagens para o capital investidor – priorizado nos projetos urbanos de requalificação urbana e ônus para a coletividade – que não se verá atendida na integridade de suas necessidades, mesmo com propostas aparentemente salvacionistas.

Especulação, efemeridade e polarização de interesses acabam por se fazer presentes em diferentes projetos empreendidos sob a ótica do empresariamento urbano, cujos objetivos econômicos e políticos imediatos são o desenvolvimento econômico através de empreendimentos pontuais.

Borja e de Forn (1996) avaliam as possibilidades no contexto europeu, onde o Movimento de Eurocidades objetiva a promoção econômica da cidade não somente pela competição, mas também por relações de complementaridade. Os autores apontam como um eixo promissor de atuação compartilhada a coordenação e colaboração na promoção externa – turística, cultural, comercial e econômica – e projeção internacional das cidades.

Essa estratégia denota tanto a preocupação da ação local com vistas ao internacional, como também a emergência de possibilidades de ganhos econômicos com o setor terciário, nomeadamente as atividades de lazer, entretenimento e turismo, e agrega dividendos políticos às figuras de gestão da cidade. De qualquer forma, por sua natureza o processo é conflituoso:

A ênfase no turismo, na produção e no consumo de espetáculos, na promoção de eventos efêmeros numa dada localidade representam os remédios favoritos para economias urbanas moribundas. Investimentos urbanos desse tipo podem ser paliativos imediatos apesar de efêmeros aos problemas urbanos. Mas estes são, em geral, altamente especulativos (HARVEY, 1996).

Apesar das forças globais de produção interferirem em todo o mundo, seus impactos se dão de forma diversa nos países periféricos em relação aos países centrais. A título de exemplo, citamos os estudos de Negri e Pacheco (1994), Lencioni (1994) e Gonçalves (1994), que analisaram a desconcentração industrial no estado de S. Paulo. Ademais, muitos estudos sobre os efeitos da globalização na cidade remetem-se ao setor de entretenimento urbano como mote para as reconversões de áreas urbanas (ARANTES, 2002; HARVEY, 2005; JEUDY, 2005; SASSEN, ROST, 2001; VAZ, JACQUES, 2003).

De fato, o crescimento do turismo em escala global desperta possibilidades importantes nos contextos urbanos. A condição das cidades como nós de redes urbanas mundiais oferece motivos suficientes para que figurem nos fluxos turísticos internacionais – seja por *hubs* das companhias aéreas, seja por centralizarem boa parte da gestão dos negócios turísticos, como as sedes das cadeias hoteleiras internacionais ou corporações de agenciamento de viagens.

Além disso, há experiências suficientes em nível mundial para que os elementos intra-urbanos, por sua condição de patrimônio cultural, sejam elevados à condição de protagonistas da atividade turística. Para que possamos esclarecer esta relação, é indispensável entender o significado que o fator cultural desempenha na acumulação flexível, já que o turismo, atualmente, vale-se da representação cultural como forma de comercialização do espaço urbano.

Ortiz (2003) privilegia a discussão do fator cultural no contexto da *sociedade global*. É importante notarmos o protagonismo atribuído à cultura, já que, via de regra, os entendimentos sobre globalização apontam o financismo como elemento irremediavelmente soberano, ao qual os aspectos culturais estariam subordinados. Por considerar este reducionismo uma intransigência, o autor entende que

A correlação entre cultura e economia não se faz (...) de maneira imediata. Isto significa que a história cultural das sociedades capitalistas não se confunde com as estruturas permanentes do capitalismo. (...) Quando falamos de uma economia global, nos referimos a uma estrutura única, subjacente a toda e qualquer economia. Os economistas podem inclusive mensurar a dinâmica desta ordem globalizada por meio de indicadores variados: as trocas e investimentos internacionais. A esfera cultural não pode ser considerada da mesma maneira. Uma cultura mundializada não implica o aniquilamento das outras manifestações culturais, ela coabita e se alimenta delas.

Em virtude desta independência estrutural, o autor identifica dois fenômenos distintos, ainda que inter-relacionados: *mundialização*, como sendo de domínio específico da cultura e *globalização*, referente aos processos econômicos e tecnológicos. A seu juízo, as demandas econômicas globalizadoras, para efetivarem sua lógica financeira, devem se moldar às especificidades locais ou regionais. É dizer, a globalização não está isoladamente a mercê das urgências econômicas desterritorializadoras, mas depende de aproximações às especificidades locais para se concretizar. Em uma palavra, a globalização – apesar de seu caráter totalizante – tem de se territorializar para ser possível.

Canclini (2003) realça o papel da antropologia e da sociologia para abordar quaisquer assuntos que digam respeito à globalização, posto que os tratados comerciais e a simplificação do fenômeno como meramente econômico não tem ajudado a compreender a dimensão cultural da globalização. Para o autor,

Os processos globais (...) vêm sendo constituídos pela circulação mais fluida de capitais, bens e mensagens, mas também de pessoas que se deslocam entre países e culturas como imigrantes, turistas, executivos, estudantes, profissionais, com freqüentes idas e vindas, mantendo vínculos assíduos entre as sociedades de origem e de passagem, que não eram possíveis até meados do século XX. Incorporar este aspecto à teoria da globalização, como vêm fazendo vários antropólogos (...) e alguns sociólogos (...), é reconhecer, por assim dizer, o suporte humano desse processo, sem cair na redução dos movimentos econômicos e fluxos anônimos.

Contudo, o que está em discussão, mais que as ênfases da globalização – ou do globalismo (IANNI, 2004) – é o circuito de valorização da cultura como produto, como mercadoria, situação que tem-se materializado com mais vigor nos espaços urbanos.

Sassen e Roost (2001) relacionam o fenômeno da cidade global com o desenvolvimento da indústria de entretenimento e do turismo. As cidades, além de concentrar um capital internacionalizado da indústria de entretenimento, são locais estratégicos para o consumo de seus artefatos culturais. Os autores concentram-se no atrativo artificialmente construído, especialmente os parques temáticos, que, apesar de territorializados nas cidades, pouco ou nada têm de intrínseco às culturais locais. Trata-se, portanto, de uma condição mercadológica e psicológica favorável ao desenvolvimento de uma indústria cultural.

Imbuídos de uma lógica empreendedorista, os poderes locais buscam no turismo uma parte significativa de suas receitas diretas, fazendo dos serviços e do entretenimento temas privilegiados para a recuperação de economias citadinas combalidas. Vemos, portanto, que a vertiginosa expansão do turismo dos últimos anos está intimamente ligada às novas formas de organização global da produção, para a qual turismo e lazer, empresariamento urbano e “mercantilização” da cultura são parcelas de um mesmo fenômeno de escala global.

O conjunto de ações políticas e econômicas voltadas para a atividade turística gera uma série de implicações espaciais. Em muitos casos, o fator cultural está no centro dos projetos, confirmando, pois, que o vínculo entre empresariamento urbano e turismo é um fenômeno decorrente da globalização.

Vêm sendo abundantes as análises acerca dos aspectos simbólicos que a “renovação” urbana – voltada ou não ao turismo, mas essencialmente às práticas de lazer urbano – traz às relações sociais e políticas das cidades. Neste contexto, o patrimônio cultural edificado emerge como ponto central das possibilidades e das críticas³. Arantes (2002) referencia o nascimento do *culturalismo de mercado* ainda nas décadas de 1960 e 1970, lembrando os clássicos casos de Baltimore, São Francisco, Boston e Nova Iorque:

À medida que a cultura passava a ser o principal negócio das cidades em vias de gentrificação⁴, ficava cada vez mais evidente que os agentes envolvidos (...) que era ela, a cultura, um dos mais poderosos meios de controle urbano no atual momento de re-estruturação da dominação mundial.

Os exemplos se reproduzem mundo afora em padrões mais ou menos reconhecíveis. Em Londres, em meados de 1980, *Docklands*, uma área portuária do fim do século XIX, foi transformada em Zona de Empreendimento Especial e recebeu do governo, até 1999, seis bilhões de dólares com infra-estruturas – rede viária, acessos ferroviários, recuperação de edifícios – e garantia de créditos (RYKWERT, 2004). Barcelona, na Espanha, teve grandes obras de reconversão

³ Essa discussão faz parte do que se vem chamando de “indústria cultural”, fenômeno definido por Vaz e Jacques (2003) como “produção em massa de produtos culturais, [em que] as obras artísticas passam do esclarecimento ao entretenimento, ou diversão, para poder proporcionar uma nova forma de lazer para a sociedade de massa. Esse lazer seria uma cultura de massa reificada que só existe em função do consumo e da massificação resultantes da industrialização da cultura”.

⁴ A autora oferece alguns exemplos de projetos baseados no planejamento estratégico em Paris (Beaubourg), Barcelona (Plans cap al 92/Barcelona 2000), Lisboa (Exposição Mundial de 1998), Bilbao (Museu Guggenheim) e Berlim (Postdamer Platz).

urbana, especialmente na zona portuária; o objetivo era preparar a cidade para as Olimpíadas de 1992 e projetar sua imagem mundialmente. Para a Exposição Universal de 1998, em Lisboa, o governo português liderou um programa de “regeneração” e “reabilitação urbana” numa área de 340 hectares na zona oriental da cidade, que incluiu a construção de uma nova linha de metrô e da Ponte Vasco da Gama, sobre o Rio Tejo (PARQUE DAS NAÇÕES, 2005).

A cultura neste contexto sói ser entendida como mote para projetos cujo nexos central é a *competitividade urbana* – a *nova questão urbana*, a despeito de outras problemáticas normalmente no centro da tradicional questão urbana: crescimento desordenado, reprodução da força de trabalho, movimentos sociais urbanos, racionalização do uso do solo, etc (VAINER, 2002). Essa transformação teve início há mais de 40 anos, tendo por cenários as cidades americanas e européias, mas é no final do século que a cultura utilizada como instrumento da revitalização urbana (VAZ; JACQUES, 2003) vai se difundir vigorosamente em escala mundial, em forma de “estratégias culturais da cidade-emprego”, em que a gestão cultural desempenha um papel preponderante nesse “novo receituário de planificação urbana ostensivamente empresarial” (ARANTES, 2002).

Os “centros históricos” das principais cidades européias deixaram de ser exclusividade no que vem sendo chamado de “patrimonialização” urbana (JEUDY, 2005). Em verdade, a ressignificação de determinadas áreas da cidade dão suporte a propostas nos mais variados níveis e escalas em todo o mundo – principalmente ocidental, mas não exclusivamente⁵.

Parte deste processo se justifica pelo viés econômico, pois, uma vez que os artefatos culturais entram na produção econômica, a cidade transforma passivos imobiliários – antigas áreas lindeiras a ferrovias, galpões obsoletos, conjuntos de construções decrepitas, etc – em insumos econômicos capazes de gerar consumo e novas atividades urbanas. Ou seja, através de gestões coordenadas entre legislação urbana e interesses do capital, redefinem-se relações econômicas a partir de estoque imobiliário urbano improdutivo. Vainer (2002) chama a atenção para o padrão catalão de “revitalização urbana”, em que interessam “usuários e visitantes solváveis”, demonstrando, de antemão, um caráter seletivo dos projetos.

⁵ Para análises sobre o tratamento do patrimônio edificado no Japão, consultar Choay (2001) e Jeudy (2005).

O que, aparentemente, demonstra modernização nos padrões de gestão urbana, inspira cuidado. Há anos vêm crescendo as críticas aos exageros “espetaculares”, com pretensão lastro no valor histórico de construções urbanas. A crítica de Arantes (2002) lembra que “modernizar não significa inovar socialmente com equidade, mas antes entulhar as cidades com obras que as façam parecer modernas”. “Disneificação” é um termo corrente para intervenções fantasiosas e pouco rigorosas no tocante à originalidade e à autenticidade. O conceito abarca um sentido mercadológico exacerbado de mercantilização de procedimentos e práticas sociais urbanas, eminentemente vinculadas a momentos de lazer.

Ao estudar as empresas Disney e sua forma de atuação, Zukin (2003) oferece indícios que permitem entender o porquê da comparação das atuais práticas urbanas e patrimoniais com a versão de espaço urbano público da corporação. O exemplo da Disney é emblemático, pois aponta como a gestão de entretenimento em parques temáticos transcende a fronteira da empresa e passam a influenciar práticas espaciais nos espaços urbanos.

Diante disso, é claro que os motivos e efeitos que as reformas urbanas ensejam não são de maneira nenhuma ingênuos. Temos, de início, que notar que as atuais orientações de gestão urbana são parte de um processo maior, de “exportação” de modelos, em que Barcelona pode ser considerada a maior referência. Vainer (2002) destaca que é significativo o número de cidades no Brasil e na América Latina em geral que vêm contratando serviços de consultorias dos catalães e de seus discípulos, ou utilizando seus ensinamentos.

Nobre (2002) estuda o caso de Salvador (BA) e aponta sérias implicações sociais no processo de regeneração⁶ do centro da cidade, especialmente a região do Pelourinho. Na década de 1990, atento ao crescimento da atividade turística no âmbito nacional, o Governo do Estado da Bahia preconizou que o turismo em Salvador deveria estar ligado à fruição do patrimônio cultural urbano. Caracterizada por concentrações de remanescentes coloniais no centro da cidade, a área era

⁶ O autor cita *regeneração urbana* como um entendimento mais recente na seara das práticas preservacionistas, como sendo responsável por definir intervenções que venham a melhorar o ambiente, a imagem e a segurança da cidade. Por outro lado, renovação urbana (*urban renewal*) e reabilitação (*rehabilitation*) seriam processos anteriores, que, com ou sem intervenções físicas, alteraram as densidades urbanas e incrementaram ambientes antes decadentes, respectivamente.

densamente habitada por populações tradicionais e de baixa renda, o que comumente é interpretado como incongruente aos padrões de turismo internacional.

A prática mostrou que o respeito à autenticidade não foi tão importante quanto as adaptações nos edifícios visando atividades comerciais ligadas ao turismo. Neste caso, Nobre (2002) aponta um processo de gentrificação⁷ da área, em que populações de baixa renda são instadas, mediante indenizações de montantes questionáveis, a ceder espaço a um projeto urbano que privilegia atividades de outros atores sociais – no caso, os turistas.

Ao longo da década de 1990 e início dos anos 2000, o processo de “requalificação” urbana seguiu pelas demais capitais nordestinas, que, assim como Salvador, entravam no circuito de turismo nacional e internacional. Este movimento é também fortalecido por linhas de financiamento do Banco Inter-americano de Desenvolvimento (BID), através do Programa Monumenta.

No caso Plano de Revitalização do Recife Antigo, realizado a partir de 1993, as restaurações do patrimônio edificado da região central da cidade se baseiam em “uma articulada idéia de intervenção urbana na forma de um longo empreendimento”. De toda maneira, o plano deveria redundar na criação de espaços de lazer e diversão, transformando-se, assim, num espetáculo urbano capaz de atrair turistas nas escalas nacional e internacional (LEITE, 2001). Seguiram-se intervenções em João Pessoa, Fortaleza e São Luís, mais ou menos nos mesmos moldes: “requalificação” de áreas centrais de apelo histórico, visando ao aumento das atividades de lazer e turismo.

Na Argentina, Puerto Madero é um caso emblemático. Buenos Aires, a maior das cidades argentinas, recebeu novos investimentos imobiliários e de entretenimento a partir da reforma e restauração das estruturas degradadas do primeiro porto da cidade. Assim, sem expansão territorial nominal, os negócios urbanos, vinculados a capitais internacionais, se realocaram em estruturas

⁷ O termo, aqui aportuguesado, origina-se em *gentrification*, comumente utilizado para designar o processo de elitização dos usos de porções do espaço urbano decorrente de intervenções urbanas pré-concebidas, as quais, dentre outros resultados, terminam por desalojar as populações residentes. Não raro, a gentrificação decorre de projetos de “requalificação” urbana vinculados ao desenvolvimento do turismo, lazer e entretenimento. Arantes (2002) descreve o processo como “uma resposta específica da máquina urbana de crescimento a uma conjuntura histórica marcada pela desindustrialização e conseqüente desinvestimento de áreas urbanas significativas, a terceirização crescente das cidades, a precarização da força de trabalho remanescente e sobretudo a presença desestabilizadora de uma *underclass* fora do mercado”. Para detalhes sobre o assunto, consultar LEITE, Rogério Proença (2004), *Contra-usos da cidade: lugares e espaço público na experiência urbana contemporânea*. Campinas: Editora Unicamp/Editora UFS.

refuncionalizadas, onde as atividades de gestão da produção, lazer urbano e entretenimento se consorciaram para repor e transformar os significados originais do patrimônio urbano.

Os casos apresentados ilustram como o turismo, através da inserção do patrimônio cultural nos circuitos econômicos, fazem parte dos “pacotes” que incorporam às cidades as tendências globais de acumulação do capital. Ainda que nem todas as cidades do mundo se encaixem nos exemplos tradicionais de adequação urbana, elas e os projetos de turismo serão, de alguma forma, impactados por esta ordem mundial.

* * *

No próximo capítulo, para analisar elementos específicos ao nosso trabalho, bem como as condicionantes de nosso objeto de pesquisa – as ferrovias turísticas –, serão abordadas questões que moldaram os conceitos de turismo, do patrimônio cultural e das ferrovias.

Capítulo 4

Turismo, patrimônio cultural e ferrovia

4. Turismo, patrimônio cultural e ferrovia

A despeito de algumas “confusões semânticas e conceituais” (BOULLÓN, 2002) sobre o “turismo”⁸ e as múltiplas possibilidades de abordagens históricas sobre a atividade⁹, consideramos conveniente apresentar alguns momentos históricos decisivos, aos quais se poderão agregar observações e aportes teóricos. Com isso, poderemos harmonizar melhor os temas deste trabalho, quais sejam a importância do patrimônio cultural e dos remanescentes ferroviários para a atividade turística e sua relação com o atual momento da urbanização e da globalização.

Tanto no Brasil, quanto na Argentina, o turismo recebeu importantes impulsos a partir da década de 1940, já que as sociedades e economias brasileira e argentina transformaram-se a partir da industrialização e da urbanização. Essas foram condições imprescindíveis para que a atividade turística crescesse e tomasse as pautas dos planos de desenvolvimento nacionais a partir dos anos 1960.

Diante desse cenário, dirigimos nossa argumentação para a importância do turismo cultural, destacando perspectivas de sua expansão. Isso encaminha a discussão especificamente para o patrimônio cultural, no intuito de harmonizar as questões da preservação à construção de “experiências” turísticas.

O patrimônio cultural, enquanto objeto de intervenção e unidade de análise conceitual, vem sendo estudado há mais de dois séculos, com as críticas originais de John Ruskin e Viollet le-Duc, respectivamente na Inglaterra e na França. O refinamento dessas discussões se deu em contextos europeus, mas, desde o início do século XX, a urgência da preservação se internacionalizou, especialmente a partir da criação da UNESCO, em 1945. Se antes as discussões espelhavam-se no percurso conceitual e metodológico europeu, em décadas recentes, os países estão atualizando e, principalmente, adequando os preceitos e práticas preservacionistas a suas realidades. Por isso, os perigos e as possibilidades do relacionamento patrimônio cultural-turismo são uma das prioridades atuais.

⁸ Para Barreto (1995), apesar de haver indícios entre os romanos, fenícios e gregos de atividades de “proto-turismo”, estes são antecedentes remotos não podem ser comparados ao que hoje entende-se por turismo, fundamentalmente no aspecto sócio-econômico. De qualquer forma, “os romanos teriam sido os primeiros a viajar por prazer. (...) De Roma saíam contingentes importantes para o campo, o mar, as águas termais, os templos e os festivais”.

⁹ Boyer (2003) diz que “a história do turismo é inteligível somente no longo prazo e em uma perspectiva sociocultural. Não podemos reduzi-la a uma simples cronologia da legislação das férias, ou tampouco descrevê-la como uma marcha inevitável rumo ao advento do lazer”.

É fato que a vinculação entre preservação e turismo ficou mais evidente nas últimas décadas em favor do patrimônio natural, de modo que os estudos e as práticas de planejamento turístico vêm tentando se adequar aos preceitos do desenvolvimento sustentável¹⁰. Mesmo a UNESCO, ao conferir títulos de Patrimônio da Humanidade, atenta para a premência da preservação também dos elementos naturais¹¹.

De qualquer forma, o patrimônio cultural também tem garantido certa visibilidade nas propostas de desenvolvimento de novos produtos e destinos turísticos, num momento em que os países e regiões buscam uma diversificação de suas ofertas. Dentre muitos novos assuntos, podemos citar a preocupação com o patrimônio ferroviário, que, após os processos de privatização na década de 1990 em quase toda a América Latina, encontra-se ameaçado de se perder totalmente, dada a obsolescência das estruturas e a necessidade de modernização dos sistemas.

Para entender o processo de constituição do que chamamos de patrimônio cultural ferroviário, também retomamos o percurso histórico de instalação, desenvolvimento e consolidação dos sistemas ferroviários nacionais.

4.1 Turismo

O intuito desta seção é inserir alguns assuntos específicos relativos à estruturação do turismo, apontando razões e elementos que construíram o conceito e sua prática na contemporaneidade. Apresentamos um histórico da atividade, bem como as estruturas organizacionais e operativas que se foram criando para seu desenvolvimento. Optamos por incluir algumas estatísticas mundiais e breves considerações sobre a América Latina no cenário mundial do turismo, de forma que se possa entender, do ponto de vista econômico, seus impactos em âmbito nacional.

Apresentamos elementos estruturais constitutivos da atividade turística no Brasil e na Argentina, tendo em tela uma escala temporal. Vale a menção de que informações turísticas mais apuradas nos dois países poderão ser encontradas na

¹⁰ No Brasil, no campo acadêmico, Ruschmann (1998) é uma das primeiras referências no que tange à aplicação das premissas sustentáveis para o planejamento da atividade turística (RUSCHMANN, Doris v. d. M. (1998). *Turismo e planejamento sustentável*. Campinas: Papirus).

¹¹ Dos 17 bens considerados como Patrimônio da Humanidade no Brasil, oito são representantes do patrimônio natural (UNESCO, 2006a)

contextualização turística que faremos das regiões onde se inserem as ferrovias turísticas.

Há que se ter em vista que a apreensão da realidade turística nos dois países se estrutura sobre dois pilares. O primeiro explica, em linhas gerais, as raízes históricas dos hábitos de lazer em forma de viagem, em que importam mais os fatores social e cultural. No contraponto, a segunda visão abarca questões de organização institucional da atividade, como sendo esta uma resposta do poder público e do empresariado à importância econômica que o turismo assume. Neste caso, a atividade turística abandona sua forma espontânea – quase romântica em alguns casos – de desenvolvimento para compor estratégias objetivas de desenvolvimento econômico e territorial. Esses dois eixos se mesclaram, de forma a permitir uma cadência argumentativa mais coesa à dissertação.

4.1.1. Organização e estruturação do turismo

4.1.1.1. Antecedentes históricos

Uma vez que o turismo está intimamente ligado a aspectos logísticos e de relações de trabalho, viagens de lazer só se tornaram mais comuns após a estruturação de redes urbanas conectadas por melhores meios de transporte – notadamente as ferrovias e nascentes companhias aéreas. Contribuíram também para o desenvolvimento do turismo as legislações trabalhistas, ao garantir férias remuneradas e descansos semanais – com a consolidação da “semana inglesa”.

Atualmente os elementos que compreendem a atividade turística estão grandemente impregnados de relações comerciais e sociais de abrangência global. Contudo, as formas contemporâneas de turismo, fortemente vinculadas às práticas comerciais, têm suas origens ainda nos séculos XVIII e XIX. Naturalmente, os encaminhamentos sociais e culturais frente ao Iluminismo e, na seqüência, à Revolução Francesa imprimiram expressões paulatinamente mais mercadológicas ao turismo. A rigor, as estruturas – hotéis de lazer, serviços de agenciamento, meios de restauração, infra-estrutura de acesso e utilização nos atrativos, dentre outros – foram melhoradas somente no século XIX. Trigo (2000) aponta três vertentes para o desenvolvimento do turismo no século XIX: a *residencial* – com viagens sazonais de membros da aristocracia a balneários e termas para tratamento de saúde –, o

cassinismo – através de visitas a cassinos baseados, a partir de 1860, nos luxuosos balneários mediterrâneos, como Monte Carlo – e o *alpinismo* – com as práticas de esportes de inverno realizadas originalmente na Suíça e na França.

A expansão das ferrovias no continente europeu, o aumento das populações urbanas e a consolidação dos hábitos pós-Revolução Industrial compuseram uma situação propícia ao crescimento das viagens, ainda que isso não significasse ainda a massificação do turismo. Para Pires (2001b),

Em decorrência da Revolução Industrial, preparavam-se as condições para o surgimento do turismo moderno. (...) [que resulta] de grandes transformações sócio-econômicas, tecnológicas e culturais que se iniciaram no final do século XVIII. A revolução nos transportes, a complexidade social em todas as suas variáveis, ocorrida com o fortalecimento das cidades e o prestígio da economia urbana em expansão, além da relativa paz, fizeram a base do turismo moderno.

É neste período que, com o aumento da demanda pelos deslocamentos, Thomas Cook, em 1841, arrendou um trem para percorrer as 22 milhas entre Leicester e Loughborough com objetivo de transportar 570 pessoas a um congresso contra alcoolismo. Ainda que a primeira experiência não tivesse tido ambições de lucro, Cook, já em 1846, guiou um grupo de 350 pessoas à Escócia e, em 1847, lucrou com a venda dos serviços de transporte e hospedagem para 16 mil pessoas que foram à Primeira Exposição Universal em Paris. Nos anos seguintes, em franca ascensão, com a Thomas Cook and Son, expandiu suas viagens para todo o continente europeu, aos Estados Unidos e, em 1872, organizou a primeira viagem de 222 dias ao redor do mundo (TRIGO, 2000; BARRETO, 1999; PIRES, 2001b).

Em 1840, nasceu, em Portugal, a Abreu Viagens, que se tornaria uma das principais operadoras de viagens da Europa e atualmente com forte atuação na emissão de turistas portugueses e espanhóis para o litoral brasileiro.

Apesar destes incrementos estruturais, a atividade turística ainda era privilégio de poucos, uma vez que grande parte da população europeia vivia sob uma rotina de trabalho intensa e com poucos momentos de ócio. Numa abordagem sociológica, Nicolás (2001) informa que é somente em fins do século XIX, com a distinção entre a lógica do trabalho e a lógica do ócio, que as experiências e momentos de lazer e turismo se robustecem. Para Pires (2001b), a conjunção de fatores no limiar do

século XX para a construção do turismo moderno é resultado de situações que vinham se somando no período anterior:

Enquanto se processava a revolução nos transportes, não ocorria, apenas, a ascensão do grande burguês, concomitantemente ao progresso das técnicas, mas também a migração para as cidades, o que gerou mudanças muito significativas na própria economia urbana, ocasionando o rápido crescimento de atividades ligadas a setores da economia antes diminutos.

Na França – mas não exclusivamente – as lutas e conquistas trabalhistas entre 1919 e 1939 são apontadas como fatores importantes para a composição da escala de trabalho que viria influenciar em muito o negócio das viagens no decorrer do século XX. Para Boyer (2003),

Dois fenômenos reuniram-se para fazer o turismo de massa contemporâneo: o fenômeno da prática e da invenção elitistas e o fenômeno que produziu o tempo livre (...). A sua junção exigiu a indignação da população diante da monopolização pelos ricos geralmente ociosos, dos valores da Cultura e da Arte, dos locais de turismo e das práticas de distração e de desenvolvimento como o Esporte.

O aumento das viagens nos períodos subseqüentes – especialmente após a Primeira Guerra Mundial – se deve, principalmente, ao alargamento das classes médias européias. Aquele turismo que outrora era praticado por minorias¹², a partir de meados do século XX, vai se massificando e, ao mesmo tempo, ganhando abrangência global, diferentemente dos deslocamentos aristocráticos e regionais do século XIX. Este é, pois, um divisor de águas no que tange às abordagens econômicas e sócio-espaciais do turismo, pois suas representações econômicas se avolumaram sobremaneira, demandando, portanto, atenções especiais na estruturação de territórios para o turismo.

4.1.1.2. Os números recentes do turismo

Para que possamos compreender as expressões globais do turismo, lançamos mão de dados e informações acerca dos deslocamentos internacionais, já que abordagens nacionais minuciosas não estão no escopo do nosso trabalho. Mediante a configuração histórica apresentada no item anterior, percebemos que é a partir da Europa que se originam os primeiros fluxos turísticos internacionais. Mesmo

¹² Boyer (2003) diz que, em 1840, a carga de trabalho chegava a sessenta horas semanais, o que, obviamente, não liberava os trabalhadores para atividades de deslocamentos por lazer. No entanto, é neste período que “os ricos ociosos eram freqüentemente turistas”.

atualmente, o continente europeu – junto dos EUA, do Canadá, do Japão e, recentemente, da China – é origem e destino dos principais movimentos turísticos internacionais.

Historicamente, o movimento “para fora” dos países centrais – França, Inglaterra, Alemanha e, de forma incipiente, Estados Unidos – se dá a partir do extravasamento dos turismos nacionais em consolidação. No contexto francês, o ano de 1936 é emblemático, pois, em contraposição a práticas turísticas elitistas, “os trabalhadores conquistaram o direito às férias remuneradas e as gozaram pela primeira vez” (BOYER, 2003). A partir da década de 50, os fluxos alcançaram, de forma mais sistemática, destinos mundiais, para o que contribuíram, além das novas relações sociais e trabalhistas, aspectos logísticos e de transporte.

A indústria de aviões comerciais consolidou sua tecnologia em aeronaves de grande alcance: a Boeing – com a construção do Boeing 707, em 1958 – e a Douglas Aircraft Company – com o DC-8, em 1955 – entraram no mercado de aviação civil de forma marcante. Na década seguinte, o mundo experimentaria o aumento de 100 para 200 milhões de pessoas viajando, demanda que estimulou o desenvolvimento de novas companhias e a expansão de rotas (DE LA TORRE, 2002). O turismo, já estabelecido com os modais ferroviário e rodoviário, aumentou consistentemente sua abrangência geográfica através dos vôos inter-oceânicos.

No ano de 1949, viajaram pelo mundo cerca de nove milhões de pessoas, enquanto que em 2003, este número se aproximou de 700 milhões (TRIGO, 2000). Ao se observar a distribuição deste fluxo, percebemos que os sentidos e volumes das viagens ainda se dão de maneira desigual pelo globo, sendo notória a concentração dos desembarques nos países centrais – EUA e países centro-europeus.

Analisando, ainda, a participação do Brasil e da Argentina no total do turismo mundial, vemos que, a despeito da potencialidade reconhecidamente importante da América Latina, os dois países têm participação mínima na movimentação de pessoas em turismo. Em 2003, por exemplo, o Brasil foi responsável por apenas 0,59% do fluxo internacional, o que ainda é uma situação melhor do que a do ano anterior – 0,54% (EMBRATUR, 2005). A Argentina, por seu turno, recebeu 0,43% do

fluxo mundial de turistas em 2003 (SECRETARÍA DE TURISMO DE LA NACIÓN, 2005a).

Esta situação sofreu significativas mudanças nos últimos anos, especialmente em função dos ataques internacionais nos Estados Unidos e *tsunamis* no Leste Asiático. Por sua natureza “elástica” (BENI, 2001), o mercado de viagens se ressentiu de forma direta das instabilidades políticas – golpes de estado, ataques terroristas –, sociais – miséria, fome, violência nos países receptores –, naturais – efeitos climáticos, como tornados, furacões, etc –, diplomáticas – elevação de barreiras alfandegárias ou de vistos como retaliações entre nações –, sanitárias – epidemias e endemias nos destinos – e culturais – fundamentalismos religiosos, discrepâncias de hábitos entre os países emissor e receptor.

Dada a miscelânea de fatores que interagem para a construção do mercado mundial de viagens, as perspectivas de visitação constantemente passam por revisões. Não obstante, os países centrais ainda contribuíam em 2003 com cerca de 50% da emissão de turistas em nível mundial, com destaque para Alemanha – 10,2% –, Japão – 8,8% – e EUA – 7,7%. Em se tratando dos principais destinos, observamos uma certa mescla entre os representantes dos países centrais – EUA, França, Espanha, Itália e Reino Unido – e periféricos – China, em primeiro lugar, México e Taiwan. A China, em 2020, deverá receber 13% dos turistas internacionais e ser o primeiro país em turismo internacional receptivo. Da mesma forma, o país também será um importante emissor de turistas, contribuindo, em 2020, com algo em torno de 6% das chegadas internacionais (TRIGO, 2000).

Assim, entendendo os destinos como produtos inseridos no comércio mundial, nota-se que, num contexto global, o mercado turístico é bastante diferente daquele do século XIX ou da primeira metade do século XX. E isso não apenas pela representatividade das cifras, senão também por conta do tratamento que se dispensa às práticas turísticas em um contexto globalizado. Tais práticas, inevitavelmente, se vinculam à nova ordem mundial entre os países.

4.1.1.3. Tratamento conceitual

Do ponto de vista teórico e conceitual, o turismo é matéria de estudo recente. É fato que os países europeus lideraram a pesquisas na área, e, ainda assim, estas só

se tornaram mais expressivas após a Segunda Guerra Mundial – caso da Espanha, que atribuiu à atividade um peso considerável na reconstrução econômica do pós-guerra. Com sede em Madrid desde 1975, a Organização Mundial do Turismo, vinculada à ONU¹³, oferece apoio de consultoria e pesquisa aos Estados-membro, com destaque para os países asiáticos, latino-americanos e africanos.

Diante da multiplicidade de fatores que influenciam o desenvolvimento do turismo e sua expansão em nível mundial a partir dos anos 1960, tentou-se um ordenamento lógico e amplo para a organização e estruturação da atividade turística tendo por referenciais as realidades de países centrais – europeus sumamente.

Nesse contexto, Nicolás (2001) afirma que

transformado em uma atividade econômica da qual se pode obter uma rentabilidade evidente, o turismo de massa se converteu em um sujeito de análise, mas através de um enfoque essencialmente gerencial e ou às vezes macro-econômico (...) A carência de um reconhecimento conceitual adequado do turismo (...) nos obriga a tentar evidenciar alguns elementos à sua conceituação, essencialmente a partir de uma perspectiva sócio-geográfica.

Postularam-se, então, muitos modelos de turismo, que pretendiam explicar as articulações para as atividades turísticas, global ou regionalmente. De modo geral, tais propostas se apegaram a aspectos econométricos – como em Manuel Figueirola Palomo e Angel Alcaide Inchausti (RABAHY, 2003) ou *geográficos e espaciais*, em que as “interações espaciais” (PEARCE, 2003) eram o centro das análises¹⁴. No Brasil, Beni (2001) assumiu a visão estruturalista e sistêmica do turismo e, baseado na Teoria Geral dos Sistemas, organizou um Sistema de Turismo, orientando conceitualmente os estudos de turismo nas universidades brasileiras. Por outra vertente, Boullón (2002) trata o turismo a partir do espaço e da paisagem, com atenção aos elementos arquitetônicos e urbanísticos. Sua abordagem – pioneira nos anos 1980 – propõe um “espaço turístico” segmentado em zonas, áreas, complexos, centros, unidades, núcleos, conjuntos e corredores turísticos.

¹³ As origens da organização estão em 1925, em Haia, como União Internacional das Organizações Oficiais de Publicidade Turística. Após a II Guerra Mundial, converteu-se em União Internacional de Organizações Oficiais de Turismo (IUOTO, da sigla em inglês), tendo se mudado para a Genebra. Em 1969, é aprovada sua entrada no sistema de organizações da ONU e, finalmente, em 1975, a convite do governo espanhol, instala-se em Madrid, quando também assume o título de Organização Mundial do Turismo (HALL, 2004).

¹⁴ Pearce (2003) propõe que os modelos baseados na geografia do turismo podem ser “de viagem turística” (como em MIOSSEC, 1976), “origem-destino” (THUROT, 1980 e LUNDGREN, 1981), “estruturais” (LUNDGREN, 1972, IUOTO, 1975 – esta seria transformada em OMT) e “evolucionários” (PLOG, 1973, BUTLER, 1980).

Nesse ponto, percebemos quão significativo é o aporte das ciências humanas à teorização sobre o turismo, pois se valem de categorias de análise mais flexíveis que as ciências econômicas e da administração, as quais, via de regra, homogeneizam, através de índices gerais e procedimentos-padrão, a abordagem do turismo em detrimento das realidades sócio-espaciais dos países e regiões.

No decorrer da década de 1980, a lógica econômica e tecnicista, foi sendo substituída por abordagens holísticas, referenciadas no conceito de desenvolvimento sustentável. Resultado de convenções sobre o meio ambiente, em 1987, o Relatório da Comissão Mundial de Meio Ambiente e Desenvolvimento, WCED, da sigla em inglês, – o chamado *Relatório Brundtland* –, postulou princípios que nortearam as discussões sobre preservação ambiental na década de 1990 (HALL, 2004), culminando com a Conferência das Nações Unidas no Rio de Janeiro, em 1992. Não menos importante, em outro campo, as cartas do patrimônio, com origem no documento de Atenas, em 1932, foram se sucedendo com um incremento notável nas atenções às práticas de preservação vinculadas ao turismo. Dessas cartas, as Normas de Quito, de 1967, e a Carta do Turismo Cultural, de 1976, são bastante incisivas nas orientações para o melhor uso do patrimônio em função do turismo.

Por esta via, as propostas de planejamento turístico, atualmente no centro das atenções dos trabalhos acadêmicos, teriam se espelhado nos métodos do planejamento urbano e regional e o planejamento ambiental. Não obstante, a estrutura ampla e complexa de turismo exige modelos e práticas de planejamento que lhes sejam específicas, devendo ser, assim, uma “combinação de considerações econômicas, sociais e ambientais que reflitam a diversidade dos fatores que influenciam o desenvolvimento turístico” (HALL, 2004).

Atentos às cifras e impactos sócio-espaciais crescentes, os governos vêm, cada vez mais, considerando o setor turístico como importante componente das políticas públicas. Com o destaque para as possibilidades de dividendos políticos e econômicos, o apoio quase incondicional aos empreendimentos turísticos ganha os discursos políticos, os planos diretores de municípios, as macro-políticas nacionais e de alguns órgãos multilaterais de espectro mundial – como o Banco Mundial, o BID, a UNESCO, World Monument Fund, dentre outros.

4.1.1.4. A cidade e o patrimônio cultural

Numa realidade global essencialmente urbana, o conjunto empírico e teórico sobre a cidade fornece fontes conceituais imprescindíveis ao estudo do turismo, as quais se desenvolvem com base na geografia e no urbanismo, principalmente – com algumas variações para antropologia e sociologia urbanas. Entendemos, pois, que o turismo é uma atividade que se desenvolve sobre contextos pré-estabelecidos, com todas suas complexidades. O urbano pareceu-nos um ponto de partida bastante profícuo para tratar do turismo no atual estágio da globalização.

Nesse sentido, Cruz (2000), ao traçar os percursos das políticas de turismo no Brasil, opta por analisar o turismo e suas nuances tendo por base o conceito de território. Ao tratar do contexto urbano, argumenta que, de alguma forma, as cidades e o urbano estão integrados à atividade turística, pois

Considerando-se as localidades turísticas da atualidade como parte de uma rede, os nós dessas redes são, invariavelmente, cidades cuja função estratégica do ponto de vista do turismo, não decorre apenas da infra-estrutura material de que dispõem e do papel que ocupam do espaço cognitivo, mas de sua localização (...) no mundo.

Citando Henriques, Cruz (2000) informa que a centralidade das cidades na distribuição e fruição do turismo tem sua importância também em função de sua “centralidade nos sistemas de transporte”.

Depreendemos, portanto, duas funções essenciais do espaço urbano para o turismo. Uma de ordem política e geopolítica, já que, pela inserção dos territórios na realidade global, os centros urbanos desempenham importante papel gerencial, de comunicação e de renovação constante dos valores do sistema produtivo; estando o turismo inserido neste momento global da urbanização, é inevitável sua leitura por este prisma. A outra função tem sua preponderância no empirismo do processo, pois, como materialização das relações de comércio, sociais e culturais, as cidades expressam-se conforme sua capacidade de estarem conectadas, fisicamente, ao todo; e, para o turismo, cujo elemento principal é a imprescindibilidade de deslocamento, a mobilidade é um elemento vital para sua existência.

Hoje, o desenvolvimento de atividades de lazer e negócios nos centros urbanos apresenta-se como uma interessante e proveitosa função para as cidades: como alternativa para planos de revigoramento de economias em crise – em função

dos processos de desindustrialização e da revisão de suas posições na hierarquia urbana mundial – e, em casos específicos, como forma de financiar a restauração e conservação do patrimônio cultural – cuja localização, geralmente central, não se adequa mais às demandas globais da rede urbana, o que redundou no seu abandono e, conseqüente, deterioração física.

Hall (2002), ao analisar as tendências para as práticas urbanísticas na década de 90, considerou que

Para o futuro, a questão fundamental estava em saber o que um dia iria reerguer as economias urbanas. A maioria dos especialistas pareceram concordar em que os anos 80 não se repetiriam: desta próxima vez, os serviços financeiros não constituiriam a força fundamental; em lugar disso, esse papel poderia ser desempenhado por novos setores, tais como as artes, o entretenimento cultural, os serviços de educação e saúde, e o turismo.

Pelos pontos de vista apresentados, entendemos que o turismo, em quaisquer de suas facetas e a despeito de seus entraves, está intimamente ligado às abordagens da problemática urbana. Como parte deste processo, a atenção ao patrimônio cultural construído ganha destaque, pois, além de ser um tema para os estrategistas de políticas urbanas, a revitalização de remanescentes da cultura material compõe a lista de ferramentas para a discussão do futuro das cidades.

Apesar de ser uma entrada interessante para a valorização e manutenção do patrimônio cultural, o turismo é motivo de muita inquietação por parte dos urbanistas, historiadores, arquitetos e aos demais profissionais cujo foco de trabalho é a cidade. Ao invés de ser um catalisador de soluções, o turismo, através de visitação em massa e desprovido de interações mais profundas com o meio, pode ser um risco à integridade física e simbólica dos bens históricos. Esta problemática assume por vezes a forma de “museificação” (BENI, 2001) de cidades – quando o tecido urbano recebe um tratamento de certa forma avassalador no tocante às relações precedentes à instauração do turismo.

Diante da realidade turística atual, percebemos que o turismo cultural tem aumentado o interesse das demandas também em direção aos países periféricos. Em resposta, os governos nacionais lançam sucessivos planos de “requalificação”, “revitalização”, “regeneração” urbana, com especial interesse para as áreas antigas de cidades coloniais – ou, como se convencionou chamar, “centro histórico” ou

“casco histórico”, do termo em espanhol. Essa não é outra, senão uma estratégia de refinamento das ofertas turísticas, em consonância com o atual estágio da urbanização, em que os poderes locais são compelidos a buscar alternativas para a restauração das forças econômicas das cidades e regiões.

Ainda que o turismo *sun and sea* ou o *ecoturismo* continuem em primeiro plano na construção das imagens turísticas de muitos países periféricos, o patrimônio cultural, indiscutivelmente, tende a se consolidar como importante insumo turístico. Some-se a esse contexto as linhas de crédito que instituições internacionais – notadamente bancos – oferecem aos países periféricos. O Banco Inter-americano de Desenvolvimento (BID), desde que estabeleceu seu primeiro projeto de “reabilitação” de Cusco, no Peru, só fez expandir seu raio de atuação para diversos países latino-americanos – dentre os quais o Brasil, Argentina, Equador, República Dominicana e Uruguai (ROJAS, 1998).

São ações que visam claramente a criar “produtos turísticos” em função da cultura material remanescente. Barbosa (2001), ao fazer a crítica desse processo de “criação de cenários turísticos”, afirma que

O turismo cultural tem sido um grande segmento do mercado de turismo, oferecendo novas oportunidades para a revitalização de cidades históricas. (...). Presencia-se no turismo a venda de espaço. O espaço-mercadoria está cada vez mais preso ao universo da troca, fragmentado pelo processo de compra e venda, impondo importantes transformações no plano de uso e consumo do espaço. O espaço do turismo e do lazer são espaços visuais, presos ao mundo das imagens que impõem a redução e o simulacro.

Se, por um lado, os recursos concorrem para o incremento da oferta turística – e, por conseguinte, com a atividade turística em si –, por outro, as questões subjacentes aos projetos são alvos de constantes críticas, principalmente, de arquitetos, urbanistas, sociólogos, antropólogos e geógrafos. Via de regra, os questionamentos atacam dois pontos: a falta de rigor nas intervenções, que supostamente polarizam interesses – dentre os quais, os dos turistas – em detrimento dos da população local, e no custo-benefício dos projetos que, além de, em termos conceituais, não preservarem efetivamente os valores culturais representados pelas edificações, ainda geram exclusão social e perpetuam distorções na concentração de renda.

De qualquer forma, a temática do patrimônio cultural é cada vez mais presente nas propostas de turismo, inclusive nos nossos estudos de caso. Por isso, pretendemos caracterizar de que forma essa tendência se manifesta nas regiões estudadas – especialmente onde ferrovias turísticas selecionadas se inserem.

Assim, um dos objetivos deste trabalho é clarear alguns nós conceituais, visando dar uma orientação mais objetiva a questionamentos que, há muito, recobrem as discussões sobre o turismo. Dentre elas, podem-se citar: a articulação entre os usos e re-usos do patrimônio cultural com o turismo, as interações mais proveitosas entre os elementos dos transportes e a experiência turística e a posição do turismo no atual momento da urbanização global – em que as cidades são parte de programas re-ordenadores do território em função do turismo e do lazer.

Na seqüência, procedemos a uma caracterização das realidades turísticas do Brasil e da Argentina. Entendendo o geral, inseriremos discussões complementares que guardam vínculos com os contextos urbanos nos dois países, bem como dizem respeito ao uso do patrimônio cultural nestes dois países.

4.1.2. Turismo no Brasil

Em termos históricos, as referências sobre as primeiras expressões de turismo no Brasil estão no século XIX, ainda que não apresentassem o caráter comercial e organizado de atualmente. Pires (2001b) pontua a Corte Imperial como foco das primeiras viagens, fruto originalmente das penetrações comerciais. A figura do viajante estrangeiro é digna de nota, pois sistematizaram suas impressões sobre o país com riqueza de detalhes e foram os responsáveis por suscitar a curiosidade do europeu pelos interiores da colônia. Deve-se sublinhar, porém que, em absoluto, o motivo de suas viagens eram “o prazer e o deleite”, indicando que a relação entre lazer e viagens levaria ainda algumas décadas para se consolidar.

Petrópolis apresentou, todavia, elementos que apontam o começo de viagens de esparecimento, ainda que restritas a uma parcela da sociedade. Observador desse processo, Carlos Taunay, escreveu, em 1862¹⁵, um guia de viagem com intuito de facilitar a viagem a Petrópolis, onde apresenta os preços e formas de

¹⁵ *Viagem pitoresca a Petrópolis para servir de roteiro aos viajantes e recordação deste ameno torrão brasileiro.* In: *Anuário do Museu Imperial*. Petrópolis: Ministério da Cultura, IPHAN, Museu Imperial. Edição comemorativa, pp. 17-104.

acesso ferroviário, bem como um inventário cuidadoso dos meios de hospedagem, serviços e dos “atrativos” da cidade, como cachoeiras dessa região serrana. O objeto de sua obra não é fortuito, uma vez que a “cidade imperial” é tida como referência histórica nas práticas de veraneio na década de 1860 (PIRES, 2001b). É fato que antes da ferrovia, a logística dos deslocamentos era complicada e perigosa, o que, inevitavelmente, coibia idas e vindas que não tivessem contingência comercial.

Numa expressão das aristocracias regionais, Rio de Janeiro e São Paulo foram os primeiros “destinos” turísticos nacionais, onde se antecederam serviços de hospedagem, alimentação e, em menor importância, atrativos turísticos. Daí porque Pires (2001b) afirmar que “o aparecimento dos hotéis é um fenômeno que se prende diretamente à urbanização e ao aumento da classe média”. Ao assimilar as novidades estrangeiras, como o hábito de viajar, as elites nacionais tornaram-se divulgadoras de modismos (PIRES, 2001b).

Sabemos, todavia, que as viagens a lazer eram incomuns. Até 1930, os fluxos turísticos eram irrisórios, muito em função da rusticidade dos transportes. A partir do governo Vargas, o país assistiu a uma modernização das estruturas produtivas favorecendo a expansão do turismo. Na “primeira onda” de desenvolvimento turístico, os aspectos tecnológicos – indústria, transporte e comunicação – e sociais – trabalho assalariado, ampliação da sociedade urbana, novos hábitos de consumo – estimularam a formação de alguns destinos turísticos, principalmente no sudeste.

Ainda que as praias esboçassem certa atratividade no começo do século XIX¹⁶, foram os “balneários termais” que ganharam expressividade nesse período. Na confluência de Minas Gerais, São Paulo e Rio de Janeiro, nas fraldas da Serra da Mantiqueira, desenvolveu-se uma série de estâncias hidrominerais e termais, para onde, inicialmente afluíam visitantes com objetivos medicinais e curativos.

Quintela (2004) aponta duas fases para o “termalismo” no Brasil. A primeira, de orientação científica, deu-se entre meados do século XIX até o início do século XX. Nesta fase, seguindo o movimento europeu, alguns médicos brasileiros investigam

¹⁶ Pires (2001b) aponta que, com a chegada da família real, em 1808, desenvolvem-se os hábitos de banhos de mar, dos quais a realeza foi incentivadora. A praia passaria a ser tão importante no cenário carioca que, em 1880, propôs-se uma linha de bonde à então longínqua Praia de Copacabana, o que se efetivou antes mesmo da iluminação pública. Os banhos de água doce também eram explorados como atrativos por alguns hotéis, como o Hotel Pharoux e o Hotel de Dreux.

as propriedades curativas de determinados pontos, que viriam a ser balneários mais tarde. Caldas de Cubatão – atual Caldas da Imperatriz (SC) – foi a primeira fonte de inquietação, à qual se seguiram Caxambu e Poços de Caldas, que receberam “espaços institucionalizados”, com a edificação de estabelecimentos termais. Num segundo momento, as práticas terapêuticas se revestiram de contornos de entretenimento; para a autora:

As estações termais brasileiras desenvolveram-se (...) com a edificação de estabelecimentos vocacionados para práticas lúdicas, onde se destacavam os cassinos contíguos aos balneários. A segunda fase iniciou-se com o século XX e correspondeu à afirmação das estações hidrominerais como lugares de cura e turismo.

Na fase áurea do “termalismo”, entre 1930 e 1950, construíram-se balneários em Poços de Caldas, Araxá e Águas de São Pedro, mas, a partir de 1946 esse período entra em declínio em função da proibição do jogo.

Em São Paulo, o turismo também se desenvolveu na região do Circuito das Águas – Socorro, Serra Negra, Amparo, Águas de Lindóia, etc – quando da popularização das viagens rodoviárias. O Estado de S. Paulo, a partir da década de 1930, gozava de situação privilegiada nos transportes. A partir do governo de Washington Luís, o modelo rodoviário de mobilidade ganhou prioridade, o que acabou por facilitar os acessos a essas estâncias hidrominerais.

Podemos apontar uma “segunda onda” de desenvolvimento do turismo a partir dos anos 1960, quando o tema passou a ser tratado por políticas específicas, somadas a políticas de “integração do território nacional” nos governos militares. Nesse período, o turismo firmou-se como atividade produtiva e começou um processo acentuado de expansão territorial (CRUZ, 2000).

Cruz (2000) estabelece três períodos para as políticas públicas de turismo no Brasil. A “proto-história” jurídico-institucional estende-se de 1938 até 1966, período em que os marcos legais e ações por parte do poder público se fazem presentes de maneira casuística, inconstante e pontual. Na segunda fase, foi criada a Empresa Brasileira de Turismo, atual Instituto Brasileiro de Turismo (EMBRATUR) em 1966, que atuou como agente de desenvolvimento, selecionando áreas prioritárias para o desenvolvimento de atividades turísticas, através do Plano de Prioridade de

Localização de Hotéis de Turismo – Capital Federal, estâncias hidrominerais, estações climáticas e balneárias, cidades históricas e parques nacionais.

Em 1992, iniciou-se a terceira fase, quando se organizou uma Política Nacional do Turismo. Pretendia-se reduzir as desigualdades regionais através do turismo e, buscando resultados econômicos, incentivar o turismo internacional. Para Cruz (2000), o turismo reveste-se de um caráter estratégico, segundo o qual

A recente valorização do turismo no Brasil (...) é resultado de fatores como a crescente importância econômica que a atividade vem adquirindo para o mundo, traduzida na sua ascendente participação na composição do PIB mundial; a necessidade de diversificação das atividades produtivas nacionais, como forma de geração de divisas e emprego; e a difusão de certo senso comum no que se refere às “potencialidades naturais turísticas” do território nacional, principalmente em se considerando o binômio sol-praia e ecossistemas como Amazônia e Pantanal.

No geral, notamos um percurso não-linear em que o turismo galga espaço nos programas nacionais de desenvolvimento, sendo a década de 1990 decisiva para a inserção mercadológica do Brasil no turismo mundial. A consecução das políticas nacionais vem acontecendo heterogeneamente, uma vez que as porções do território respondem de maneira díspar às funções turísticas que lhes são atribuídas.

As referências imagéticas propaladas aos países com potencial fluxo emissivo – europeus, EUA e Canadá, principalmente – participaram sobremaneira na criação dos estereótipos brasileiros, muitos dos quais ainda remanescentes. Até bem pouco tempo atrás, o cenário do turismo brasileiro, em termos internacionais, restringia-se a alguns pontos do litoral nordestino, à cidade do Rio de Janeiro, a práticas de ecoturismo próximo a Manaus e ao Pantanal. Marginalmente, cidades históricas mineiras também recebiam alguma demanda, com destaque para Ouro Preto.

A consolidação da EMBRATUR enquanto entidade setorial trouxe resultados expressivos para as estatísticas turísticas no Brasil, fornecendo elementos econométricos mais precisos para a análise do turismo nacional. Rabahy (2003) oferece uma abordagem minuciosa acerca dos efeitos econômicos da atividade turística no Brasil a partir de 1985, estudando o turismo à luz dos fatores da economia – renda nacional, balança de pagamentos, emprego, distribuição de renda, impacto na moeda e finanças públicas.

No período 1985-2001, o crescimento do turismo internacional no Brasil é bastante expressivo: enquanto que o mundo teve expansão de 110,5% e as

Américas, 103,2%, o Brasil teve um aumento de 174,9%. Não obstante o aumento nominal de turistas no período 1985-2003, atualmente o Brasil representa uma parcela ínfima no total de turismo do mundo: 0,69% em 2003 (RABAHY, 2003).

Em termos brutos, a quantidade de turistas estrangeiros no Brasil teve um aumento consistente na década de 1990, época em que a economia brasileira se internacionalizou, o que levou a uma forçosa transformação das estruturas produtivas. Para o turismo, a entrada das cadeias hoteleiras internacionais – como a rede Accor – e o aumento da visibilidade do país no cenário mundial podem ser fatores explicativos do acentuado crescimento na entrada de estrangeiros no período 1990-2000 (gráfico 1). Em 10 anos, o número de turistas estrangeiros aumentou em mais de 500%, passando de 1.091.067, em 1990, para 5.313.483 em 2000.

Gráfico 1. Entrada de turistas no Brasil 1970-2003

As destruições no sudeste asiático desestruturaram importantes mercados concorrentes do Brasil, como a Indonésia e a Tailândia, motivo pelo qual essas demandas – especialmente dos países nórdicos, não tão tradicionais nas estatísticas brasileiras – se re-direcionaram parcialmente para a costa brasileira.

Ao final de 2005, previa-se um aumento na entrada de turistas estrangeiros: até junho, desembarcaram 3.763.059 turistas em vôos regulares e outros 222.903 de vôos fretados (*charter*). Os vôos *charter* têm crescido de forma substancial nos últimos anos, provenientes principalmente de Portugal, da Holanda e da Finlândia, tendo como destinos prioritários os estados do Rio Grande do Norte, Ceará, Pernambuco e da Bahia (EUROPEUS REDESCOBREM..., 2005).

Em 2003, Estados Unidos, Alemanha, Portugal, França e Itália estavam entre os principais países emissores de turistas para o Brasil; somem-se ainda fluxos provenientes de países limítrofes – Argentina, Paraguai e Uruguai. A recuperação da economia Argentina a partir de 2003 tem sido responsável pela retomada dos fluxos turísticos no sul do país, áreas de tradicional visitação dos turistas da zona do Prata. As tendências de crescimento apontam também para Portugal e Holanda – esta que teve maior crescimento percentual entre 2002 e 2003 – 41,03% (Gráfico 2).

Gráfico 2. Principais países emissores de turistas para o Brasil – 2003

Fonte: EMBRATUR (2004)

Esses dados confirmam uma tendência de crescimento desde 2002, ano em que foi criado o Ministério do Turismo e, portanto, se estabeleceram políticas mais sólidas de incentivo ao turismo internacional. Com o novo ministério, a EMBRATUR passa a responder com mais objetividade a duas linhas de ação: pesquisas estatísticas e divulgação do Brasil no exterior. O Ministério do Turismo, por sua vez, respaldado pelo Conselho Nacional do Turismo, assumiu a elaboração das políticas públicas, norteadas pelo Plano Nacional de Turismo. Nesse contexto, é fato que a infra-estrutura turística brasileira e as políticas de incentivo do setor – dentre as quais a re-organização institucional – são importantes fatores para a crescente internacionalização do Brasil no cenário turístico mundial.

O turismo doméstico, na década de 1990, era uma realidade em consolidação, situação propiciada pela estabilidade econômica e o barateamento das passagens

aéreas. Há que se considerar também que a profissionalização dos serviços de operação e agenciamento turísticos foi um fator estimulador ao aumento do mercado interno. Seguindo a premissa de diversificação da oferta, os estados, cujos entes de turismo ganham gradativamente mais autonomia, incentivam todo o tipo de turismo.

O litoral nordestino, em função dos recentes “pólos de turismo”, abre ao turismo áreas quase intocadas, aumentando de forma contundente as opções de destinações. Merecem destaque a costa cearense – onde estão Jericoacoara e Canoa Quebrada – e o litoral sul baiano – com Porto Seguro, Praia do Forte e Costa do Sauípe. O sertão nordestino tem sido alvo de curiosidade de turistas estrangeiros, transcendendo-se o tradicional binômio sol e praia do litoral. O sudeste piauiense e o litoral maranhense, regiões bastante críticas em termos sociais, também passam a figurar recentemente na oferta turística nacional, com propostas de turismo arqueológico – no Parque Nacional da Serra da Capivara, no Piauí – e ecoturismo – no Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses, no Maranhão.

O Programa de Desenvolvimento do Turismo no Nordeste (PRODETUR/NE) pode ser considerado um divisor de águas para o turismo no Brasil. Centrado no litoral nordestino, o programa tem dado novos contornos às formas de planejamento, gestão e desenvolvimento do turismo no Brasil. Ao inserir extensas áreas litorâneas no cenário do turismo interacional, o Brasil consolida sua tradicional imagem *sun and sea* para atrair públicos principalmente europeus.

O PRODETUR/NE I¹⁷ resultou de um convênio firmado, em 1996, entre o BID e o governo brasileiro, tendo o Banco do Nordeste do Brasil por órgão executor. O montante desta fase atingiu US\$ 800 milhões e, como agente financeiro majoritário, o BID estabeleceu algumas prerrogativas essenciais, expressas em projetos de três categorias: desenvolvimento institucional, obras múltiplas em infra-estrutura e serviços – em que constam recuperação e revitalização do patrimônio cultural – e melhoria e construção de aeroportos. A partir de 2000, o PRODETUR/NE II ateve-se à integração dos setores privado e público e a medidas de capacitação gerencial dos projetos, com equipes multidisciplinares em comunicação com as comunidades, de forma a dinamizar as tomadas de decisão. Em relação ao patrimônio cultural, o BID orientou a adaptação das construções como atrativos ou equipamentos de serviços.

¹⁷ Detalhes sobre o PRODETUR NE e as atividades de turismo arqueológico no Parque Nacional da Serra da Capivara podem ser encontradas em Allis (2003).

Após alguns anos de PRODETUR, vemos a confirmação do turismo nas políticas de governo e o grau de interesse de entidades estrangeiras em subsidiar, em forma de empréstimo, a internacionalização do turismo no Brasil. Ademais, o programa evidencia novos ordenamentos de uso do patrimônio cultural, uma vez que o turismo cultural é apontado como vetor de expansão da atividade turística.

Posto que turismo de sol e praia se desconcentra em outras regiões litorâneas do Brasil, as capitais se re-estruturam a partir da criação de produtos turísticos com base cultural. De fato, o patrimônio cultural das capitais nordestinas é valiosíssimo por seu significado histórico e exige obras de restauro. Diante dessas questões, o programa parece inaugurar uma fase de “revitalizações” de centros históricos, agora em função de sua potencialidade turística. Esta tendência será assumida também em outras regiões, associando-se a variadas realidades políticas, sociais e culturais.

Além do Pelourinho, anterior ao PRODETUR, seguiram-se projetos em Recife, Olinda, João Pessoa, São Luís, Maceió e Fortaleza. O Programa Monumenta, do BID, voltado às intervenções no patrimônio cultural, concedeu, desde de 1999, US\$ 62,5 milhões ao Brasil. Atualmente, a prefeitura de São Paulo está realizando, com respaldo financeiro deste programa, projetos de requalificação na área central. Tendo a Estação da Luz como referencial, a região deverá receber US\$ 167 milhões em medidas de “revitalização”, dos quais US\$ 100 milhões do BID (BID, 2006).

Num discurso relativamente padronizado, os poderes locais apontam para o turismo cultural como forma de justificar o empenho financeiro nos projetos de “requalificação”. Todos esses casos representam um movimento mais ou menos homogêneo em que o tecido urbano, especialmente em suas porções mais antigas, é incorporado a políticas de empresariamento urbano. Com isso, o turismo cultural floresce no seio de cidades que continuam com seus problemas e fragmentações sociais e espaciais, mas que, dado o atual estágio de produção “pós-moderna”, vislumbram possibilidades no momento da re-estruturação das economias urbanas.

No Brasil, a prática de tombamento de cidades inteiras como patrimônio cultural não é recente, vide os casos de Diamantina e Ouro Preto na década de 1930. É fato que não se delegava ao turismo a justificação dessas intervenções, ainda que isso viesse ser significativo décadas depois. Esses e outros casos

revelam um fenômeno diferente do que se nota atualmente, pois o turismo se espacializou de forma quase exclusivamente não-programada.

Hoje, observamos políticas urbanas racionalizadas, em que, a despeito do essencial significado dos bens culturais, pesam as análises de mercado, que aponta para tendências de expansão no setor turístico. Assim, o turismo cultural impõe-se como um somatório de medidas preservacionistas e de interesses econômicos, matizados entre si de forma heterogênea segundo os fatores locais – como organização da sociedade civil, pressões de grupos de interesse e propostas de investimento de grupos estrangeiros.

4.1.3. Turismo na Argentina

O desenvolvimento do turismo na Argentina está intimamente ligado aos desejos burgueses de ocupação do tempo livre em Buenos Aires. A cidade, que em 1895 já contava com 677 mil habitantes, foi descrita como cidade “magnífica”, gestava e expressava em suas construções e hábitos um “novo estilo de vida latino-americano” (ROMERO, 2004a). Com a expansão do Ferrocarril del Sud, surgiram alguns municípios vocacionados ao veraneio, como Almirante Brown (1872), Temperley (1874), Banfield (1873), Éden Argentino (1873), dentre outros. No geral, essas cidades nasceram a partir de imobiliadores particulares, que, ao garantir ao acesso desta ferrovia às suas terras, estimularam formas incipientes de turismo de fim de semana. O pioneiro foi Esteban Adrogué, que doou propriedades ao Ferrocarril del Sud para a construção da estação, de forma a facilitar o acesso ao seu Hotel Las Delícias (TARTARINI, 2001). Este fenômeno, que vincula urbanização, ferrovia e lazer, se repetirá nas décadas seguintes ao norte da Região Metropolitana de Buenos Aires.

Mar del Plata, ao sul da província de Buenos Aires, que no século XIX se organizara em função do beneficiamento e salga da carne, converteu-se em um balneário turístico. Para Schlüter (2001), o balneário deveria permitir uma atividade social intensa, o que, apesar de até aquele período ser realizado em *estancias* de amigos ou parentes, estaria mais adequado aos anseios da alta burguesia portenha.

O balneário foi também um dos pioneiros focos de turismo de massa no país, praticado não mais somente pela burguesia, mas também pela classe média urbana.

Isso foi possível com a multiplicação das formas de acesso – além do ramal ferroviário instalado em 1884-6, em 1928 se construiu a Ruta Nacional Nº 2 – e a instalação das mais variadas categorias de hospedagem.

Mantobani (1997) informa que o surgimento de Mar del Plata como balneário turístico foi o início de uma “cultura de praia” na Argentina, estabelecendo-se assim, uma nova forma de organização social em vários pontos do litoral bonaerense. Para o autor, as praias são incorporadas à sociedade da época em um duplo sentido:

[As praias] se incorporaram como recurso natural capaz de animar a economia urbana. Mas também pode se falar numa invenção da praia como novo recurso cultural assimilado primeiramente pela classe alta. Na base desta incorporação e desta invenção surgiu uma configuração social singular que, vinculada ao que se denomina cultura da praia e uma organização do espaço adequada, definirá deste ponto em diante o povoado balneário como nova forma urbana.

Além do mais, o atrativo do lazer à beira mar começa a interessar aos argentinos, justamente pela assimilação de valores estrangeiros que chegavam à capital. Nice e Biarritz, na França, e San Sebastián são destinos turísticos mediterrâneos que despontam desde meados do século XIX (TRIGO, 2000) e, por conta dos *modismos* copiados no Novo Mundo, podem ser apontados como moldes para o lazer da burguesia portenha. Para Mantobani (1997)

Graças à referência de nomes de centros balneários europeus e norte-americanos logrou-se atrair a atenção da classe alta, sensíveis aos costumes cultos e em busca de novas práticas de distinção social, a um território recôndito e desconhecido do sudeste da província de Buenos Aires e legitimar o esforço privado e público por converter um pueblo de campanha ligado a atividades econômicas prevalentes nessa época (agropecuárias) em uma elegante villa balneária da alta sociedade portenha.

Os primeiros países a desenvolverem o turismo na América Latina foram Argentina, Uruguai – nas praias atlânticas – e Chile – com os atrativos litorâneos de Valparaíso e Viña del Mar (BARRETO, 1999). Segundo Schlüter (2002), a Argentina foi o país que, na década de 1930, pioneiramente creditou ao turismo uma alternativa para desenvolvimento, quando se estabeleceram as primeiras diretrizes para transformar a pequena aldeia de San Carlos de Bariloche num centro de turismo internacional. Os principais apelos para a atração de visitantes foram os recursos naturais da Patagônia Argentina e a prática de esqui durante o inverno.

Schlüter (2001) destaca três fatores para a consolidação do turismo na Argentina no século XX:

- *Hotéis de luxo*: os hotéis de categorias superior que surgiram em Buenos Aires começaram a criar um fluxo de turismo importante. Essa característica, decorrente da condição de Capital, deu início a uma das vocações atuais de Buenos Aires: o turismo de negócios;
- *Desenvolvimento dos transportes*: primeiramente com a expansão da rede ferroviária e, na seqüência, a operação companhias aéreas (Aeroposta, em 1937, e Aerolíneas Argentinas, a partir de 1950), o território argentino assistiu a um crescente no número de visitantes;
- *Expansão das agências de viagem*: aliada à popularização pelo desejo de viajar, a atuação das agências de viagens tomou corpo no início do século XX. Num primeiro momento, as viagens tinham como principais destinos a região de Córdoba (região serrana) e o Parque Nacional del Sur (atual Nahuel Huapi) e, com o início da operação de algumas empresas aéreas estrangeiras, iniciaram-se as viagens aos países vizinhos (Uruguai, Chile e Brasil) e ao exterior, com destaque para viagens de lua-de-mel à Europa das classes mais abastadas.

Outro fator fundamental à expansão do turismo pelo território argentino foi a política de preservação ambiental, datada dos primeiros anos do século XX. Em 1903, Francisco P. Moreno doou ao Estado Nacional três das 25 léguas que lhes foram oferecidas como reconhecimento pela resolução das disputas de fronteiras entre Chile e Argentina. No ano de 1922, a área foi expandida para 780 mil ha para formar a primeira unidade de conservação sul-americana: o Parque Nacional del Sud – posteriormente, renomeado como Parque Nacional Nahuel Huapi. Em 1924, criou-se a *Comisión Pro-Parque del Sud*, que, por falta de um marco regulatório oficial, acabou por não ter ação prática efetiva (BUSTILLO, 1999, SCHLÜTER, 2001).

Como entusiasta da Patagônia, Exequiel Bustillo defendeu, junto ao governo federal, a criação da Comisión de Parques Nacionales, que através da Lei 12.103, de 1934, foi oficializada como Dirección de Parques Nacionales (ADMINISTRACIÓN..., 2005, SCHLÜTER, 2001), que, num primeiro momento sem orçamento próprio, tinha sob sua gestão apenas o Parque Nacional Nahuel Huapi.

Na Argentina, a criação de parques nacionais, cuja questão subjacente era o incentivo ao turismo, teve sua importância política na consolidação do território do país, através da atenção às fronteiras distantes e pouco povoadas. Bustillo (1999) aponta, de forma idealizada, os elementos que moldariam a ideologia da entidade que organizou e presidiu:

É justo reconhecer que Parques Nacionales, (...) não somente salvou os rincões mais bonitos do solo argentino, senão também veio a resultar em um instrumento de colonização (...) o turismo como opção, acompanhado de uma racional conservação da natureza e estruturado programa de colonização, por elementar que seja, é o caminho que a Argentina deve seguir se quiser algum dia e de uma vez por todas, ser dona de toda essa extensão geográfica que com seus lagos, rios, bosques, montanhas e neve, reúne condições para converter-se, no curto prazo, em um dos centros turísticos mais atraentes e importantes do mundo.

Com a criação da Dirección de Parques Nacionales, também o Parque Nacional del Iguazu passou à jurisdição da nova entidade. Esta unidade de conservação fora regulamentada no ano de 1902 como forma de estabelecer um bastião do Ministério da Guerra na fronteira com o Brasil e, desde então, o parque só dispunha de uma colônia militar com oito a 10 soldados e nenhuma infra-estrutura de visitação ou que preconizasse ações de preservação. Em 1939, o parque contava, dentre outras melhorias, com um edifício para a intendência da Dirección, um hotel em estilo colonial, estradas calçadas e um projeto de construção de um molhe em Puerto Aguirre, local que propiciaria acesso às novas estruturas do parque (BUSTILLO, 1999).

No ano de 1936, assumindo uma atuação mais dinâmica, a Dirección coordenou expedições a alguns Territórios Nacionais, o que redundaria na criação de mais quatro parques nacionais: Parque Nacional de Lanín, em Neuquén, Parque Nacional de los Alerces, em Chubut, Parque Nacional Perito Moreno e Parque Nacional de los Glaciares, ambos em Santa Cruz.

Até então, as ações de organização do turismo no país se davam de maneira empírica, cujo foco ainda não era o turismo internacional receptivo – ainda que Bustillo vislumbrasse o turismo internacional na Argentina já nas décadas de 30 e 40. Seguindo a tendência dos anos pós-segunda guerra, o turismo internacional aumentou de forma gradativa nos anos 50, 60 e 70; em 1963, desembarcaram na Argentina cerca de 234.500 turistas estrangeiros (SCHLÜTER, 2001).

Ainda assim, o turismo interno era o maior destaque para estas décadas. Depois do período populista de Domingo Justo Perón e em vários períodos da ditadura militar, os problemas sociais mais urgentes foram atacados o que, de forma indireta, estimulou o investimento de recursos e tempo em atividades de lazer.

Em termos de turismo, de 1943 a 1955, o governo populista de Perón, através de um Departamento de Turismo Social, organizado por Eva Perón, estabeleceu algumas colônias de férias, cujo foco eram as camadas sociais menos favorecidas e vinculadas aos sindicatos. Troncoso e Lois (2004) analisam de que forma a construção dos lugares turísticos foi feita pela revista *Visión de Argentina*, uma espécie de *handbook* do acervo turístico argentino. Num momento em que o governo entendia que “conhecer a pátria é um dever”, o turismo não era somente uma atividade de ócio ou econômica, mas uma forma de criar consciência nacional.

Fica clara certa doutrinação política, mas, de toda forma, podemos dizer que houve efetiva popularização do turismo a partir da década de 1950. Nos anos do governo Perón, uma conjunção de fatores fez com que o turismo se massificasse na Argentina, a saber: i) o aperfeiçoamento da legislação trabalhista, com o aumento de salários, o descanso semanal, a obrigatoriedade de cumprimento e o pagamento dos feriados e férias anuais pagas, ii) ampliação e melhoria na estrutura de comunicação, especialmente na rede viária, iii) aumento da capacidade hoteleira a cargo da Administración General de Parques Nacionales y Turismo – AGPNyT ou através de crédito subsidiado pelo Empréstimo Nacional Hoteleiro, em 1947, e iv) campanhas de incentivo às viagens, com descontos em tarifas ferroviárias, organização de viagens coletivas e a publicação da revista *Visión de Argentina* (TRONCOSO; LOIS, 2004).

Segundo as autoras, essas ações reforçaram a atividade turística em áreas já tradicionais – Mar del Plata, serras de Córdoba e a região do Lago Nahuel Huapi – e integrou outras ainda pouco procuradas – como parques nacionais e destinos em algumas províncias mais distantes. A publicação citada pretendia estimular a ida de turistas a todas as províncias do país, destacando em farto material fotográfico seus aspectos naturais. E, por ser escrita em duas línguas, depreendemos que esta foi uma tentativa precoce de internacionalizar o turismo na Argentina.

No fim do governo peronista, a malha ferroviária nacional atingiu a maior extensão, atingindo praticamente todo o território nacional. Mais tarde, segundo Schlüter (2002), no governo Arturo Frondizi (1958-1962), as transformações estruturais da economia fortaleceu o turismo interno, com:

(...) o incentivo à industrialização, a captação de capitais estrangeiros, e prospecção e exploração de jazidas petrolíferas por parte de empresas estrangeiras. Os argentinos começaram a imitar a forma de vida dos países industrializados e o turismo passou a formar parte das pautas de consumo da população.

Mesmo com as agruras da ditadura militar (1976-1983) e todos os sobressaltos econômicos do período, o nível de desenvolvimento econômico argentino e sua inserção no mercado mundial de viagens expuseram ao turismo algumas regiões do país. A Capital Federal, Buenos Aires, tradicionalmente representa boa parte do turismo internacional no país, especialmente por sua carga histórica representada pela cultura *porteña* e projeto urbano. Além de Buenos Aires, a Secretaria de Turismo de la Nación atualmente foca-se em algumas regiões importantes na atração de turismo internacional, especialmente na Patagônia, no Norte, no Litoral (dos rios Paraná e Paraguai) e na região de Cuyo, no centro-oeste.

Na década de 1990, emergiu a preocupação por parte do ente de turismo em estudar a demanda turística internacional (SCHLÜTER, 2001). Após a crise econômico-financeira de 2002 e a desvalorização cambial, o fluxo turístico internacional apresenta-se como uma real possibilidade de recuperação econômica de várias regiões do país. Com a drástica diminuição do poder de consumo dos argentinos, a Secretaría Nacional del Turismo reforçou a promoção no exterior, afinal toda a estrutura turística do país estava à míngua com a queda do turismo nacional.

Atualmente, o fluxo turístico receptivo internacional na Argentina é formado em boa parte por turistas de países limítrofes. Em 2004, por exemplo, registrou-se o desembarque de cerca de 3,35 milhões de turistas estrangeiros, dos quais 10,7% eram brasileiros – 361.699 turistas (SECRETARÍA DE TURISMO DE LA NACIÓN, 2006a). Mesmo assim, europeus e estadunidenses respondem, paulatinamente, por maiores parcelas de entrada, comprovando que a Argentina vem se fixando no cenário internacional de viagens.

Em 1995, os turistas da Europa somavam 248.348 – ou 10,8% do total –, enquanto que, em 2004, foram 555.148, representando 16,5% do total de desembarques. Em relação aos estadunidenses, o total de desembarques manteve-se praticamente estável, na casa dos 8% do total entre 1995 e 2000. Após uma leve queda em 2002, desde 2003 estes turistas vêm retomando sua participação no turismo internacional na Argentina: em 2004, os turistas dos EUA foram 7,7% do total (SECRETARÍA DE TURISMO DE LA NACIÓN, 2006a).

No ano de 2003, em processo de recuperação econômica, a Argentina já apresentava estatísticas significativas: chegaram cerca de 456 mil europeus no país, além de quase 768 mil chilenos e 350 mil brasileiros, denotando que os turistas de países limítrofes compõem os maiores fluxos internacionais para o país (Gráfico 3).

Vale destacar que, em qualquer época do período estudado, os países limítrofes são sempre os mais significativos na emissão de turistas para a Argentina. No entanto, no período 1995-2004, os europeus foram, ano a ano, os turistas que mais geraram divisas para o país. Em 2004, por exemplo, turistas da Europa representavam 29% das receitas, ainda que fossem, em termos quantitativos, cerca de 16% do total de turistas estrangeiros no país (SECRETARÍA DE TURISMO DE LA NACIÓN, 2006a).

No tocante às receitas com turismo, notamos que, no período 1995-2005, houve apenas acentuadas retrações em 2002 e 2003, anos após a crise econômica. Desde então, os dados apontam uma recuperação dos gastos com turismo, reflexo do arrefecimento do turismo internacional no país. Considerando o total de chegadas

internacionais em 2004, os turistas estrangeiros foram responsáveis pela entrada de quase US\$ 2,5 bilhões (SECRETARÍA DE TURISMO DA LA NACIÓN, 2006b).

No plano nacional, mesmo transcorridos mais de 100 anos desde a criação de Mar del Plata – e da invenção da “cultura da praia” –, este balneário segue sendo um importante destino no turismo doméstico, principalmente de origem popular – os *gasolineros*. Outros balneários também se organizaram, como Pinamar, Necochea, dentre outros, fazendo da faixa litorânea de Buenos Aires um corredor turístico regional.

Apesar da tradição da costa bonaerense, dos parques nacionais e do turismo de inverno, notamos ações recentes de diversificação da oferta turística argentina. Entre 2003 e 2005, a Argentina assinou contratos de empréstimos com o BID para o incremento da atividade turística no Corredor dos Lagos e nas Missões Jesuíticas e outro voltado para o desenvolvimento do turismo de forma integrada na província de Salta. Juntos, os contratos atingem cerca de US\$ 67 milhões.

Do ponto de vista institucional, há também alguns avanços. Em janeiro de 2005, foi promulgada a Lei Nacional do Turismo, confirmando a atividade como de interesse nacional. Juntamente, foram estabelecidas algumas instâncias de planejamento e execução de projetos turísticos, como Fundo Nacional de Turismo – formado com 5% dos valores das passagens aéreas, dentre outras fontes –, o Instituto Nacional de Promoção Turística, o Conselho Federal de Turismo e o Comitê Interministerial de Facilitação Turística.

4.2. Patrimônio cultural

No estágio contemporâneo do capitalismo global, a cultura, situada principalmente no contexto urbano, tem-se tornado insumo econômico para construção de “produtos turísticos”, os quais serão consumidos em forma de turismo cultural. Com isso, o turismo entra com mais frequência na agenda do *empresariamento urbano*, executado por projetos de requalificação arquitetônica e urbanística e conversão funcional para o lazer e entretenimento.

Lembramos que o patrimônio cultural, enquanto representação das relações sociais, encerra significados muito mais profundos que suas atuais expressões mercantilizadas. Para Barreto (2003), a noção de patrimônio cultural é mais ampla do que as obras no espaço – pintura, escultura e arquitetura; trata-se de expressões que representam não apenas as manifestações artísticas, mas todo o fazer humano. Sem negligenciar este fato, notamos que atualmente as propostas e justificativas para a preservação do patrimônio muitas vezes passam por sua mercantilização em função do turismo, justamente por este propiciar receitas e difundir os valores que os bens culturais encerram.

No decorrer de nosso trabalho, percebemos que abordar o tema “patrimônio cultural” tornou-se um procedimento complexo, pois, ao mesmo tempo que se dispõe de muito conhecimento acumulado acerca do assunto, a banalização das práticas preservacionistas parece ofuscar resultados positivos. No que tange à sua integração ao turismo, a situação exige atenção, pois num momento em que as expressões culturais aumentam de importância nos destinos turísticos, avolumam-se as críticas sobre a perda de autenticidade resultante de projetos de requalificação urbana.

Por ser o patrimônio cultural ferroviário representante de momentos particulares da história da industrialização, seriam pertinentes propostas de ação e intervenção específicas. Diante disso, consideramos conveniente analisar os documentos internacionais de preservação do patrimônio, com vistas a aplicar suas premissas ao tratamento dos remanescentes ferroviários.

O patrimônio cultural, em termos conceituais e de intervenção, vem sendo tratado à exaustão em escala internacional, gerando ainda uma série de justificadas polêmicas. Sem o intuito de nos aprofundarmos em tais questões, propomos uma

retrospectiva teórica, no plano temporal, acerca dos valores e conceitos de patrimônio cultural, bem como algumas críticas às finalidades da intervenção.

Reiteramos, pois, que as seções a seguir servem de alicerce conceitual para a entrada no tema que constitui o foco do nosso trabalho: o papel e as formas de uso – e re-uso – do patrimônio cultural no atual momento do desenvolvimento turístico, em especial quando vinculado a remanescentes ferroviários.

4.2.1. Valores, conceitos e antecedentes

Quase invariavelmente, as abordagens sobre patrimônio cultural reportam-se ao patrimônio arquitetônico, ou seja, à cultura material edificada. E, além disso, os objetos de análise são as cidades – ou parte delas –, como sendo um lócus isolado do todo do território nacional. Somando a questão do turismo, o foco se fecha ainda mais, já que os trabalhos que priorizam a atividade turística dificilmente transcendem porções específicas da cidade e tentam buscar razões e relações que expliquem os usos que se dão ao patrimônio cultural.

Chamamos, nesta dissertação, “patrimônio cultural” a todas as representações espaciais, tangíveis ou não, que se dão através da ação do homem sobre determinados espaços. Apesar da finalidade de nossa proposta não ser estudar os conceitos acerca de cultura, convém um comentário de Roberto Kessing, citado por Laraia (2005), no sentido de abordar a cultura a partir de um *sistema adaptativo*:

A tecnologia, a economia de subsistência e os elementos da organização social diretamente ligada à produção constituem o domínio mais adaptativo da cultura. É neste domínio que usualmente começam as mudanças adaptativas que depois se ramificam. Existem, entretanto, divergências sobre como opera este processo.

A recente valorização da produção humana enquanto patrimônio cultural é algo que poderíamos situar no campo dos valores que se alteram conforme sua época. Sobre o tema, o mesmo Laraia (2005) considera que

O modo de ver o mundo, as apreciações de ordem moral e valorativa, os diferentes comportamentos sociais e mesmo as posturas corporais são assim produtos de uma herança cultural, ou seja, o resultado da operação de uma determinada cultura.

O importante para o momento é considerar que o motivo por trabalharmos com o termo “patrimônio cultural” advém da apreensão mais ampla de seus significados e valores. Talvez, abordando as expressões culturais simplesmente como “patrimônio

histórico”, estaríamos dando ênfase exclusivamente à produção física e social no tempo pretérito, quando, na verdade, consideramos que a interação social atual com as expressões materiais e sociais de outrora são parte indissociável da existência do patrimônio cultural. Por isso, o patrimônio encerra representações muito mais contundentes e profundas que sua espacialização física, fazendo com que as relações sociais responsáveis pela construção do patrimônio cultural sejam assuntos de igual importância ao se analisar a problemática da preservação.

Em termos mais específicos, significa reconhecermos, numa categoria conjunta de análise, os valores tangíveis e intangíveis do patrimônio. A UNESCO²⁸ e outras entidades de salvaguarda da memória, costumam fazer tal diferenciação como patrimônio tangível – material – ou intangível – imaterial –, como sendo o primeiro a materialização física do patrimônio, comumente entendido como “patrimônio arquitetônico”; e o intangível/imaterial os “saberes” e formas de relacionamento social dignos de proteção, tais como o folclore, a música, a dança, a culinária e as “sabenças” populares. O Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN)²⁹, por exemplo, recentemente vem-se debruçando sobre o patrimônio imaterial brasileiro, procedendo ao tombamento do samba de roda do Recôncavo Baiano; do modo de fazer da viola-de-cocho, no Mato Grosso; do Círio de Nazaré, no Pará, dentre outros.

A construção do conceito de patrimônio percorreu um longo caminho, sendo que a abordagem teórica começou a ser organizada no século XIX, a partir do momento em que foram propostas as primeiras teorias e práticas de intervenção.

Choay (2001) pontua que o nascimento do patrimônio ocorreu no século XV, em Roma, depois de um longo período de gestação de relacionamentos entre a sociedade medieval e os remanescentes do passado. O diferencial deste período, chamado de antigüizante, é o distanciamento histórico entre a obra e o ato simbólico de atribuir-lhe valor. Até então, as intervenções proto-preservacionistas eram imbuídas de um caráter utilitário, ou seja, reconstruir ou reformar com re-usos práticos, em função das “adaptações necessárias” (KÜHL, 1998).

²⁸ Para detalhes, ver documento resultante da *Convenção Mundial para a Salvaguarda do Patrimônio Imaterial*, assinada em outubro de 2003, disponível em <http://unesdoc.unesco.org/images/0013/001325/132540s.pdf>

²⁹ Para detalhes, ver documento do Programa Nacional do Patrimônio Imaterial - PNPI, instituído pelo Decreto nº 3.551, de 4 de agosto de 2000, disponível em <http://portal.iphan.gov.br/portal/baixaFcdAnexo.do?id=201>

É no período Iluminista que os valores histórico e estético do monumento serão amadurecidos, culminando, no período da Revolução Francesa, com a fusão das noções de monumento histórico a aspectos políticos. Para os revolucionários investidos de poder, era necessário apagar as marcas da Monarquia e fixar o novo momento sócio-político. Neste período, fizeram-se as primeiras críticas sobre “vandalismo ideológico” – para representar a destruição deliberada do patrimônio alusivo ao Antigo Regime – e “tombamento”. Este último, porém, assumiu feições econômicas, uma vez que, depois de inventariado, o patrimônio recuperado exigia custosa manutenção. Por isso, a venda de parte deste acervo financiou a construção de depósitos, lançando as bases para o museu moderno.

Kühl (1998) aponta três características principais para a formação do ideal de patrimônio: ruptura com o passado, valor de historicidade e consciência histórica. No século XIX, essas e outras questões foram temas enfrentamentos ideológicos entre dois pioneiros na teoria sobre patrimônio: John Ruskin, da Inglaterra, e E.E.Violet-le-Duc, na França. Sobre as premissas de Violet-le-Duc, Kühl (1998) considera:

O monumento era considerado como um documento que ilustrava um período específico da História, e as modificações feitas em épocas subseqüentes à sua construção não eram levadas em conta. Eliminavam-se alterações posteriores para devolver-lhe o aspecto de sua época de maior esplendor, muitas vezes reconstituindo por analogia, ou, até mesmo, inventando, no intuito de se atingir um modelo ideal que pode nunca ter existido.

A característica marcante Violet-le-Duc, que foi responsável pela Inspetoria Geral de Monumentos Históricos da França, era o intervencionismo. Para Violet-le-Duc (2000), em função da peculiaridade de cada monumento, a intervenção deve ser norteada a partir do bom senso do arquiteto e, principalmente, do profundo estudo técnico sobre a obra e o estilo. No entanto, o autor já deixa transparecer sua tendência favorável aos complementos. Em sua visão da História, Viollet-le-Duc entende que os monumentos históricos simbolizam um sistema histórico já morto, motivo pelo qual o espaço por eles ocupado sinaliza o vazio (CHOAY, 2001).

Contrariamente, na Inglaterra, surgiu um movimento que pretendia a gestão do patrimônio com intervenções mínimas. John Ruskin pregava uma atitude passiva, posto que as sociedades não têm o direito de intervir na produção cultural material

das gerações passadas. A posição, pois, era não-intrusiva e de respeito pela construção original, mesmo que o preço fosse o fim da edificação.

O caminho intermediário – e surgido a partir de contribuições teóricas e experimentações durante quase todo o século XIX – foi iniciado por Camillo Boito, para quem o restaurador, com um aguçado bom senso, deveria fazer o juízo sutil de cada obra de arte, intervindo somente quando fosse necessário apenas com consolidações, evitando-se intervenções mais sérias (KÜHL, 1998; CHOAY, 2001).

Num refinamento das idéias de Ruskin, Viollet-le-Duc e Boito, Camilo Sitte e Alois Riegl continuaram o processo de construção dos padrões de tratamento do patrimônio. Em seu texto *Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen*, de 1889, Sitte centra sua argumentação no papel da cidade e da importância dos conjuntos urbanos tradicionais (Kühl, 1998); já Riegl – em seu *Der Denkmalkultus: sein Wesen und seine Entstehung*, de 1903 – aborda o monumento histórico como objeto social e filosófico, sendo que “só a investigação do sentido ou dos sentidos atribuídos pela sociedade ao monumento histórico permite fundar uma prática. Daí uma dupla abordagem – histórica e interpretativa” (CHOAY, 2001).

Com efeito, o conceito de patrimônio urbano advém do que Choay (2001) chama de *figura historial* da cidade, o que está referenciado por Gustavo Giovanonni como *patrimônio urbano*. Este é o alicerce que sustentará as discussões subseqüentes sobre a cidade e a relação entre seus vários tempos históricos.

Trazendo a discussão para a ciência geográfica, Carlos (2000) aponta que

a dimensão de vários tempos está impregnada na paisagem da cidade. (...) a paisagem de hoje guarda momentos diversos do processo de produção espacial, os quais fornecem elementos para uma discussão de sua evolução da produção espacial, e do modo pelo qual ela foi produzida.

É válido, também, creditar ao ambiente urbano a função precípua para a discussão de patrimônio, como afirma Argan (1998):

A cidade é o produto de toda uma história que se cristaliza e se manifesta. O que interessa não é tanto sua fundação, em geral lendária, quanto seu desenvolvimento, ou seja, as mudanças no tempo. (...) O caráter orgânico do sistema urbano é dado, em todo o caso, pela história, mesmo quando a cidade nasceu há pouco tempo e tem uma breve história. De fato, a idéia que temos da cidade e que, por enquanto, não foi mudada, é a de um acúmulo cultural que dá ao núcleo a capacidade de organizar a uma área mais ou menos extensa de território.

Sem esses pontos de concentração e irradiação cultural, não é concebível, até hoje, nenhuma forma de organização do ambiente.

Vinculando o percurso histórico do desenvolvimento do ideal de patrimônio histórico e urbano com os usos que se fazem das parcelas “antigas” da cidade, Argan (1998) contesta os valores que se atribuem à “historicidade” dos centros antigos, em detrimento do restante da cidade:

O conceito de “centro histórico” pode ter uma utilidade pragmática, mas é um falso conceito. Por que algumas partes da cidade deveriam ser “históricas” e outras “não-históricas”? A cidade é, in toto, uma construção histórica. As próprias deformações e mal-formações urbanas devidas à gestão capitalista são fatos, apesar de não gloriosos, da história da nossa época.

Agregando o conceito de *paisagem urbanística*, Scherer (2002), aponta que

A paisagem urbanística dialoga com o sítio, com a paisagem natural e, deste diálogo, participam tanto as edificações monumentais quanto os produtos da arquitetura comum e também resultantes das diferentes modalidades de auto-construção. Isso é, a paisagem urbana e o urbanismo em seu interior evidenciam o modo como nos núcleos urbanos se relacionam as instituições e as diferentes classes sociais, em síntese: materializam a um só tempo a estruturação física e social interna das cidades.

Este elemento permite que compreendamos a cidade em sua maior complexidade, sem, portanto, reduzir a visão ao “centro histórico” ao fetichismo.

Como motivo e resultado desses embates conceituais, uma série contínua de documentos internacionais vem sendo proposta como forma de sistematização sobre a teoria e a prática de intervenção e gestão do patrimônio cultural. As *cartas do patrimônio* oferecem uma visão partilhada pela comunidade internacional, cujo tema principal é o patrimônio cultural da humanidade.

4.2.2. Cartas do patrimônio: referencial global

Com a assunção do tema do patrimônio, desde as primeiras décadas do século XX tenta-se postular um vetor comum para o seu entendimento e tratamento. As reuniões internacionais, via de regra, rendem documentos, que contêm recomendações ou orientações gerais sobre como entender várias expressões do patrimônio e sugestões de procedimentos para sua preservação.

Mais que tratados ou compromissos, esses documentos se revestem de um caráter consensual sobre questões vinculadas ao patrimônio cultural. Assim, de

acordo com suas estruturas e contextos específicos, os governos nacionais podem interpretar e aplicar os conceitos e recomendações.

A Carta de Atenas, primeiro desses documentos internacionais, foi escrita em 1931 e resulta de uma conferência da então Sociedade das Nações. Seu tema central são os “monumentos históricos” e sua proteção, onde se destacam as técnicas de preservação, pertinência da restauração em casos extremos e o papel da educação na preservação do patrimônio. Um apontamento significativo da Carta de 1931 é a importância dada ao entorno dos edifícios:

A conferência recomenda respeitar, na construção dos edifícios, o caráter e a fisionomia das cidades, sobretudo na vizinhança dos monumentos antigos, cuja proximidade deve ser objeto de cuidados especiais.

Com isso, o assunto da preservação do patrimônio desloca-se da unicidade do monumento para a totalidade e a continuidade do conjunto urbano. Essa premissa se confirmou em 1933 como uma outra Carta de Atenas, esta produto do IV Congresso Internacional de Arquitetura Moderna, cujo tema era a cidade. Seu texto sugere que as cidades devam crescer com prioridade ao conforto humano, o que se explica em parte pela deformação urbana observada desde a Revolução Industrial.

O Artigo 6º da versão de 1933 da Carta reafirma o patrimônio cultural em seu contexto urbano:

A história está inscrita no traçado e na arquitetura das cidades. Aquilo que deles subsiste forma o fio condutor que, juntamente com os textos e os documentos gráficos, permite a representação de imagens sucessivas do passado.

Neste caso, o valor histórico do patrimônio urbano remanescente figura como receptáculo das marcas dos vários tempos de acumulação de historicidade. No entanto, a Carta considera que a medida da cidade é a dimensão humana, de forma que as intervenções que venham a modificar a textura do espaço urbano devam se reportar ao bem viver do Homem, ainda que isso custe o sacrifício do patrimônio cultural remanescente de outras épocas. Sobre isso, Kühl (1998) faz sua crítica:

A Carta de Atenas, visando discutir uma nova arquitetura e um novo urbanismo, renegava a herança do passado. Os monumentos históricos seriam conservados quando não contrariassem as novas posturas em relação à higiene, salubridade e circulação.

Outros documentos sucederam as Cartas de Atenas, como a Carta de Veneza, de 1964, gerada a partir de um congresso do International Council on Monuments

and Sites (ICOMOS). Nela, reafirma-se a autonomia de cada país ao aplicar os conceitos propostos pelo documento, “no contexto de sua própria cultura e de suas tradições”. Além disso, a Carta de Veneza reiterou o valor de conjunto do patrimônio histórico, destacando a “arquitetura menor”, formada não por construções opulentas, mas que, mesmo que de maneira simplória, representem a história da sociedade.

Juntas, a Carta de Veneza e a Carta de Atenas, formam os alicerces para todas as declarações que se seguiram.

As Normas de Quito, de 1967, aceitam a valorização econômica em função do patrimônio histórico, porém, dentro de critérios que garantam a salvaguarda do patrimônio, integrando-o aos planos regionais de desenvolvimento. O tom da Carta, como descrito em seu artigo 7º, é bastante atual em relação aos usos do patrimônio, sugerindo que a exibição é uma atividade que pode se coadunar com as práticas preservacionistas, gerar divisas e promover o conhecimento,

Em 1976, a *Carta do Turismo Cultural*, resultado do Seminário de Turismo Contemporâneo e Humanismo, trata diretamente de relações entre patrimônio da humanidade³⁰ e a atividade turística. De mais importante, ressalta-se o reconhecimento do turismo como atividade com efeitos sociais significativos, aceitando-se, portanto, o turismo cultural como uma expressão positiva na gestão dos bens culturais. O documento também propõe um conceito de turismo cultural:

é aquela forma de turismo que tem por objetivo, entre outros fins, o conhecimento de monumentos e sítios histórico-artísticos. Exerce um efeito positivo sobre estes, tanto quanto contribui – para satisfazer seus próprios fins – como a manutenção e a proteção. Esta forma de turismo justifica, de fato, os esforços que tal manutenção e proteção exigem da comunidade humana, devido aos benefícios sócio-culturais e econômicos que comporta para toda a população implicada.

Também, desde a década de 60, a atividade turística vem recebendo atenção nas discussões sobre os usos e a preservação do patrimônio cultural. Via de regra, as justificativas se dão no campo econômico, já que o turismo gera recursos

³⁰ De acordo com o documento resultante da Convenção para a Proteção do Patrimônio Cultural e Natural da Humanidade, de 1972, a UNESCO reconhece como Patrimônio da Humanidade as expressões culturais e naturais a partir de sua excepcionalidade em escala universal, para o que direciona recursos financeiros objetivando identificação, proteção e preservação (UNESCO, 2006b). Segundo nosso entendimento, o valor simbólico do patrimônio cultural independe de sua oficialização como bem protegido, já que as relações entre a sociedade e as expressões culturais de se dão sob qualquer circunstância. O reconhecimento na forma de legislação é importante para que certas expressões do patrimônio cultural recebam cuidados especiais e recursos financeiros que possibilitem ações de preservação.

financeiros não somente para os locais que abrigam o patrimônio, como também uma possibilidade de autonomia financeira para sua manutenção.

Esta aproximação indica que as duas atividades – turismo e proteção do patrimônio – já são consideradas como passíveis de convivência, ainda que exijam atenções e controle, como, em 1996, alerta a Declaração de Sófia:

o patrimônio cultural com certeza enfrentará o desafio econômico. E, sem dúvida, antes de atividades turísticas serem supervalorizadas, arriscando-se a transformá-las em ameaça à integridade da substância do patrimônio cultural, levar-se-á em conta, e cada vez mais, a relação entre patrimônio e a comunidade que o herdou.

Outros documentos foram escritos no âmbito da América Latina, a partir de encontros no Brasil ou no Mercosul, como o Compromisso de Brasília, de 1970, a Carta de Petrópolis, de 1987, a Carta de Brasília, de 1995 – esta, no âmbito do Cone Sul –, a Carta de Fortaleza e o Documento do Mercosul, ambos de 1997 e versando sobre patrimônio intangível ou imaterial, dentre outros.

Considerando a ferrovia – um dos pilares de nosso objeto de estudo – no sentido mais amplo, o expediente ferroviário foi responsável por moldar corredores paisagísticos a partir de mecanismos industriais específicos. Diante disso, convém a opinião de Para Alfrey e Putman (1992) sobre a importância da paisagem:

Relações geográficas e cronológicas na paisagem nem sempre são fáceis de se identificar: a paisagem não se organiza a partir de narrativas lógicas e a demonstração dos processos de mudança e inter-relacionamentos podem ser melhor entendidos através de critérios que não são os mesmos para a conservação e mesmo para a interpretação de lugares isolados.

Para a abordagem desta categoria, a interpretação e contextualização das edificações ferroviárias nos espaços considerados podem ser referenciadas nas cartas internacionais. É o caso, por exemplo, de transplantar a premissa de valorização do entorno para o espaço de uma estação ferroviária e todas as construções ao seu redor e, se for o caso, a determinados corredores ferroviários.

No que tange ao patrimônio cultural ferroviário, a imaterialidade da memória também nos parece um aspecto relevante. Se, hoje, há formas consistentes e sérias de proteção do patrimônio cultural ferroviário, muito se deve ao forte vínculo entre o cabedal técnico da ferrovia e as comunidades vinculadas a ela, com especial atenção aos ex-funcionários e seus descendentes, que, no universo dos agentes

sociais vinculados à ferrovia, mostram-se engajados na militância pela preservação de um patrimônio coletivo.

Nossa proposta é que o patrimônio cultural ferroviário seja compreendido no bojo de uma recente valorização da matéria “patrimônio”, de forma a agregar uma visão mercadológica ao caráter simbólico das expressões culturais. Sem prescindir das premissas de respeito e rigor no trato com o patrimônio cultural, este assunto é de extrema importância para a organização do turismo na contemporaneidade.

4.2.3. O patrimônio cultural como mercadoria

Considerando o exposto neste item e as práticas turísticas na atualidade, podemos afirmar que o patrimônio cultural passa a ser, com mais ênfase que em outras épocas, um importante recurso para a “turistificação” de lugares. A tendência do aumento do turismo cultural representa, portanto, respostas aos novos preceitos norteadores da gestão urbana, em que o turismo é apresentado como uma das justificativas à refuncionalização de espaços degradados. Choay (2001), em numa crítica à relação do “patrimônio histórico” com as “atividades comerciais” considera:

Ora a cidade histórica, assim como o monumento individual, é transformada em produto de consumo cultural (...), ora pode ser destinada a fins econômicos que se beneficiam simbolicamente de seu status histórico e patrimonial (...) a indústria patrimonial desenvolveu recursos de embalagem que também permitem oferecer os centros e os bairros antigos como produtos para o consumo cultural.

Isso é observável inclusive nas atuais trocas comerciais e políticas entre as nações, motivando órgãos bilaterais a oferecer linhas de crédito para a restauração do patrimônio, em que pese o turismo como fator justificador. Desde 1974, o BID realiza empréstimos a vários países latino-americanos para a “conservação de patrimônio urbano”, sendo que boa parte desses recursos dirige-se aos projetos de revitalização urbana. Desde então, o banco consignou quase US\$ 1 bilhão, ao que se somam contrapartidas dos governos locais. Em trabalho recente, a entidade reconhece que a conservação do patrimônio urbano é a área do desenvolvimento cultural que tem maiores potenciais de financiamento (ROJAS, 1998).

Cidade ou região beneficiada	Valor (US\$)	Ano
Peru (Cuzco)	26,5 milhões	1976
Panamá (Cidade do Panamá)	24 milhões	1977
Brasil (PRODETUR/NE)	800 milhões	1996
Argentina (Buenos Aires)	18 milhões	1997
Equador (Quito)	42 milhões	1994
Uruguai (Montevideu)	28 milhões	1998
Total	938,5 milhões	–

Quadro 1. Principais países beneficiados com programas do BID

Fonte: Banco Inter-americano de Desenvolvimento (apud ROJAS, 1999)

Num desses empréstimos, em 1998, o BID concedeu US\$ 28 milhões para o Governo do Uruguai, para o Programa de Reabilitação Urbana, que incluía, além da restauração da Estação Central de Montevideu, investimentos em áreas públicas do entorno, visando a preparação de terrenos para investimentos privados. Esperava-se a aplicação de capitais privados em usos mistos nos planos cultural, comercial e de entretenimento ao longo dos terrenos ferroviários (ROJAS, 1998). Em 2004, estavam instalados dentro da estação cerca de 15 estabelecimentos comerciais, especialmente bares, restaurantes e *pubs*.

Figura 1. Estação Central de Montevideu – 2004

Fonte: Thiago Allis (2004)

No que tange às atividades de lazer, o turismo é uma típica representação de que o patrimônio cultural converteu-se em produto. Em termos econômicos, significa que o *valor de uso* dos espaços cedeu lugar ao valor de troca de “produtos patrimoniais”, já que, como produto, pode ser consumido mediante experiências turísticas *in situ*.

Essa visão mercadológica do turismo cultural sugere o patrimônio cultural como mercadoria peculiar, com alto potencial de retornos econômicos e, portanto, alvo e razão de financiamentos internacionais. Os valores e práticas de turismo cultural cujo objeto são as ferrovias turísticas, são influenciados pela realidade urbana: seja pela demanda – com valores urbanos de consumo do espaço e de bens culturais –, seja pela história de formação do patrimônio cultural ferroviário – que, na América Latina, se vinculou fortemente com a consolidação e adensamento da rede urbana.

Tanto no Brasil, quanto na Argentina, o setor do turismo passa por uma reorganização consistente desde a década de 1990, estabelecendo-se planos de desenvolvimento turístico mais claros e precisos do que se observava até então. Mesmo que a motivação dos estrangeiros ainda seja o fator pitoresco da natureza – lintocada ou não, especialmente no Brasil –, notamos que, com políticas mais centradas, os elementos culturais de ambos os países têm sido inseridos nas propostas de turismo, a exemplo do que ocorre nos países centrais – especialmente europeus.

No Brasil, a diversificação tem-se feito sentir de forma mais contundente desde o PRODETUR, com atenção para a requalificação de áreas do patrimônio cultural urbano – que, seguindo a tendência mundial, acentuou-se na última década. Na Argentina, o patrimônio cultural aparentemente recebe melhores tratamentos, especialmente em sua capital. Assim, as políticas de requalificação urbana, encetadas a partir da década de 1990, têm priorizado também as práticas de lazer, turismo e entretenimento, exemplificadas pelas intervenções em Puerto Madero.

Na medida em que centramos nossa discussão no arcabouço urbano, vemos que o tema do patrimônio cultural guarda relações com as novas práticas de gestão do território. No presente, com frequência, as discussões sobre sua preservação e o turismo têm por foco as cidades, especialmente as grandes metrópoles, via de regra cidades primárias na hierarquia da rede urbana e altamente integradas à economia mundial.

Conforme vimos, as práticas de gestão urbana atuais pautam-se por um *empresariamento urbano*, convertendo o território da cidade não só, mas também

em produto na competição entre as cidades. Nesse contexto, o turismo emerge como uma fonte de geração de receitas e dividendos políticos aos poderes locais.

A partir de nossas observações, vemos que o re-uso de estruturas de valor histórico-cultural segue dois padrões gerais: a) pela expansão de atividades financeiras ou gerenciais, em que se destacam bancos, seguradoras, consultorias, agências de publicidade e outros. Através da citação histórica, a reconversão de edifícios antigos em áreas deprimidas economicamente pretende a reprodução endógena da cidade, legando novos usos a porções do tecido urbano, e b) por processos semelhantes, os projetos de re-funcionalização visam ao desenvolvimento das atividades de lazer e turismo, porém, neste caso, o ambiente evocativo a lembranças do passado é parte central das propostas, e não simples ponto de apoio para as intervenções.

Não raro, essas duas formas de re-uso se mesclam, confirmando a função essencialmente terciária da cidade “pós-moderna”, seja para as atividades de gestão dos territórios transcendentais à própria cidade, seja para a re-adequação econômica e espacial frente às demandas produtivas que se impõem.

A forma de interpretação dos projetos de intervenção focados no patrimônio cultural pouco diverge no conteúdo analítico, ainda que cada autor ofereça panoramas a partir de uma bagagem científica particular. Contudo, as denominações e qualificativos variam em suas acepções semânticas, fornecendo uma série de neologismos para o estudo das dinâmicas urbanas.

O BID qualifica suas ações como “revigoramento” urbano; Nobre (2002) elege “reabilitação” ao tratar do caso do Pelourinho, em Salvador; Vaz e Jacques (2003) discutem a “revitalização” – frente à “reabilitação urbana” – e Ferreira (2005) prefere “requalificação” – chamando-a de “intervenção pós-fordista – quando analisam as intervenções na cidade do Rio de Janeiro; a “revitalização urbana” é também o ponto de partida de Barreira (2003) e Botelho (2005) para tratar dos planos de intervenção em Fortaleza, Vitória e São Luís. Scocuglia (s/d) também chama de “revitalização urbana” as intervenções em João Pessoa e Liernur (2004) apresenta as intervenções em Puerto Madero com obras de “reconversão”. Certamente há muitos outros termos sendo propostos, cujos significados encerram conteúdos similares.

Porém, uma vez que esta temática não é o centro de nossas atenções, apresentamo-la somente a título de nota.

Normalmente, as críticas sobre esses processos apontam as distorções sociais resultantes, como a *gentrification* (LEITE, 2002) – ou enobrecimento ou elitização. Lima (2004) qualifica como “museificação” e “espetáculo arquitetônico” os resultados da reabilitação ou renovação urbana, ao passo que Jeudy (2005) assevera que o “gênio maligno da intervenção” leva à “petrificação” das cidades.

No decorrer de nossa argumentação, não optamos por nenhum termo específico, posto que, ademais de uma variação semântica, todos carregam abordagens que nos pareceram úteis. Além disso, furtamo-nos de discussões e críticas específicas à formulação de conteúdos, posto que tal empresa envolve detalhes técnicos não pertinentes para o momento³¹. Por isso, os termos foram usados indistintamente, sem diferenciação de conteúdo entre eles.

Em todo o caso, como se percebe, qualquer um desses conceitos alude a *novas* ou *diferentes* atividades, a partir de intervenções físicas que procedem ao posicionamento político dos gestores locais e nacionais. Postulam, portanto, novos usos, funções, qualidades, habilidades, significados para antigas estruturas. Geralmente, esses equipamentos urbanos – portos, galpões, antigas fábricas, pátios e estações ferroviários e outros edifícios tecnicamente obsoletos – estão localizados em porções do território urbano que foram marginalizados durante o desenvolvimento das cidades, resultado da articulação de novas centralidades.

De forma geral, a crítica dirige-se à falta de autenticidade impressa nos “novos centros históricos”, resultado de projetos pouco rigorosos no tocante aos aspectos originais das edificações. Outra fonte de críticas é o caráter excludente dos projetos, que orientam e priorizam determinados usos a setores específicos da sociedade.

No Brasil, muito já foi dito sobre o caso do Pelourinho e, recentemente, o Projeto de Revitalização do Recife Antigo tem sido alvo de análises, especialmente no que se refere às propostas, aos mecanismos de implantação e aos seus resultados. Neste caso, as primeiras propostas se originaram no Plano de Preservação dos Sítios Históricos da Região Metropolitana do Recife, em 1976,

³¹ Apesar disso, concordamos com Scocuglia (s/d) e muitos outros autores que rechaçam o termo “revitalização”, uma vez que este encerra uma idéia de “dar vida outra vez”. Em quaisquer casos, a situação de determinadas áreas urbanas têm um certo tipo de função (“vida”) antes das intervenções, fazendo parecer presunçoso ou preconceituoso partir da premissa que estão “mortas”.

procedido pelo Plano de Revitalização do Bairro do Recife, para o que se criou, *in loco*, o Escritório de Revitalização do Bairro do Recife (ERBR). Nos anos seguintes, com a participação do governo estadual, definiram-se os três pólos de ação prioritários e, a partir de 1993, foi “deflagrado um plano de impacto” centrado no Pólo Bom Jesus, de forma a “promover a recuperação e as pinturas das fachadas dos edifícios, introduzindo um cromatismo que destaca e explicita a riqueza de composições das fachadas ecléticas” (ESCRITÓRIO DE REVITALIZAÇÃO DO BAIRRO DO RECIFE, s/d).

Eventualmente, esses padrões são sugeridos para centros menores, como em São Francisco do Conde, São Félix e Cachoeira, no Recôncavo Baiano. Essas cidades, mesmo fracamente integradas aos circuitos culturais de Salvador, parecem tentar uma atualização nos termos de adequação de suas estruturas urbanas para o turismo cultural. Em Cachoeira, o Programa Monumenta auspicia obras de restauro em igrejas e construções do período colonial, a semelhança do que se passa nas capitais nordestinas.

Na Argentina, o caso de Puerto Madero naturalmente se destaca quando o assunto são os grandes projetos de intervenção e requalificação urbana. Em 1989, o governo federal e o governo da cidade de Buenos Aires formaram uma sociedade anônima – Corporación Antíguo Puerto Madero S.A. – com objetivo de “urbanizar a área em desuso”. (CORPORACIÓN..., 2005). Em 1990, uma consultoria espanhola preparou o *Plano Estratégico para o Antigo Porto Madero*, prevendo intervenções em mais de três milhões de metros quadrados para fins de comércio, residência, serviços, áreas verdes e estacionamento.

Na cidade de Corrientes, na província homônima, discute-se atualmente um projeto semelhante, em que os temas do lazer e do entretenimento preenchem as propostas de restauração na zona portuária às margens do Rio Paraná. Há alguns anos, em Posadas, capital da Província de Misiones, o poder local realizou uma reabilitação urbana às margens dos Rios Paraná e Paraguai – a Avenida Costanera. A intenção foi estimular os ganhos econômicos com atividades ligadas ao lazer, principalmente bares e restaurantes na Bajada Vieja.

Apesar de todas as bem fundadas críticas que se endereçam aos projetos de refuncionalização urbana, inegavelmente há que se admitir que o turismo é uma

realidade crescente em escala mundial. A despeito das condições sociais dos países periféricos, o exotismo natural mesclado ao ecletismo de suas representações culturais, ao que se somam taxas cambiais favoráveis aos países centrais, são fatores suficientes para que a atividade turística se expanda constantemente. Portanto, com ou sem planos de intervenção urbana – de qualquer natureza, volume e opções técnicas –, é fato que alguns países são beneficiados por esses fluxos. A questão, porém, que permanece refere-se aos custos sociais, gerados por opções políticas, de dar seqüência a essas propostas.

Diante dessas questões, parece-nos que as discussões tradicionais sobre os projetos da tríade turismo-patrimônio-cidade merecem ser adaptadas para um objeto de estudo que se materializa nos mais variados espaços. Como vimos, o Brasil e a Argentina apresentam tendências crescentes na recepção de fluxos turísticos, motivo pelo qual essas discussões ganham mais importância.

Dada a natureza das ferrovias turísticas, da maneira que propomos, o turismo cultural ferroviário surge como um refinamento da relação entre turismo e patrimônio cultural. Por mais que suas características não sejam idênticas às do turismo cultural no mundo – visitas a museus, teatros, galerias e edifícios históricos em “centros históricos” das capitais –, as questões históricas e patrimoniais dos transportes são temáticas pertinentes quando o assunto é o turismo cultural.

Assim, consideramos ser conveniente destacar os fatores intervenientes na organização das ferrovias na América Latina e, com destaque, no Brasil e na Argentina. Os momentos e recursos espaciais materializados no desenvolvimento histórico das ferrovias – hoje em diferentes estados de conservação – serão, pois, o ponto de atratividade para a organização de produtos turísticos.

Antes, porém, de seguirmos adiante com o detalhamento do patrimônio cultural ferroviário, apresentamos uma breve caracterização sobre como as leis, valores e práticas preservacionistas são concebidos no Brasil e na Argentina. Apesar de atualmente o mundo estar imerso numa realidade global totalizante, cada país assimila seus impactos diferentemente, e, no que tange à preservação do patrimônio, suas legislações e estruturas de proteção apontam como os dois países se municiam para responder às tensões em torno do patrimônio cultural.

4.2.4. Mecanismos de preservação do patrimônio no Brasil e na Argentina

Para que se possam adequar as discussões sobre a preservação do patrimônio cultural ao contexto latino-americano, optamos por fazer alguns apontamentos gerais no que tange à organização dos órgãos federais de proteção no Brasil e na Argentina.

Os aparatos subnacionais também possuem mecanismos de reconhecimento e proteção do patrimônio cultural de significado mais localizado. As legislações estaduais ou provinciais tendem a se orientar pelas ordenanças das leis federais, seja por um critério constitucional – mediante o qual, apesar do caráter federativo dos países, a lei soberana é a Constituição Federal – seja por questões contingentes, já que, concretamente, a importância e atenção dadas ao patrimônio cultural provêm dos estratos mais diretamente ligados aos organismos federais.

Há que se atentar para o fato de que, atualmente, as ações do IPHAN, no Brasil, e da Comisión Nacional de Museos y Monumentos y Lugares Históricos, na Argentina, focam suas preocupações àquilo que tenha representatividade enquanto patrimônio significativo para a Nação. Cabe, portanto, aos poderes estaduais ou provinciais e municipais legislar sobre medidas de proteção pertinentes à escala regional.

Por fim, alertamos para uma contingência metodológica que nos foi imposta. Como exposto no início de nosso trabalho, lidamos com volumes de informações muito díspares quando comparamos as realidades brasileira e argentina, o que, no tocante às estruturas de preservação em ambos os países, pareceu ser resultado mesmo da forma de organização das entidades ou ações de preservação.

De início, a discrepância mais acentuada reside no fato de o Brasil dispor no plano federal de uma entidade estabelecida para os assuntos de preservação do patrimônio, com um corpo de funcionários estável e orçamento garantido pela vinculação com o Ministério da Cultura. No caso argentino, segundo nos foi possível entender, as orientações sobre a preservação, o que inclui orientações sobre tombamentos e intervenções, resultam das deliberações de uma comissão, formada por membros indicados pela presidência da república. Neste caso, ao que nos consta, quaisquer obras de intervenção ficam a cargo de outras estruturas do

executivo argentino, dependendo, pois, de orçamentos que não são exclusivos às questões de preservação.

Em todo o caso, na seqüência, encaminhamos uma caracterização geral de ambas as estruturas, de modo que possamos dar prosseguimento ao estudo de nosso objeto de pesquisa de forma comparada.

4.2.4.1. Brasil³²

No Brasil, o atual Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, começou a ser gestado na década de 1930, com a atuação de Rodrigo Melo Franco de Andrade e Gustavo Capanema, então Ministro da Educação e Saúde. Concorreu também para a organização da entidade, o projeto executivo proposto por Mário de Andrade, que, à época, já tinha experiência acumulada em órgão correspondente da cidade de São Paulo.

Oficialmente, o então Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional foi criado em 1936, regulamentado no ano seguinte através do Decreto-Lei nº 30, de 30 de novembro. À época, o Brasil já tinha alguns órgãos e legislações estaduais estabelecidas, mas com métodos de ação despadronizados e eficiência de atuação pulverizada. Em âmbito nacional, até então, as medidas de proteção estavam a cargo do Museu Histórico Nacional, no Rio de Janeiro, cujo espectro de atuação resumia-se a Ouro Preto, declarada monumento nacional na década de 1930.

O atual IPHAN, em toda sua trajetória, recebeu várias denominações, até, na década de 1990, consolidar-se com o título atual. Vale destacar que, em seus quase 70 anos, o IPHAN teve à frente de sua gestão um de seus idealizadores, Rodrigo Melo Franco de Andrade, por 31 anos (1936-1967), que teve uma função política de destaque, já que, neste período, a atuação técnica ainda estava se organizando tanto em termos administrativos, quanto metodológicos. De início, estabeleceram-se três grandes categorias para o inventariamento do patrimônio nacional: obras de arte erudita (arte *majeurs*), obras de arte aplicadas (artes *mineurs*) e obras de arte populares.

³² Informações extraídas de ANDRADE, Rodrigo Melo Franco de (1987). *Rodrigo e o IPHAN: Coletânea de textos sobre patrimônio cultural*. Rio de Janeiro: MinC, Secretaria do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, Fundação Pró-Memória.

Nas primeiras décadas do serviço, o orçamento era reduzido e a atenção para o patrimônio cultural brasileiro era pequena. Por este motivo, as primeiras ações do então SPHAN centraram-se em intervenções emergenciais nas cidades coloniais mineiras e na então Capital Federal, dando-se seqüência às capitais nordestinas.

Porém, de início, o órgão focou na contenção do roubo e da venda indiscriminada de objetos de arte no Brasil, especialmente subtraído das igrejas coloniais. Em termos arquitetônicos, como dito, foram privilegiadas as construções coloniais, além de, pioneiramente, se empreenderem estudos de prospecção de remanescentes nas Missões Jesuíticas, a cargo de Lúcio Costa.

Desde então, o IPHAN expandiu sua atuação através da criação de 21 Superintendências Regionais, sempre que a existência de bens tombados exija sua presença. Desde 2000, a entidade desenvolve o Programa Nacional do Patrimônio Imaterial, que já tem inventariado sete expressões de cultura imaterial, entre ofícios, danças e arte indígena (IPHAN, 2006).

Além do IPHAN, a maior parte dos estados tem suas estruturas de proteção e intervenção no patrimônio cultural. Em São Paulo, o Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico (CONDEPHAAT), ligado à Secretaria de Estado da Cultura, já realizou 300 tombamentos em nível estadual desde sua instituição em 1968³³ (CONDEPHAAT, 2006). Na região sul do país, o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado do Rio Grande do Sul (IPHAE) realizou o inventário de todo patrimônio cultural ferroviário representado nas estações ferroviárias. Atualmente, o estado tem quatro estações tombadas em nível estadual e outras quinze em nível municipal (IPHAE, 2002).

4.2.4.2. Argentina³⁴

Na Argentina, as medidas institucionalizadas de proteção ao patrimônio estão no início do século XX, quando, em 1913, aprovou-se a Lei 9080 que regulamentava as investigações científicas tendo por objetos ruínas e sítios arqueológicos.

Após a instauração da Lei 17.711, em 1968, e modificação de alguns termos das leis correlatas, algumas províncias estabelecem suas próprias legislações no

³³ Para detalhes sobre o CONDEPHAAT, ver RODRIGUES, Marly (2000). *Imagens do passado: a instituição do patrimônio em São Paulo, 1969-1987*. São Paulo: UNESP, Imprensa Oficial SP, Condephaat, Fapesp.

³⁴ Essas informações provêm da Secretaria de Cultura do Ministério de Educação da República Argentina (SECRETARIA DE CULTURA DE LA NACIÓN, 2006).

tocante à investigação e preservação dos achados em seus territórios. Recentemente, entre 1996 e 2000, o governo federal aprovou leis que dizem respeito à circulação e proteção de bens móveis – Leis 19.943, 24.663 e 25.257 – e de proteção ao patrimônio arqueológico e paleontológico – Lei 25.743.

Contudo, a ordenação legal mais significativa para a proteção de bens culturais na Argentina – ainda vigente – é dada pela Lei 12.655, de 1940, que cria a *Comisión Nacional de Museos, Monumentos y Lugares Históricos*, atualmente vinculada à Secretaria de Cultura do Ministério da Educação e Cultura.

A comissão é composta de 10 membros e um presidente, todos indicados pelo poder executivo. Para sua atuação, os bens recebem a seguinte classificação: monumentos e lugares históricos sob jurisdição nacional, provincial, municipal, da Capital Federal e da igreja católica, além dos bens móveis e documentos dos museus públicos, privados e da igreja católica.

Um dos problemas da Comisión é o poder de execução de suas decisões, já que, apesar de haver uma dotação orçamentária específica, depende de outros órgãos de governo – como a Dirección Nacional de Arquitectura – para executar os projetos de intervenção física. Essa situação acaba por burocratizar a aplicação de projetos específicos, tornando sua participação morosa no que tange a medidas efetivas de intervenção para a conservação do patrimônio.

Assim como no Brasil, na Argentina as províncias e a Capital Federal têm seu aparato institucional próprio para legislação e preservação do patrimônio. Na Capital Federal, a Comisión para la Preservación del Patrimonio Histórico Cultural foi criada em 1986 e formalizada em 1995 e é composta por membros dos poderes legislativo e executivo. A Lei do Tango – Lei 130, promulgada pelo Decreto 37/99 – assume o tango como patrimônio cultural da cidade de Buenos Aires e lega ao governo da cidade a promoção do “valor turístico” da dança (SECRETARÍA DA CULTURA DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES, 2006). Na província de Chubut, a Secretaria de Cultura, tem sob registro e legislação de proteção, desde 1993, o ramal ferroviário entre Esquel e El Maitén, que comporta todo o material de atração turística do Viejo Expreso Patagónico (SECRETARÍA DE CULTURA DE LA PROVINCIA DEL CHUBUT, 2006).

4.3. Ferrovia

Ao selecionarmos a ferrovia como uma das questões específicas, pretendemos abordar a importância deste meio de transporte desde sua criação na Europa, em meados do século XIX, até os processos de privatização no Brasil e na Argentina. A abordagem histórica aponta detalhes políticos e econômicos que fizeram da ferrovia, quase invariavelmente, um instrumento imprescindível à modernização das economias agro-exportadoras da América Latina. A partir de então, num processo de “transferência e transculturação” dos valores e técnicas europeus, a ferrovia, além de pontuar o espaço com suas estruturas, contribuiu para a construção de uma “urbanização da locomotiva”, seja aprimorando estruturas urbanas, seja desenhando redes de cidades pelos interiores dos países (TARTARINI, 2001).

Da observação de questões gerais ao lado de outras mais focadas – impactos, adaptações e contribuições da ferrovia para a formação econômica, social e urbana na América Latina, do Brasil e da Argentina –, consideramos estar apontando elementos que, na atualidade, fazem dos remanescentes ferroviários objeto de interesse turístico. Assim, em última instância, as ferrovias turísticas começaram a nascer com instalação das estradas de ferro no continente latino-americano, posto que o patrimônio cultural ferroviário de hoje foi patrimônio operacional por décadas.

4.3.1. Histórico no mundo

O modal ferroviário de transportes, hoje perfeitamente assimilado como solução de logística para cargas e passageiros, começou seu caminho evolutivo no desenvolvimento das máquinas a vapor. Apesar de a Europa pré-Revolução Industrial já ter experimentado formas de transporte por carris, é no começo do século XIX que o inglês Richard Trevithick instaura um novo paradigma no mundo dos transportes, com a construção da primeira locomotiva a vapor. A revolução se concretizaria com a *Locomotion*, construída por George Stephenson em 1814, que, já em 1825 operava o serviço ferroviário entre Stockton e Darlington, na Inglaterra. Já em 1830, também pela idealização de Stephenson, a composição *Rocket* ligava Liverpool a Manchester, numa velocidade de 30 milhas por hora e com movimento de 1.000 passageiros por dia (FERREIRA DE BEM, 1998). Nos Estados Unidos,

duas grandes ferrovias – a Union Pacific e a Central Pacific Ogden – já interligavam o país em 1869 (TRIGO, 2000).

A ferrovia, assim, consolidou-se como um produto da era industrial, fornecendo novo instrumental para a dinamização do transporte de mercadorias e para a ligação dos crescentes centros industriais europeus e norte-americanos. Como marca da época, o sistema ferroviário se somou às novas invenções e soluções urbanas do período como um dos caracterizadores da produção do espaço nos séculos XIX e XX.

Como resultado da inovação tecnológica, a ferrovia passou a ser um novo elemento nas relações internacionais, compondo outra forma de imperialismo. Países em vigorosa industrialização tomaram a ferrovia por produto de trocas internacionais, exportando seu *know-how* ferroviário e avançadas formas de construção a partir do ferro e do aço. São os casos da Inglaterra, da França, da Alemanha, da Bélgica e, tardiamente, os Estados Unidos.

Lopez (1991) destaca o pioneirismo da Inglaterra neste processo, onde algumas empresas – Rennie, Locke, Brassey, Stephenson e Brunel – redirecionaram suas atenções para a exploração dos negócios ferroviários. O período 1850-1859 marca o início da internacionalização das empresas ferroviárias inglesas, convertendo o país em líder mundial em tecnologia ferroviária. Seus primeiros clientes foram os países europeus – Áustria (1837), Holanda, Itália (1839) e Rússia (1837). Na América, após o pioneirismo dos Estados Unidos, em 1830, o Canadá contratou sua ferrovia pioneira em 1846. No Brasil, o primeiro caminho de ferro foi construído em 1854 – a Estrada de Ferro Mauá – e na Argentina, em 1857 – o Ferrocarril Oeste.

Ibarra e Renaldí de Loustau (2003) apontam duas “ondas” de construção de trens no mundo. A primeira, cujo marco é o ano de 1830, quando se estabelece a linha Manchester-Liverpool, coroando um novo modal de transporte num país já estruturado do ponto de vista da logística – com canais fluviais, cabotagem marítima e rede de correios e diligências. A segunda onda, depois de 1865 – quando a rede ferroviária inglesa já está estabelecida – se dá com a orientação de capitais ingleses para a expansão do sistema ferroviário e das linhas marítimas para a América, Ásia e África. Para os autores,

Nestes territórios, o trem materializou o mito do progresso, transportando-o onde chegava, foi a “locomotiva do progresso”, e por tratar-se de países em formação, com terras extensíssimas ainda não incorporadas à produção e carentes de um sistema urbano desenvolvido, foram as linhas férreas que tiveram um papel fundamental em sua organização nacional: impuseram seu perfil, transformaram em rentável a produção agropecuária próxima às vias e induziram à constituição do sistema de centros urbanos ao redor dos trilhos.

Dando início às redes ferroviárias nacionais nos países de ultramar, a Inglaterra e, posteriormente, as demais potências ferroviárias contribuíram sobremaneira com a criação e exploração de áreas marginais de algumas colônias e países recém-industrializados – inclusive na América Latina. Além dos países pioneiros da industrialização, as colônias ou as recentes nações independentes do Novo Mundo creditaram à ferrovia uma solução logística ao escoamento do resultado de suas economias agro-exportadoras ou de suas indústrias nascentes (FERREIRA DE BEM, 1998). Sobre o assunto, Coulls, Dival e Lee (1999) afirmam:

Construção das ferrovias e imperialismo foram, claramente, interdependentes. As ferrovias mudaram a forma pela qual um poder imperial explorava os recursos de uma colônia – neste caso, acessando a hinterlândia – e até, segundo alguns historiadores, permitiram o desenvolvimento de um novo tipo de imperialismo “informal” ou “ferroviário”.

Tartarini (2001) considera o “transplante do sistema ferroviário” como um processo de “transculturação e transferência tecnológica e estilística”, dominado quase exclusivamente pela Grã-Bretanha até 1830, e, desde então, também pela França e pela Bélgica. O desejo e os projetos europeizantes resultaram, muitas vezes, em situações arquitetônicas quase anedóticas, como nas suntuosas estações com mansardas empinadas esperando neves impossíveis (TARTARINI, 2001).

Nesse contexto, os sistemas ferroviários latino-americanos se estruturaram no bojo de um momento de diversificação e expansão das relações comerciais mundiais, em que alguns poucos países se beneficiaram de um mercado promissor para um produto revolucionário. A ferrovia e todos seus expedientes materializaram-se como um conjunto de instrumentos técnicos importantes às relações econômicas nacionais e internacionais e, ao mesmo tempo, símbolo cultural de progresso e modernidade para países essencialmente agro-exportadores.

4.3.2. O contexto latino-americano

Considerando o contexto latino-americano, quando observados os fatores que fazem do patrimônio ferroviário recurso para o desenvolvimento turístico, duas análises temporais específicas se mostram mais convenientes.

Em primeiro lugar, a instalação das ferrovias, a partir de meados do século XIX, delineou uma série de representações sociais e culturais que, hoje, estão no centro da atratividade das ferrovias turísticas. As construções, os bairros ferroviários e os elementos culturais plasmados em ambientes comunitários específicos são, por sua unidade, realçados quando da realização de viagens ferroviárias de cunho turístico. Assim, a abordagem histórica da formação da rede ferroviária tanto no Brasil, quanto na Argentina foi empreendida como forma de identificar e compreender fatores peculiares na formação de sua “cultura ferroviária”.

Por outro lado, entendemos que a nacionalização dos serviços ferroviários, envoltos em contextos políticos peculiares, e a decadência da eficiência do sistema estão na base das justificativas para as políticas de desestatização a partir dos anos 1990. No que tange à operação turística, os gestores das ferrovias turísticas – independentemente de sua organização institucional – e o sucesso delas em termos comerciais são diretamente influenciados pelas situações – muitas vezes bastante complexas – originadas nos recentes modelos de concessão.

Por isso, metodologicamente, optamos por realizar pesquisas com algum detalhamento nas duas “pontas” da cronologia da ferrovia na América Latina, com o que se considera ser possível fazer uma contextualização estrutural e operacional das atuais propostas de ferrovias vinculadas à atividade turística.

Romero (2004a) considera que a inovação técnica da máquina a vapor, paulatinamente, “industrializou” a produção rural na América Latina. Isso, na verdade, é um reflexo da dinamização das trocas comerciais entre o interior produtor de açúcar, café, lã e carne e o mundo “civilizado”. Enriquecidas e ditando os padrões sociais, as elites rurais se dividiam entre a propriedade produtora e a casa na cidade, o que, somado ao crescente da produção, demanda melhores formas de transporte. Romero (2004a) resume a situação:

A obsessão de estar em dia com a moda européia promovia uma importante corrente comercial, mas a necessidade de instrumentos, ferramentas e máquinas foi se tornando cada vez mais importante. As máquinas a vapor, originariamente

usadas nos engenhos e, depois, pouco a pouco, destinadas a outros usos (...) exigiram grandes investimentos. Porém, a aquisição de barcos a vapor e, sobretudo, expansão das linhas férreas – a partir de 1851, ano em que foi construída a primeira no Peru –, com a correspondente importação de trilhos, locomotivas e vagões, tornou maior o montante das obrigações financeiras com o exterior, que cresceram ainda mais ao generalizar-se o uso do gás para iluminação a partir da década de 1850.

Dadas as especificidades regionais, é difícil apontar padrões históricos ou estilísticos para a ferrovia na América Latina. Cronologicamente, Cuba antecipou-se em criar a primeira linha ferroviária no continente, entre Havana e Bejucal, em 1837 – antes mesmo de a Espanha ter suas ferrovias. A primeira ferrovia das Américas se instalou nos EUA, na linha Ohio-Baltimore, em 1830, somente sete anos antes da ferrovia cubana. Foi também neste ano que começou a correr o primeiro trem de passageiros na Inglaterra, de Manchester a Liverpool. Cuba foi seguida por México (1850), Peru e Chile (1851), Brasil (1854), Colômbia (1855), Argentina (1857), Paraguai (1859) e Uruguai (1869) na instalação de ferrovias (TARTARINI, 2001).

No Brasil e na Argentina, a ferrovia foi um importante integrador do espaço e da produção desde meados do século XIX às primeiras décadas do século XX. Este é um quadro histórico típico das nações latino-americanas recém-independentes, em que a ferrovia materializou a expansão comercial e o fluxo de capitais ao continente. Diferente do que ocorreu na Europa – onde o trem aprimorou formas de transporte já estabelecidas –, na América Latina, a ferrovia dividiu e adaptou os territórios frente às necessidades da nova divisão internacional do trabalho (TARTARINI, 2001).

O período de crescimento e apogeu ferroviário foi sucedido por momentos de estagnação e crise, após o *crash* da Bolsa de Nova Iorque, que levou boa parte do mundo à recessão econômica⁴². Em ações que tentaram reverter esta situação, nas décadas de 40 e 50, as ferrovias foram aglutinadas em empresas estatais de grande prestígio e poder de representação social. A argentina *Ferrocarriles Argentinos*, em 1947, e a brasileira *Rede Ferroviária Federal S/A*, em 1957, conformam, junto de outras estatais, um ideal de estado forte, centralizado e nacional-desenvolvimentista.

Em décadas recentes, os contextos macro-econômicos na América Latina assistiram à *mudança de modelo econômico*, marcada pelo “influxo da ideologia

⁴² Para detalhes sobre a quebra da bolsa e crise mundial dos anos 1930, ver Hobsbawm (2005), Cap. 3.

neoliberal” (FAUSTO; DEVOTO, 2005); no Brasil, pelos governos de Fernando Collor de Mello e Fernando Henrique Cardoso e, na Argentina, pelos mandatos de Carlos Saúl Menem. Em linhas gerais, essas administrações apresentaram políticas financeiras austeras, abertura comercial ao mercado internacional e redefinição das funções do Estado, tendo nas privatizações parte de suas estratégias (FAUSTO; DEVOTO, 2005, SALLUM JÚNIOR, 2004).

Tabela 1 – Informações gerais sobre ferrovias em países sul-americanos

País	Instalação da primeira linha	Início do processo de privatização	Extensão operante (ano)
Brasil	1854	1995	Ca. 26 mil km (2003)
Argentina	1857	1989	Ca. 35 mil km (2004)
Peru	1851	1999	2.121km (2003)
Colômbia	1855	1995	1.991 km (2003)
Bolívia	1890	1994	3.400 km (2004)
Chile	1851	Estatat	2.236 km (2002)

Fonte: Sites dos ministérios dos transportes de cada país – adaptado por Thiago Allis

No Brasil, as privatizações, de 1991 a 1998, geraram US\$ 43,45 bilhões ao Tesouro Nacional, uma das maiores receitas com privatizações do mundo (GONÇALVES, 1998); na Argentina, de 1990 e 1994, renderam cerca de US\$ 18 bilhões (BASUALDO et al., 2002). As principais empresas alvo da desestatização foram as de telefonia, eletricidade e transportes aéreos e ferroviários.

Em termos relativos, a concessão das ferrovias agregou pouca receita ao processo de privatização: cerca de US\$ 1,5 bilhão no Brasil e US\$ 140 milhões na Argentina. Isso denota uma estratégia saneadora das contas públicas dos governos nacionais, num momento em que o transporte ferroviário, bastante deficitário econômica e estruturalmente, já agonizava. Esta é, ainda, uma tática política que, diante de credores internacionais, alinhou os países periféricos com as tendências de desnacionalização e globalização econômica, garantindo-lhes auxílios financeiros externos para o financiamento de outros projetos nacionais.

Sabemos que a decadência do transporte ferroviário, respeitadas as peculiaridades regionais, não decorre unilateralmente da desestatização, uma vez que os problemas observados na atualidade são similares aos da época estatal⁴³. A

⁴³ De início, cabe ressaltar a diferença entre *concessão* – quando o concessionário é detentor de bens públicos reversíveis ao cabo de determinado período, vinculados à exploração de serviço público cujo titular é o Poder Público (PASSANEZI FILHO, 1998), e *privatização* – situação em que o comprador de determinada empresa pública, apesar de se tornar um fornecedor de serviços públicos e ter de respeitar regras impostas pelas agências reguladoras, pode dispor de suas ações de acordo com prioridades próprias.

suplantação da ferrovia pela rodovia inicia-se, precocemente, nos anos 30. Tartarini (2001) resume a conjunção de fatores a tal situação:

(...) a partir do segundo pós-guerra, a perda do protagonismo do ter frente a outros meios de transporte, junto com ausência de políticas de desenvolvimento e adaptação do sistema aos novos tempos, contribuíram – entre outras causas – para sua progressiva deterioração física e funcional e para a perda da coerência que desde sua origem o caracterizaram.

Atualmente, as novas empresas concessionárias, com agudo senso de racionalidade empresarial, mantêm serviços que lhes garantem maior rentabilidade. Além do mais, o próprio processo de desestatização gerou distorções e ineficiências. A razão que fizera os governos optarem pela concessão não se justificou, pois, no geral, não houve ganho de produtividade e eficiência, além de se gerarem problemas de outra natureza, como a contínua dependência dos concessionários de entidades credoras estatais – como o BNDES. Por isso, atualmente, governo e concessionários travam constantes re-negociações na busca de resultados financeiros às empresas e benefícios gerais para as economias nacionais.

Ainda que as concessões tenham se focado no transporte de carga, as ferrovias turísticas de hoje, de alguma forma, dependem de fatores que regem os contratos de concessão, já que se desenvolvem em trechos compartilhados por trens de carga ou dependem da autorização das concessionárias. Por isso, duas são as importâncias da privatização no que concerne à operação de ferrovias turísticas:

1. legal e burocrática, pois não somente o governo rege a estruturação dos trechos turísticos – através das recém criadas agências reguladoras –, senão também os contratos entre as partes interessadas – no caso, concessionárias do transporte ferroviário e entidades gestoras da atividade turística; e, decorrente desta,
2. estrutural, pois os usos do patrimônio edificado têm diferentes significados. Enquanto que as concessionárias prezam pelo valor físico das construções, como apoio logístico à operação de carga, para as entidades gestoras o valor patrimonial tem prioridade nas propostas de preservação e operação turística. Isso tem gerado situações conflituosas, exigindo, pois, que se analisem formas de solução dos

entraves ao desenvolvimento turístico em função do transporte ferroviário.

Num contexto em que as ferrovias foram quase todas privatizadas, o transporte ferroviário passa para o campo da nostalgia. Contudo, não se lembram das estruturas ferroviárias pela memória dos que viveram este tempo e usaram-no como parte de seu cotidiano. A ferrovia na América Latina – e no mundo todo – ainda está presente nas milhares de estações – singelas ou majestosas, urbanas ou rurais –, bairros ferroviários, galpões, oficinas e toda a sorte de aparato ferroviário que, grande parte desprovido de sua função original, está relegado ao esquecimento.

Não por isso perderam seu simbolismo, tampouco o potencial de ressignificação para outras atividades. Porém, para que possamos abordar, sistematicamente, este imenso patrimônio cultural, faz-se necessário o estabelecimento de parâmetros e critérios que tornem abordáveis as questões e potencialidades atuais. Ademais das questões econômica e geopolítica das ferrovias, grande parte da referência cultural dos países latino-americanos está no passado ferroviário.

No Brasil e na Argentina, a preservação do patrimônio cultural ferroviário é precedida pela valorização do patrimônio ferroviário, enquanto expressão cultural que merece ser preservada e promovida. Vemos que as ferrovias turísticas, em sua maioria, se desenvolvem a partir da militância de setores da sociedade, discordantes do tratamento dado ao passivo ferroviário após o processo de privatização.

De maneira a subsidiar as análises específicas para a operação das ferrovias turísticas, na sequência apresentamos, de forma panorâmica, os processos históricos de implantação, desenvolvimento e privatização das ferrovias no Brasil e na Argentina. Esta primeira análise comparada serve para embasar críticas posteriores referentes ao desempenho das ferrovias turísticas, pois, como dito, sua operação depende, de alguma maneira, do formato das concessões do setor ferroviário.

4.3.2.1. Brasil

No Brasil, as primeiras movimentações para construção de estradas de ferro se deram em 1835, com o Decreto 100, em que o governo imperial se autorizava a conceder os direitos de construção por até 40 anos a companhias interessadas (SCHOPPA, 2004). Se comparado com o início do transporte ferroviário na Inglaterra

(1825), na França (1827), nos EUA (1830), na Bélgica e na Alemanha (1835), notaremos que o país entrou precocemente nesta tendência mundial de transportes.

No entanto, apesar da concessão a Thomas Cochrane em 1840, para uma estrada de ferro do Rio de Janeiro até a Vila de Rezende, nenhum trilho foi assentado até a década seguinte. Neste cenário, Irineu Evangelista de Souza, o Barão e depois Visconde de Mauá, solicitou e recebeu em 1852 a concessão para a construção de uma estrada de ferro entre o Rio de Janeiro e Petrópolis, a Companhia de Navegação a Vapor e a Estrada de Ferro a Petrópolis.

Os primeiros 14,5 quilômetros foram inaugurados em 1854, num trecho que ia do fundo da Baía de Guanabara, na Praia da Estrela, até a Raiz da Serra, onde se implantou a Estação Frágoso. O passageiro tomava um vapor no Rio de Janeiro até a Praia da Estrela e dali seguia pela ferrovia até a citada estação. Deste ponto, a viagem prosseguia em estrada de terra até Petrópolis. A inauguração da primeira ferrovia no Brasil – conhecida como Estrada de Ferro Mauá – deu-se num contexto político em que o Império buscava consolidar-se como Nação unificada e autônoma em relação a Portugal. No campo econômico, com a proibição do tráfico negreiro, liberaram-se capitais para investimentos em setores até então quase inexistentes. No decênio de 1860, foram fundados 14 bancos, 62 empresas industriais e dezenas de companhias de navegação a vapor, seguros, colonização, mineração, transporte urbano e gás, além de oito estradas de ferro (IPHAIE, 2002).

Há uma relativa fartura de pesquisa histórica sobre os primórdios da ferrovia no Brasil, com destaque para a figura do primeiro empreendedor, o Barão de Mauá⁴⁴. O empresário, apesar de visionário, foi combatido em suas propostas, tendo por maior desafeto o imperador D. Pedro II. Apesar de Mauá ter recebido a autorização para a complementação da ferrovia serra-acima – finalizada em 1872 –, o governo imperial contratou Edward Price para a implantação da Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II num trecho bastante similar. Por isso, em 1890, com as finanças desestabilizadas por uma concorrência despropositada, a E. F. Mauá foi incorporada pela E. F. Leopoldina, no auge de sua expansão na época (SCHOPPA, 2004).

Mesmo num cenário pouco amistoso, Mauá deteve um conjunto de negócios bastante variado, responsável pela modernização de muitas cidades brasileiras,

⁴⁴ Sobre o assunto, ver CALDEIRA, Jorge (1995). *Mauá: empresário do império*. São Paulo: Cia. das Letras.

como companhias de navegação, gás, estaleiros, bondes urbanos e um banco de atuação internacional. Além de levar a cabo a construção da primeira ferrovia do país, Mauá, como representante de capitais ingleses – dentre os quais, do Barão de Rotschild –, esteve à frente da construção da São Paulo Railway, entre Santos e Jundiaí, conhecida como Estrada de Ferro Santos-Jundiaí (EFSJ). Além do arrojo técnico, a EFSJ, inaugurada em 1867, vislumbra a potência que São Paulo viria a ser. Um desses símbolos, a Estação da Luz, além de manter suas funções ferroviárias originais para trens suburbanos de São Paulo, se revestiu de um valor de patrimônio cultural, sendo referência para projetos atuais de revitalização urbana.

Por isso, para se entender o aumento da complexidade estrutural do sistema ferroviário brasileiro é inevitável referenciar a análise em São Paulo. Em meados do século XIX, notamos claramente a consolidação econômica do eixo Rio-São Paulo. Por uma conjunção de fatores políticos e econômicos, a estruturação logística das duas províncias teve avanços notáveis em comparação com o restante do país.

O ciclo do café foi a razão para que o Estado tivesse a mais complexa e extensa malha ferroviária do país. Após a construção dos 139 quilômetros da EFSJ, o sistema se expandiu: na década de 1870, a Companhia Paulista de Estradas de Ferro atingiu Campinas, de onde, na década seguinte, partiriam os trilhos da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, cobrindo boa parte do chamado *Oeste Paulista*. Outras empresas se desenvolveram, também subsidiadas pelo interesse político dos produtores de café, como a Companhia Ituana de Estradas de Ferro e a Companhia Sorocabana de Estradas de Ferro. Assim, o sistema ferroviário paulista vicejou por empreendedorismo da elite econômica e política, que, para viabilizar o negócio cafeeiro, patrocinou a construção da malha ferroviária paulista.

Minas Gerais também foi precocemente beneficiada com os caminhos de ferro, já que as duas primeiras ferrovias brasileiras – E. F. Mauá e E.F. D. Pedro II – criavam um eixo de ligação entre o Rio de Janeiro e a capital desta província. Além disso, a Estrada de Ferro Leopoldina, na década de 1890, totalizava quase 900 quilômetros de vias em Minas Gerais. A Estrada de Ferro Oeste de Minas e a Estrada de Ferro Vitória a Minas também foram importantes, pois ligaram regiões da província entre si e ofereceram acessos ao litoral – no primeiro caso, possível pelo direito de construção do trecho Barra Mansa a Angra dos Reis (SCHOPPA, 2004).

Por mais que a economia brasileira gravitasse em torno do Rio de Janeiro-São Paulo-Minas Gerais, outros Estados tiveram significativas melhorias nos transportes. Os Estados do Sul, Pernambuco e Bahia se antecederam na construção de suas ferrovias, ligando as zonas de produção agrícola do interior com as capitais no litoral. No Nordeste, destacamos a Viação Férrea Federal do Leste Brasileiro, na Bahia, a Rede Ferroviária do Nordeste, no Pernambuco, no Rio Grande do Norte e na Paraíba; e no Sul, as principais ferrovias foram a Viação Férrea do Rio Grande do Sul, a Estrada de Ferro Santa Catarina, a Estrada de Ferro Tereza Cristina, Rede de Viação Paraná Santa Catarina e Estrada de Ferro São Paulo ao Rio Grande.

Quase todas essas empresas tiveram participação de capitais estrangeiros, especialmente ingleses, belgas, franceses e norte-americanos.

O hiato de tempo entre a inauguração da E. F. Mauá e o fim do Império foram significativos para a ferrovia no Brasil. O país passou da total inexistência de trilhos para 9.583 quilômetros de vias, exploradas por 62 empresas em 12 províncias, com predominância do capital privado – com dois terços das ferrovias (SCHOPPA, 2004).

O cenário pouco se alterou com a República, já que o sistema produtivo do país continuou em expansão, exigindo, pois, infra-estrutura para distribuição e exportação. Mesmo após a quebra da Bolsa de Nova Iorque, notamos períodos de expansão do sistema ferroviário, dos acréscimos irregulares à malha. De 1890 até 1966, a malha viária nacional expandiu em 22.497 quilômetros, passando de 10.590 quilômetros para 33.087 quilômetros. A partir de 1920, alguns trechos foram eletrificados na Rede Mineira de Viação, na Estrada Ferro Oeste de Minas, na Rede de Viação Paraná Santa Catarina, na Companhia Paulista de Estradas de Ferro, na Estrada de Ferro Sorocabana e na Estrada de Ferro Santos-Jundiaí.

A despeito dos exageros quanto à responsabilidade do governo de Juscelino Kubitschek por preterir as ferrovias, é no seu mandato (1956-1960) o menor índice de incremento na rede ferroviária – uma média de 38,2 quilômetros ao ano.

Em 1957, todas as ferrovias nacionais foram centralizadas numa empresa estatal, a Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA), no rastro de estatizações que já vinham acontecendo desde a década de 1930. Às vésperas da criação da RFFSA, a situação das ferrovias era preocupante, conforme descreve Schoppa (2004):

Com enorme contingente de pessoal e contando com deficiências de toda ordem – despadronização, obsolescência, maus traçados das linhas, condições técnicas

precárias, tarifas contidas, interferências políticas nefastas e sujeita a uma forte pressão de diversos sindicatos – o déficit era, no mínimo preocupante. Em 1955, por exemplo, o déficit total de custeio das estradas de ferro federais representava 14% da receita tributária da União (...).

Assim, a RFFSA assumiu um conjunto imenso de linhas, até então exploradas por 22 empresas ferroviárias federais ou estadualizadas, num total de 29.713 quilômetros e 154 mil funcionários. A esperança era o saneamento das contas e a modernização técnica, de forma a reorientar o transporte ferroviário como prioritário no país. De fato, algumas melhorias foram feitas, mas apenas de forma pontual em algumas malhas, o que não foi suficiente para salvar o transporte ferroviário da decadência definitiva. Para comprovar isso, vemos uma virtual queda no número de passageiros transportados entre 1957 e 1991 (Tabela 4.2).

Tabela 2 – Passageiros transportados por ferrovia no Brasil – em milhões

Ano	Interior	Variação*	Subúrbios	Variação*
1957	54,55	-	272,32	-
1964	63,87	+ 17%	323,63	+ 19%
1970	33,83	- 47%	248,79	- 23%
1980	13,80	- 60%	356,06	+ 43%
1995	1,16	- 92%	483,67	+ 35%

Fonte: Anuários da RFFSA (apud SCHOPPA, 2004) – adaptado por Thiago Allis
(*) em relação ao período anterior

Há muitos fatores que explicam a decadência do transporte ferroviário de passageiros no Brasil, em que pese a melhoria dos modais de transporte alternativos – rodoviário e aeroviário –, além de descontrole gerencial, falta de capacidade de investimento e políticas públicas desvirtuadas, resultando, na década de 1990, no sucateamento do sistema e insignificância do transporte de passageiros. Merece destaque, contudo, o aumento no transporte em ferrovias suburbanas, reflexo da acentuada metropolização em capitais do Sudeste e Nordeste.

A partir da década de 1990, dada a situação crítica da RFFSA e por orientações políticas, empreenderam-se ações de desestatização do sistema ferroviário brasileiro, asseguradas pelas Leis a 9.074/95 e a 8.987/95, esta que ficou conhecida como Lei das Concessões (PASSANEZI FILHO, 1998).

Passanezi Filho (1998) elenca três etapas no processo de privatização no Brasil: na 1ª fase (1981-1989) foram alienadas 38 empresas, num total de US\$ 735,7 milhões, e, na 2ª fase (1990-1994), criou-se o Plano Nacional de Desestatização, reconhecido pela Lei 8.031 em 1990, visando a rápida arrecadação de receita. Nesta

etapa, controles acionários das grandes siderúrgicas foram transferidos ao capital privado, bem como 50,5% das ações da Embraer. A terceira fase de privatizações (1995-1997) foi marcada pela abertura ao capital internacional de importantes setores estatais, como telecomunicações, energia e transportes. A partir da venda de empresas de telefonia e energia elétrica, avançou-se na concessão do setor ferroviário e conclui-se a venda da Companhia Vale do Rio Doce (CVRD) – atualmente detentora de uma boa parte da malha ferroviária nacional.

Tabela 3 – Privatizações de empresas federais brasileiras – por período em milhões US\$

Período	Arrecadação (em mi US\$)	Principais setores
1ª fase (1981-1989)	735,7	Têxtil, celulose, metalurgia e siderurgia
2ª fase (1990-1994)	8.606,9	Siderurgia, petroquímica, fertilizantes, mineração, aviação.
3ª fase (1995-1997)	9.108,8	Petroquímica, elétrico, ferroviário, mineração, portuário.

Fonte: Passanezi Filho (1998) – adaptado por Thiago Allis

No que concerne a concessão do sistema ferroviário, a estatal Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA) foi subdividida em sete lotes, de forma a pulverizar os investimentos, que atingiram quase US\$ 1,5 bilhão. Diante disso, percebemos que as concessões não exibem grandes cifras relativas: a malha Nordeste gerou o menor valor (US\$ 14,6 milhões) e a Malha Sudeste, o maior (US\$ 870,6).

A administração da Ferrovia Sul Atlântico S.A. passou, logo após a concessão, à América Latina Logística S.A., nova empresa responsável pelas ferrovias no sul do Brasil e porções do território argentino (BARBOSA, 2004).

Tabela 4 – Privatizações do sistema ferroviário brasileiro – por malha em milhões US\$

Malha	Arrecadação	Extensão	Concessionária	Data do leilão
Oeste	US\$ 63,4 mi	1.621 km	Ferrovia Novoeste S.A.	5 de março de 1996
Centro-Leste	US\$ 316,1 mi	7.080 km	Ferrovia Centro Atlântica	14 de junho de 1996
Sudeste	US\$ 870,6 mi	1.674 km	MRS Logística S.A.	20 de setembro de 1996
Tereza Cristina	US\$ 17,9 mi	164 km	Ferrovia Tereza Cristina S.A.	22 de novembro de 1996
Sul	US\$ 208,5 mi	6.586 km	Ferrovia Sul Atlântico S.A.	13 de dezembro de 1996
Nordeste	US\$ 14,6 mi	4.534 km	Cia. Ferroviária do Nordeste S.A.	18 de julho de 1997
Paulista	n/d	4.236 km	Ferrovia Bandeirantes S.A.	1º de janeiro de 1999
Total	1.491,1	25.895		

Fonte: BNDES, 1997; RFFSA (apud PASSANEZI FILHO, 1998; BARBOSA, 2004)

Vemos que, mais que o impacto fiscal positivo, a concessão do setor ferroviário brasileiro objetivava melhorar o provimento de infra-estrutura em transportes. Incapacitado de investir, o Poder Público concedeu à iniciativa privada a gestão da operação, exigindo-lhe como contrapartida investimentos mínimos em atualização de

material rodante e estruturas. Recentemente, por deformações no processo de concessão, alguns re-arranjos vêm sendo feitos entre as concessionárias e no objeto das operações. Em 2002, um novo *player* entrou no cenário, a Brasil Ferrovias, englobando a Ferrobán, a Novoeste e a Ferronorte – esta última, gerida desde 1989 pela Ferropasa. (ANTT, 2005). Algumas dessas concessionárias apresentam resultados positivos, caso da ALL, hoje com mais de 16 mil quilômetros de vias, valor de mercado de R\$ 4,2 bilhões e em expansão de operações comerciais no Chile e no Uruguai (CARRO, 2006).

No geral, no estágio em que se encontra, percebe-se que o sistema ferroviário brasileiro passa por uma profunda re-estruturação física, organizacional e comercial, de forma a se adequar a estratégias de desenvolvimento econômico baseado, grande parte, no agro-negócio e na exportação. Vale destacar, ainda, que a tentativa de correção das inconsistências está sendo possível, em partes, pela participação de capitais do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES, de forma que, mesmo com a desestatização, há ainda investimento público.

A CVRD é a única concessionária que presta serviços de transporte de passageiros de longa distância, na Estrada de Ferro dos Carajás – de São Luís (MA) e Paraupébas (PA) – e na Estrada de Ferro Vitória-Minas – de Belo Horizonte (MG) e Vitória (ES). No Estado de S. Paulo, as concessionárias ALL e Ferrobán ainda mantiveram trens de passageiros nas antigas linhas Paulista, Araraquarense e Sorocabana, mas, em 2001, os serviços já estavam suprimidos, tornando a malha essencialmente cargueira (GIESBRECHT, 2001).

O transporte urbano e metropolitano foi transferido aos Estados, em alguns casos, antes das concessões ferroviárias. Em São Paulo, a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM), assumiu as faixas de domínio da Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU) e dos trens urbanos da FEPASA e, no Rio de Janeiro, o serviço é operado, desde 1998, pela iniciativa privada. Em outras regiões metropolitanas (Belo Horizonte, Fortaleza, Recife e Salvador), sistemas urbanos de passageiros vêm sendo modernizados e convertidos em metrô.

4.3.2.2. Argentina

Na Argentina, a província de Buenos Aires foi pioneira na implantação do sistema ferroviário, já que concentrava boa parte das estruturas produtivas no fim do século XIX. Entre 1880 e 1911 foram construídos os grandes portos da Argentina – como os de Buenos Aires, Rosário, Santa Fé, La Plata e Bahía Blanca – de forma que a criação de gado dos pampas, de cereais do litoral fluvial, dos vinhedos de Cuyo e dos engenhos de Tucumán determinou uma estruturação ferroviária vagamente triangular, em que a Patagônia e o Noroeste restaram, num primeiro momento, como zonas marginais do sistema (GAZANEO; SCARONE, 1977).

Contudo, além de fatores econômicos, houve uma conjunção política na base da expansão ferroviária argentina. Sobre isso, Lopez (1991) considera:

A história dos trens na Argentina é parte de sua histórica política. Isso porque (...) sua construção e exploração não significou simplesmente adequar os meios de transporte ao progresso da técnica e das possibilidades econômicas. Foi produto de uma decisão da classe dirigente para levar adiante seu programa de constituir um Estado moderno e uma sociedade capitalista sobre os resquícios da sociedade feudal herdada da Espanha.

Assim como em muitos países latino-americanos, o capital estrangeiro participou ativamente da instalação das primeiras ferrovias, beneficiando-se de juros e subvenções estatais. A Argentina foi especialmente privilegiada no acesso a capitais e tecnologia britânicos em função de já ter, na década de 1850 – quando se instalou a primeira ferrovia no país –, uma vinculação histórica de mais de sessenta anos com comerciantes ingleses na região do Rio da Prata.

Para o histórico das ferrovias no país, baseamo-nos na periodização feita por Lopez (1991), que estabelece cinco etapas da história ferroviária argentina⁴⁵ e apresenta um detalhado histórico das empresas ferroviárias da província de Buenos Aires, que foram também as principais do país.

O Ferrocarril del Oeste, a primeira ferrovia Argentina, inaugurou o trecho inicial de 10 quilômetros em 1857, entre as Estações Parque e Floresta, onde rodaram as pioneiras locomotivas La Porteña e Sucre. Ao final da década de 1890, depois de estatizada e novamente vendida a capitais estrangeiros, somava mais de mil

⁴⁵ Tartarini (2001) propõe uma periodização similar: i) período fundacional (1857-1880), ii) expansionismo (1880-1910) e iii) auge e declínio (1910-1930). Alertamos que há outros estudos, mas, por impedimentos que fogem à nossa responsabilidade, não foram consultados, como Ortiz, Raúl S., *Historia de los ferrocarriles argentinos*, Roccatagliata, Juan A. *Los ferrocarriles en la Argentina* e Bunge, Alejandro E., *Ferrocarriles argentinos*.

quilômetros e atingia a recém criada La Plata, o centro da província e o porto de San Nicolás, às margens do Rio Paraná.

O Ferrocarril del Norte de Buenos Aires foi a primeira ferrovia a ser construída com capitais ingleses e se desenvolveu num contexto em que a cidade de Buenos Aires já esboçava uma fisionomia metropolitana, em direção aos partidos do norte – como Belgrano, então uma cidade autônoma, e San Isidro. Nos 30 anos que operou de forma independente – de 1862 até 1902, quando foi encampada por outra empresa, a Ferrocarril Central Argentino (FCCA) – teve crescimento exponencial no transporte de passageiros – em 1888, transportou cerca de 1,5 milhão de pessoas em apenas 30 quilômetros de vias. No fim do século XIX, o governo da província aprovou sua compra pelo Ferrocarril Central Argentino, a partir de quando a linha Retiro-Tigre – que atualmente serve de base para o Tren de la Costa – começou a entrar em decadência. Houve dois motivos para isso: primeiro, a FCCA já havia se fundido com a Ferrocarril Buenos Aires y Rosario, que construíra um ramal idêntico a este trecho e, segundo, a construção do porto de San Fernando não se efetivou, de forma que uma demanda de cargas esperada para o trecho não se concretizou.

A Ferrocarril del Sud, típica empresa de capital inglês, inaugurou seu primeiro trecho em 1865 e, em 1872, já ganhava a região sudoeste da província, em direção a Azul, onde a produção de charque se acentuava e, até então, era transportada por *carretas*. Em 1884, os trilhos chegaram a Bahía Blanca, integrando o sistema ferroviário a outro porto exportador. Neste ano, a extensão das linhas da ferrovia figurava, folgadoamente, no topo da lista das empresas ferroviárias argentinas: 1.026 quilômetros, contra 754 quilômetros do Ferrocarril del Oeste, o segundo da lista.

A Ferrocarril del Sud fez chegar suas linhas a Carmen de Patagones, no extremo sul da província e na zona de contato com territórios recém conquistados no fim da década de 1870. A cidade serviu de ponta de trilhos para a Línea Sur, ferrovia que integrou os territórios das atuais províncias de Río Negro, Chubut e Neuquén, permitindo o escoamento de cereais, lã e carne por Bahía Blanca e Buenos Aires. Também, num momento em que o transporte de passageiros tornou-se um negócio significativo⁴⁶, a companhia investiu numa suntuosa estação terminal em Buenos

⁴⁶ Em 1884, a empresa transportou quase 800 mil passageiros. O fluxo turístico a balneários no sul da província acentuou-se com a chegada do trem a Mar del Plata, em 1886.

Aires, a Estación Constitución, concluída em 1886. Ainda hoje, a estação é um dos marcos da arquitetura ferroviária em Buenos Aires.

O Ferrocarril de Buenos Aires y Rosário (FCBAyR) teve importância significativa para o desenho de uma malha ferroviária nacional, já que integrou uma extensa zona produtora do interior da província com a cidade – e o porto – de Buenos Aires. A grande empresa de abrangência nacional se iniciou, na verdade, com o Ferrocarril Buenos Aires y Campana. Em 1882, após atingir a cidade portuária de Zárate, a empresa foi contratada pelo governo federal para estender a linha até Rosário. A partir desta empreitada, a empresa efetivamente passou a ter importância nacional, pois passaria a atender uma extensa região no interior na província de Santa Fé. Após a chegada da linha até Rosário, em 1886, a empresa expandiu suas linhas até Rafaela, Tucumán e Santiago del Estero, e seguiu adquirindo outras empresas provinciais em Córdoba e Santa Fé entre 1890 e 1900. Neste ano, a rede atingiu extensão total de 1.191 quilômetros e transportou cerca de 1,5 milhão de passageiros, além da produção de uma província em franca expansão agropecuária. No fim do século XIX, a FCBAyR, assim como a Ferrocarril del Norte, foi adquirida pela FCCA.

Houve ainda outras ferrovias que, a partir de Buenos Aires, se lançaram para o interior do país, como o Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico, que, se expandindo na direção, noroeste atingiu Mendoza e San Luís em 1885. De qualquer forma, a cidade e a província de Buenos Aires continuaram sendo o centro de um intrincado sistema de redes que convergia, em forma de “pé-de-galinha” (GOULART REIS apud MEDRANO, 2003), para a Capital Federal.

Em linhas gerais, a primeira etapa da história das ferrovias na Argentina – *conformação da rede nacional* – aconteceu entre 1857 e 1886, quando se inaugurou o primeiro trecho ferroviário do país e, sucessivamente, os pequenos ramais e troncos ilhados foram-se organizado em forma de rede. A maioria das empresas – Ferrocarril del Oeste, Ferrocarril del Sud, Ferrocarril de Buenos Aires y Puerto de la Ensenada, dentre outras – nasceu em Buenos Aires, com cabeceira na Capital Federal, federalizada em 1880.

No segundo período – *consolidação das grandes empresas* –, de 1887 a 1916, construiu-se a maior quantidade de vias férreas, porque, num re-arranjo comercial

entre as empresas, emergiram grupos com grande potencial de investimento. É também nesta etapa que tais grupos pressionavam o governo central por benefícios na implantação de linhas férreas, dado o anterior fracasso de algumas empresas.

A terceira etapa – *apogeu e crise das ferrovias como empresas privadas* – entre 1917 e 1946, assistiu à consolidação da ferrovia como modal prioritário para o transporte, em função da difusão tardia do transporte automotor na Argentina. Por isso, até a década de 1920, as ferrovias seguiram se expandindo, melhorando os serviços e gerando lucros para os acionistas. Porém, no fim do decênio, a Argentina e boa parte do mundo mergulharam em séria decadência econômica, levando a uma profunda retração no tráfego. Assim como no Brasil, o governo federal iniciou políticas de incentivo ao transporte rodoviário, criando forte concorrência às já combalidas empresas ferroviárias. Este período foi finalizado com uma transformação política no país, com a ascensão ao poder de Juan Domingo Perón.

Na quarta etapa – *ferrovias como empresa do Estado* –, entre 1947 e 1976, políticas centralizadoras e populistas redundaram na estatatização de todas as companhias ferroviárias nacionais, com a criação, em 1947, da Ferrocarriles Argentinos (FA). A centralização da gestão e da exploração dos serviços, através de seis subdivisões administrativas, almejava modernizar o sistema, convertendo a tração a vapor pela tração a diesel, e estabelecer uma indústria ferroviária nacional. No entanto, ao cabo de quase vinte anos, o resultado da administração estatal apontava para a perda de eficiência econômica de muitos trechos, gerando constantes e crescentes déficits operacionais. Com estruturas arcaicas, o sistema ferroviário perdeu qualidade e eficiência, tornando-se inviável para cargas, pois a rede rodoviária, moderna e mais rápida, aumentava de forma acentuada.

É importante realçarmos a predominância da província de Buenos Aires, que estabeleceu as linhas ferroviárias a partir das quais se consolidariam outros troncos e ramais no interior. Lopez (1991) informa que a implantação do Ferrocarril Buenos Aires y Rosário, a partir de 1876, significou, de fato, a integração das linhas das províncias do interior com as de Buenos Aires, numa efetiva rede ferroviária nacional. A chegada do trem a Rosário (Santa Fé), em 1886, desenhando um eixo econômico com a Capital Federal, foi precedida por ações em escala provincial,

comprovando Buenos Aires como *celula mater* da malha ferroviária argentina, apesar de Rosario também representar um importante entroncamento ferroviário.

A última etapa distintiva do histórico das ferrovias argentinas (*liquidação* ou *redimensionamento*) inicia-se em 1977, a partir de quando são feitos cortes de linhas, pelos mais variados motivos – sobre-oferta, ineficiência operacional, obsolescência estrutural, entre outros. No geral, podemos dizer que às distorções da organização do sistema, se somou a crescente concorrência do modal rodoviário para a decadência do transporte ferroviário na Argentina. Esta, aliás, é uma situação generalizada não somente na América Latina, senão também nos países europeus, que, apesar de hoje terem um sistema ferroviário moderno e competitivo, passaram por momentos de re-organização estrutural, administrativa e comercial.

É fato que os governos militares contribuíram para a desorganização do sistema. Uma vez que Ferrocarriles Argentinos era uma entidade estatal, as ingerências políticas injustificadas e inquestionáveis – em função do perfil repressor da ditadura – acabaram por aprofundar ainda mais os problemas financeiros da empresa. Kogan (2004) considera que este foi o fator principal que fez a empresa entrar para a lista de desestatização na Argentina, no final de década de 1980.

Assim como no Brasil, na Argentina, as privatizações e concessões emergem de um contexto de abertura econômica e política. Com o fim da ditadura, o governo eleito tinha por meta criar um ambiente político e econômico favorável aos investimentos. Em 1989, a Lei da Reforma do Estado regulamentou a privatização no país, dando sinais aos credores internacionais e aos grandes grupos econômicos internos de que a Argentina se preparava para uma abertura econômica.

As privatizações na Argentina se deram com uma celeridade espantosa: de 1990 a 1994 os projetos foram estruturados e as empresas vendidas, o que demonstra a séria crise fiscal pela qual passava o país. Por este motivo, estimamos que tenha havido cessão de privilégio em demasia aos concessionários, levando a recentes renegociações entre concessionários e governo. Para Basualdo et al (2002), as principais modalidades de privatização na Argentina

(...) tenderam a criar – e/ou preservar – âmbitos privilegiados de acumulação e reprodução do capital, caracterizados por um risco nulo empresarial e retornos extraordinários (as mais altas no plano local e, até, internacional) que foram internalizadas por um núcleo muito reduzido – ainda que muito poderoso em

termos econômicos, políticos e sociais – de grandes grupos empresariais de origem nacional e estrangeira. É, sem dúvida, com esta perspectiva que deveriam ser encaradas as atuais renegociações com o conjunto das empresas privadas.

Quando da Lei de Reforma do Estado, a Ferrocarriles Argentinos se encontrava em sério prejuízo comercial e financeiro, motivo pelo qual a maior parte dos troncos ferroviários – mais de 70% da malha – foi privatizada. Apesar da decadência dos serviços, a malha ainda era significativa no transporte de passageiros, o que explica o processo de desestatização desses serviços ter sido similar à do transporte de carga.

Os leilões selecionaram empresas diferentes para o transporte de cargas e de passageiros, de forma a especializar a prestação dos serviços, apesar de ser nítida a predominância da malha ferroviária para cargas – 22.178 quilômetros de vias concedidos – em detrimento do transporte de passageiros, com apenas 792 quilômetros. Devemos destacar ainda que as concessões dos trens de passageiros se concentraram nas malhas mais lucrativas em função da alta demanda de passageiros, caso da Região Metropolitana de Buenos Aires, que concentra pouca extensão de linhas, mas atende a vários milhões de passageiros anualmente.

Tabela 5 – Privatizações do sistema ferroviário argentino – cargas

Malha	Arrecadação	Extensão (km)	Concessionária
Rosario-Bahía Blanca	US\$ 48,4 milhões	5.163	Ferroexpreso Pampeano (FEPESA)
Mitre	US\$ 33,5 milhões	4.520	Nuevo Central Argentino (NCA)
San Martín	US\$ 36,4 milhões	5.493	Buenos Aires al Pacífico (BAP)
Urquiza	US\$ 2,8 milhões	2.751	Mesopotámico Gal. Urquiza (MGU)
Roca	US\$ 18,0 milhões	4.791	Ferrosur Roca (FSR)
Total	139,1	22.178	

Fonte: The World Bank, 2001(apud KOGAN, 2004)

Tabela 6 – Privatizações do sistema ferroviário argentino – passageiros

Malha	Investimentos propostos (por ano)	Extensão (km)	Concessionária	Data de entrega
Mitre	US\$ 221,2 milhões	182,1	TBA	Maio de 1995
Sarmiento	US\$ 193,2 milhões	166,6	TBA	Maio de 1995
San Martín	US\$ 62,7 milhões	55,4	Metropolitano	Abril de 1994
Belgrano Sur	US\$ 43,8 milhões	58,4	Metropolitano	Maio de 1994
Roca	US\$ 136,0 milhões	252,4	Metropolitano	Janeiro de 1995
Belgrano Norte	US\$ 58,7 milhões	51,9	Ferrovías	Abril de 1994
Urquiza	US\$ 37,8 milhões	25,6	Ferrovías	Abril de 1994
Total	753,4	792,4		

Fonte: The World Bank, (2001) apud KOGAN (2004)

Recordamos que alguns serviços foram provincializados, mantendo-os ainda sob a administração pública, porém, não mais federal, como a Ferrocarriles de Buenos Aires – Ferrobaires, que serve o Sul, Sudoeste e Centro da província, com destaque para as cidades de Mar del Plata, Bahía Blanca e Carmen de Patagones. Apesar de o material rodante estar desatualizado e a malha não ter se expandido desde a privatização, há projeto recente de eletrificar a linha Buenos Aires-La Plata, em função da alta demanda de passageiros. Outra obra importante para a RMBA é a construção de uma ferrovia da Estación Constitución ao Aeroporto de Ezeiza, facilitando o acesso ao centro da Capital Federal.

Na província de Río Negro, o Tren Patagonico passou à gestão provincial na década de 1990. O serviço atende principalmente comunidades do interior, mas tem um forte apelo turístico, já que leva a um importante destino turístico, Bariloche.

* * *

Neste capítulo, vimos como cada uma das questões específicas se compõe para a construção de nosso objeto de estudo. Ao buscar entender, em linhas gerais, a organização e o histórico da atividade turística, a caracterização conceitual a inserção atual do patrimônio e a formação dos sistemas ferroviários no Brasil e na Argentina, propomos as bases gerais para que possamos caracterizar e estudar, caso a caso, as ferrovias turísticas, assunto que será tratado na sequência, no Capítulo 4.

Capítulo 5

FERROVIAS TURÍSTICAS

5. Ferrovias turísticas

Diante do processo de instalação, decadência e possível re-estruturação da ferrovia nos países em estudo, notamos que a ferrovia interage em alguns casos com a atividade turística de forma específica. Como nosso objeto de estudo central, as ferrovias turísticas são determinadas a partir do refinamento do entendimento sobre o deslocamento para o turismo, em que a atratividade se dá mais pela *diferencialidade* deste meio de transporte, do que pelos fatores logísticos.

De forma a embasar conceitualmente tais questões, a seguir, apresentamos um percurso teórico e prático acerca da inserção dos transportes na organização do turismo, de forma a criar um raciocínio argumentativo para a introdução das ferrovias e seu patrimônio cultural como fatores de atração turística. Propomos, ainda, uma definição para o que se convencionou chamar “ferrovia turística”, que serviu de orientação para as pesquisas empíricas dos casos brasileiros e argentinos.

5.1. Meios de transporte e turismo

Dos vários quesitos que tornam a atividade turística possível, os meios de transporte influenciam profundamente as formas de desenvolvimento histórico e as experiências do turismo. Além de questões sociais, culturais, ambientais e políticas da organização do turismo, a mobilidade e o deslocamento são elementos-chave para o entendimento do fenômeno. Ao vincularmos esta situação à cronologia tecnológica dos transportes, vemos que a amplitude do turismo sobre o território está diretamente ligada à capacidade de deslocamento forjadas em cada época.

Os meios de transporte são, portanto, um fator de primeira ordem para o planejamento turístico, no que concerne à organização e comercialização de destinos. A acessibilidade diz respeito tanto à previsão da infra-estrutura, quanto à competitividade entre destinos, regiões e países no mercado turístico. Por esses motivos, no escopo de nosso trabalho, os transportes assumem uma dupla função.

A primeira refere-se à *funcionalidade* essencial dos transportes, servindo de equipamento de deslocamento de turistas para os destinos. Num contexto em que o estudo do turismo tem sido sistematizado pelos parâmetros da administração e da economia, os transportes resultam como mero elemento técnico, em que são

comuns análises origem-destino, tecnologias na engenharia dos transportes e de viabilidade econômica dos modais em função de demandas reais ou estimadas.

Nesse caso, o entendimento do turismo como um sistema permite avaliarmos a significância dos meios de transporte para a atividade. Cooper et al. (2001), Goeldner et al. (2002) e Beni (2001), sob enfoques distintos, sugerem abordagens que abarcam múltiplas variáveis para os sistemas de turismo.

Cooper et al. (2001) se sustentam em Leiper (apud COOPER et al., 2001) para propor um sistema de turismo simplificado, em que pesem os *turistas*, sujeito e demanda da atividade, os *elementos geográficos* nas regiões geradoras, receptoras e nas rotas de trânsito e a *indústria turística*, mercado que intermedia a oferta de produtos turísticos. Este modelo realça a preponderância dos transportes, pois, para a concretização da experiência turística, o turista realiza atividades de lazer, consumo, esparecimento *in loco*, nos destinos. Por isso,

Infra-estrutura de transporte adequada e acesso aos mercados geradores são importantes pré-requisitos para o desenvolvimento de qualquer destinação. Na maioria dos casos, o turismo tem-se desenvolvido em áreas onde grandes redes de transporte estão em funcionamento e há potencial para um desenvolvimento maior.

Do ponto de vista histórico, o sistema de estradas romano e as rotas de navegação teriam sido importantes eixos facilitadores do comércio e das formas rudimentares de turismo (GOELDNER et al., 2002). Contudo, o *Grand Tour* serve de parâmetro mais claro para as primeiras formas de atividade turística moderna. Entre os séculos XVII e XVIII, as viagens de cunho lúdico-educativo eram realizadas em grandes períodos – anos, por vezes – pelos filhos das classes abastadas. Visitavam-se Gênova, Milão, Florença, Roma e Veneza, além da Alemanha, Suíça e Países Baixos.

Porém, convencionou-se adotar o século XIX como início do turismo moderno, enquanto atividade econômica, quando as primeiras ações de organização da atividade tangenciam a história do desenvolvimento dos transportes ferroviários. Em 1841, Thomas Cook realizou uma viagem entre Leicester e Loughborough com um trem fretado, transportando 570 passageiros a um *shilling* em viagem de ida-e-volta.

No último século, o desenvolvimento da atividade turística se transformou com o aprimoramento das tecnologias e das políticas de desenvolvimento dos

transportes. Cooper et al. (2001) apontam, comparativamente, os paralelos entre a cronologia do turismo e o desenvolvimento tecnológico entre os modais (Quadro 2).

Décadas				
	1930	1940-1950	1960-1970	1980-1990
Ar	Início da aviação civil. Viagens caras e limitadas	Aviões atingem 480km/h. Terminais aeroportuários com estruturas simplificadas	Avião a jato (Boeing 707) com velocidades até 950km/h. Início dos fretamentos.	Jato 747: maior autonomia e economia no consumo de combustível. Concorde: velocidades maiores.
Mar	Navios oceânicos e <i>ferries</i> de curta distância de até 40km/h	Pouca competição com o ar. Sem aumento de velocidade	Apesar do surgimento de embarcações mais rápidas, o ar supera o mar nos fluxos do Atlântico Norte.	Programas <i>fly-and-cruise</i> . Embarcações mais confortáveis e catamarãs rápidos
Rodovia	Carros e ônibus a até 55km/h	Carros a 100km/h. Expansão da rede viária asfaltada.	Carros atingem até 115km/h e são utilizados no turismo doméstico	Aumento do número de veículos e congestionamentos. Melhoria nos ônibus e combustível limpos.
Ferrovia	Era do vapor: velocidade maior que a dos carros	Ferrovias no auge	Eletrificação de linhas e supressão de trechos anti-econômicos.	Implantação de redes de alta velocidade na Europa. Personalização dos produtos turísticos.

Quadro 2. Mudanças recentes nos transportes e desenvolvimento do turismo

Fonte: Cooper et al. (2001) – adaptado por Thiago Allis

Goeldner et al. (2002) oferecem uma análise descritiva dos transportes para o turismo, detalhando as características de cada modal. Esta abordagem se baseia nos meios de locomoção entre os destinos e dentro deles, de forma a otimizar o custo-benefício da viagem. Portanto, as atenções estão nos aspectos estruturais e logísticos, em que a locomoção deve ser entendida como parte da infra-estrutura.

Os autores se voltam a uma categorização técnica dos meios de transporte em função do meio – água, ar, ferrovia e rodovia – e dos elementos constitutivos – via, terminal, unidade de transporte e força motriz. Do ponto de vista da competitividade, destacam vantagens do transporte ferroviário, como segurança, conforto pessoal, terminais centrais, transporte menos poluente e rotas descongestionadas.

No plano histórico, Trigo (2000) aponta que, ainda na metade do século XIX, Europa e Estados Unidos já dispunham de, respectivamente, 415 mil e 410 mil quilômetros de ferrovias, de forma que o modal ferroviário teve expressiva

participação no desenvolvimento turístico nessas regiões, já que substituiu as morosas e desconfortáveis diligências.

A Europa, apesar de períodos de decadência ferroviária nos anos 1960, em 2002, tinha 6,2% do deslocamento de passageiros por trem. Dada uma tradição estatista, na maior parte da Europa os trens continuam sob administração dos governos federais – exceção do Reino Unido, que privatizou os serviços ferroviários na década de 1990. As mudanças recentes mais significativas dizem respeito aos trens de alta velocidade, com mais de 250 km/h. Desde 1981, quando a França inaugurou o primeiro trecho de 285 quilômetros, esses serviços vêm se expandindo pela Europa. Em 2003, Bélgica, Alemanha, França, Espanha e Itália tinham 3.748 quilômetros, ao quais se somarão 2.507 quilômetros nos próximos anos. Suécia, Reino Unido e Holanda também devem iniciar a operação de trens velozes – com 330 quilômetros, 380 quilômetros e 120 quilômetros respectivamente (COMISSÃO EUROPÉIA, 2005).

Estados Unidos e o Canadá têm sistemas ferroviários geridos pela iniciativa privada. A AmTrak, nos EUA, congrega todas as empresas ferroviárias e, no Canadá, o serviço é prestado pela Via Rail. O sistema AmTrak, corporação criada em 1970, em 1997 transportou 20 milhões de passageiros. Projetos mais recentes propõem a construção de um eixo de alta velocidade no Corredor Nordeste, entre Boston, Nova York e Washington (GOELDNER et al., 2002).

Mesmo na visão tradicional de Goeldner et al. (2002), já notamos algum espaço para uma abordagem alternativa das formas de deslocamento, como teleféricos, bicicletas, carros puxados a cavalo e caminhadas. Por esta via, portanto, depreendemos a segunda abordagem dos transportes em função do turismo.

Pearce (1999) propõe abordagens de turismo referenciadas nas dimensões geográficas, o que favorece uma visão mais ampla dos transportes. Sua teoria se orienta por um sistema de origem-ligação-destino, “um esquema integrador eficaz para a investigação de um fenômeno essencialmente geográfico” (PEARCE, 1999). O autor discute os antecedentes de outros modelos, sendo que boa parte deles (MARIOT, 1969; CAMPBELL, 1976; THUROT, 1980; LUNDREN, 1982) se atém às interações espaciais – com algumas variações nas unidades espaciais básicas do

turismo: pólo emissor ou origem, rota de trânsito ou acesso e pólo receptor ou centro turístico.

Notamos, que, atualmente, o planejamento de novos atrativos lança mão de alguns elementos que antes diziam respeito, essencialmente, à infra-estrutura de transportes. Assim, alguns fatores passam a ser relevantes na organização de atrativos, como o patrimônio cultural. Certamente, tais elementos espaciais estão no cerne da atratividade turística desde seus primórdios, porém, até bem pouco tempo atrás, não se imaginava articulá-los às situações de deslocamento.

Um exemplo clássico é o Caminho de Santiago de Compostela, entre França e Espanha, em que as caminhadas são o centro da atratividade na região. De inspiração religiosa e esotérica, este caminho é internacionalmente conhecido e, ao longo de mais de 800 quilômetros, traz benefícios econômicos uma série de vilas e comunidades que se prestam ao atendimento dos peregrinos. No Brasil, Santos (2000) analisa a potencialidade turística das peregrinações e romarias a locais sagrados para a religião católica, destacando os casos de Aparecida (SP), Pirapora do Bom Jesus (SP), Bom Jesus da Lapa (BA) e Juazeiro do Norte (CE).

Notamos, pois, uma dinamização na organização de atrativos turísticos, na medida em que eles se materializam a partir do próprio deslocamento. Nesses casos, o “durante” entre o núcleo emissor e o receptor, emerge à categoria dos atrativos. Ademais, o aspecto diferencial dos transportes também é realçado como foco de atração em passeios relacionados aos elementos de alguns modais de transporte.

Os cruzeiros são exemplos mais recorrentes no que tange à diferencialidade dos transportes, pois apesar de os navios terem perdido competitividade após a II Guerra Mundial, as possibilidades de experiências de lazer e turismo em estruturas adaptadas deu novos significados às viagens marítimas. Nos cruzeiros, o que importa não são os aspectos logísticos, já que o transporte transoceânico, por via aérea, suplantou as linhas marítimas nos quesitos rapidez e preço. Portanto, são os diferenciais da viagem de navio – conforto, a estada em alto mar, possibilidades de lazer, etc – que garantem a viabilidade desses produtos para públicos específicos.

Além dos “produtos marítimos”, Cooper et al. (2001) apontam outros exemplos em que o transporte é *per se* atrativo turístico, como os produtos ferroviários –

Palace on Wheels, na Índia, o Blue Train, na África do Sul e Eastern and Orient Express, na Europa. Citamos ainda opções mais exóticas, como vôos de balão, no interior de S. Paulo, e de helicóptero sobre as Cataratas do Iguaçu.

Para a discussão conceitual sobre o transporte, quando consideramos o modelo de Leiper, notamos que a rota de trânsito é parte do sistema turístico, o que pode ensejar uma série de abordagens mais complexas sobre o deslocamento – e, portanto, os meios de transporte. A partir disso, podemos, por exemplo, entender os deslocamentos como parte da experiência turística, transcendendo, assim, o caráter funcional dos meios de transporte. Trata-se de uma abordagem mais centrada no diferencial que o deslocamento pode trazer, enriquecendo os momentos de lazer dos turistas.

Mais recentemente, com a complexificação teórica e estrutural do turismo, a diversificação da oferta emerge como uma estratégia de competitividade, uma vez que, em muitos casos, os atrativos originais e tradicionais completam seu ciclo de vida e entram em declínio. Nesse contexto, o transporte ferroviário recebe atenções mais específicas no sentido de adequá-los como atrativos turísticos. As chamadas “ferrovias turísticas” passam a produtos turísticos harmonizados com as peculiaridades regionais, para cujo desenvolvimento as ferrovias foram historicamente determinantes.

5.2. Ferrovias turísticas: proposta de definição

Vimos que além da importância para a mobilidade turística, as ferrovias também podem ser parte do acervo turístico de uma determinada região. Neste caso, mais que fazer o transporte entre destinos, as ferrovias são agregadas aos outros atrativos da região ou da cidade, de forma a compor a oferta turística.

Pelo pressuposto da *diferencialidade* dos transportes turísticos, as ferrovias, por uma série de razões, podem ser atreladas à atividade turística por sua capacidade de materializar momentos históricos das regiões onde se instalou. Até pela quase inexistência de trens de passageiros, o tom de nostalgia e curiosidade são fortes motivadores para a demanda das ferrovias turísticas (ALLIS, 2002).

Na América Latina, o transporte ferroviário, além de conectar áreas ilhadas no início do capitalismo agro-exportador, plasmou referenciais culturais mais ou menos

homogêneos. As décadas de implantação e desenvolvimento do sistema ferroviário foram capazes de marcar, profunda e indelevelmente, as sociedades que lhes foram testemunhas, a ponto de, no atual estágio da ferrovia na região, os trens e todos seus signos – visíveis ou imateriais – ainda serem fatores de identificação cultural.

Dessa forma, partindo-se do conceito amplo de patrimônio cultural, os remanescentes ferroviários recobrem-se de um *status* de reverência e memória tão significativos quanto outros símbolos tradicionalmente entendidos como patrimônios da produção humana, tais como igrejas, bairros, castelos, museus, ruas, etc, passando a ser fio condutor para o reconhecimento como patrimônio de um povo.

Do ponto de vista conceitual³⁰, Palhares (2002) é uma das principais referências sólidas na teorização deste processo e sugere uma abordagem segmentada em dois aspectos gerais: o transporte ferroviário de passageiros de longo e médio percursos e urbano e o *transporte ferroviário exclusivamente para uso turístico*. Neste caso, inserem-se os trens cênicos e os trens nostálgicos. Os primeiros desenvolvem-se em trechos ferroviários em que a paisagem contribui de forma decisiva para a atratividade turística, como a Linha Alberg, na Áustria; a Estrada de Ferro do Flâm, na Noruega, o Rocky Mountaineer, no Canadá e o Glacier Express, na Suíça. Todas têm extensões variáveis, que vão de 20 quilômetros, como a estrada de ferro norueguesa, até a mais extensa, como a estrada de ferro canadense que leva dois dias a ser percorrida, e o interesse turístico reside nas paisagens, seja pelos elementos ambientais ou tecnológicos, como pontes e viadutos.

Thomson (2004) é muito claro ao diferenciar o papel de atratividade diferencial que os trens desempenham, com especial potencialidade de crescimento:

Desde os primeiros dias dos trens, sempre houve turistas que se deslocavam em trens, mas normalmente o ocupavam como meio de chegar a um destino atrativo do ponto de vista turístico, sem que considerassem o próprio trem como parte desta atração. Pouco a pouco, em função da supressão dos trens de passageiros em quase toda América Latina e Caribe e o pequeno investimento em tais trens, tendeu-se a criar na mente do público, especialmente dos adultos de quarenta anos ou mais, uma fração importante dos quais atingiram uma situação financeira

³⁰ No Brasil, DI RONÁ, Ronaldo (*Transportes no turismo*. Barueri: Manole, 2002) e PAOLILLO, André M.; REJOWSKI, Mirian (*Transportes*. São Paulo: Aleph, 2001) também trataram com especificidade do assunto transportes turísticos.

relativamente cômoda, uma associação entre o passado romântico ou aventureiro de seus dias de juventude e as viagens de trem, o que contribuiu a transformar o próprio trem em um ponto de atração turística.

Para o autor, que trata especificamente da América Latina, os trens turísticos³¹ podem ser divididos em duas categorias:

- a) **Tipo 1:** a atração principal é conhecer a paisagem onde o trem se desenvolve, a despeito das estruturas, como o Tren a las Nubes, na Argentina, o Serra Verde Express, no Brasil. Agregariamos a Transsiberiana, com mais de nove mil quilômetros entre São Petersburgo e a Sibéria, ramificando-se para China e Mongólia.
- b) **Tipo 2:** o atrativo principal é a própria composição, por suas características físicas, as quais são geralmente antigas e a tração é feita por locomotivas a vapor. Citam-se os casos do Tren del Vino, no Chile, e a Viação Férrea Campinas-Jaguariúna, no Brasil.

Outros trens eminentemente turísticos, com serviços especializados, podem ser encontrados nos Estados Unidos, na África do Sul – Blue Train –, na Austrália – Pichi Richi Railway, The Great Zig Zag Railway e Bellarine Peninsula Railway –, na Nova Zelândia – Weka Pass Railway. Na Inglaterra, há uma vasta quantidade de ferrovias turísticas de interesse histórico (*heritage railways*), além de associações que as congregam e se dedicam à causa da preservação ferroviária: A Heritage Railways Association centraliza informações acerca de mais de 100 ferrovias, bondes e museus ferroviários no Reino Unido e na Irlanda.

Mesmo na América do Sul, além das ferrovias turísticas brasileiras e argentinas, o Tren del Vino, no Chile, o Turistren, na Colômbia, e o trem de Águas Calientes a Cusco, no Peru, são tipicamente ferrovias turísticas (THOMSON, 2004).

Consideramos ainda como fatores distintivos das ferrovias turísticas os serviços agregados e a forma de comercialização. O que distingue uma ferrovia turística das demais, além de boa parte dos passageiros serem turistas, é a gama de serviços diferenciados de que dispõem os visitantes, como acompanhamento de

³¹ A denominação aos serviços ferroviários turísticos varia na literatura. Assim como Thomson (2004), boa parte dos teóricos que tratam do assunto chamam-nos de “trens turísticos”. Sem desconsiderar esta nomenclatura, optamos pela classificação como “ferrovias turísticas”. Mais do que um detalhe semântico, a opção se justifica pelo fato de entendermos que os trens exclusivamente turísticos estão inseridos em trechos de ferrovias que demandam uma operação também diferenciada, de modo que toda o processo de organização do turismo em torno desses trechos merece atenção especial. Não fosse somente por isso, ao chamarmos de ferrovia turística, damos destaque também ao entorno e as condições paisagísticas intervenientes em sua construção integral.

guias e distribuição de folhetos instrutivos. Em se tratando da comercialização, muitas das ferrovias turísticas dispõem de planos de marketing e canais de comercialização diferenciados, garantindo-lhes inserção mercadológica especial, tal como os produtos turísticos convencionais – como *resorts* e parques nacionais.

Disso resulta que as receitas por unidade de venda (passagem por turista) das ferrovias turísticas são, via de regra, muito maiores do que as das ferrovias tradicionais. Assim, o sucesso financeiro das entidades gestoras depende da receita proveniente da visitação turística, já que, por suas características, os trens não se adequam às demandas de passageiros convencionais. Thomson (2004) informa que

Os novos trens turísticos, compostos freqüentemente de equipamentos históricos dignamente restaurados, são caros de operar e, por suas características especiais, não são facilmente integráveis com a operação dos serviços ferroviários de transporte massivo.

Para o nosso caso, destacaremos as conexões entre ferrovia e patrimônio cultural, como sendo este um consórcio efetivamente interessante à atratividade turística e, com efeito, com potencialidades de expansão. Para tanto, é mister que tenhamos em tela que o ponto de atração das ferrovias turísticas são, na maior dos casos, as expressões de seu patrimônio cultural ferroviário.

Tendo completado um grande ciclo de implantação-desenvolvimento-decadência, o remanescente construtivo do período ferroviário pode ser comunicado mediante experiências turísticas, perfeitamente proporcionadas pelas ferrovias turísticas. Assim, ademais de simples patrimônio ferroviário, em que importam os valores nominais da terra e dos materiais, os remanescentes materiais e edificados – representados nas construções ferroviárias e materiais rodantes – encerram um valor de memória e cultural. Essa conversão de significado é tanto mais importante quando se realçam as relações entre patrimônio e comunidade, ampliando, assim, o conceito de patrimônio cultural ferroviário aos elementos imateriais.

Por isso, o patrimônio cultural ferroviário, para o nosso caso, é composto por toda a gama de construções e materiais remanescentes de outras épocas da ferrovia, que, com ou sem uso atualmente, despertam interesses de manutenção nos ambientes em que se materializam e prometem alguma exploração turística.

A operação de ferrovias turísticas, portanto, pode ser entendida como elemento contemporâneo integrador das relações sociais proporcionados pela

memória da ferrovia e seu remanescente material, especialmente estações e material rodante. Some-se a isso a expansão das atividades do setor terciário no atual estágio do capitalismo, de forma que, em casos específicos, o desenvolvimento do lazer e do turismo serem motes para a re-organização espacial.

Na seqüência, com base no aspecto diferencial do transporte ferroviário, apresentamos elementos gerais na caracterização das ferrovias turísticas no Brasil e na Argentina e, mais adiante, aprimoraremos a qualificação do objeto de pesquisa com base em questões específicas às regiões estudadas.

5.3. Ferrovias turísticas no Brasil e Argentina: características gerais

Em ambos os países, presenciamos a organização de trechos de ferrovias para fins turísticos, a partir das mais variadas estruturas institucionais e técnicas. Segundo nossos levantamentos, havia, em 2005, 20 dessas ferrovias turísticas, sendo 13 no Brasil e sete na Argentina. Já que sua operação sofre de alguma instabilidade, para definirmos nosso universo de pesquisa, consideramos apenas aquelas ferrovias que funcionavam há pelo menos um ano sem interrupções.

Para a identificação e qualificação das ferrovias turísticas, atentamos para sua localização, extensão e formas de gestão. Há que se entender, porém, que essas variáveis servem de balizadores gerais, fazendo-se presentes de maneira mais ou menos evidentes. Com efeito, em termos gerais, a conjugação desses fatores nos auxilia a explicar de que forma trechos ferroviários são convertidos e comercializados como produtos turísticos.

No tocante à localização, não há padrões rígidos para a ocorrência das ferrovias, a não ser a obviedade de se desenvolverem onde haja estruturas ferroviárias. Em quaisquer casos, a temática do turismo é bastante recorrente nas propostas de re-abertura de trechos ou restauração de estruturas. Isso serviu de fio condutor para as discussões e análises encetadas por este trabalho.

Na Argentina, as ferrovias turísticas inserem-se em ambientes densamente urbanizados – como o Tren de la Costa – ou na mais erma zona patagônica – como o Viejo Expreso Patagónico ou o Tren del Fin del Mundo. No Brasil, de forma, análoga, tais ferrovias estão dispersas tanto dentro de grandes cidades – como o Trem do Imigrante e a Estrada de Ferro do Corcovado – até nos interiores de estados do sul do país – casos do Trem das Termas e Trem da Serra do Mar.

Mapa 1. Localização das ferrovias turísticas no Brasil – por Estado

Fonte: www.ibge.gov.br

Mapa 2. Localização das ferrovias turísticas na Argentina – por província

Fonte: www.luventicus.com.ar

Assim, a localização é um fator de relevância, já que tais ferrovias precisam de condições mínimas de acessibilidade que lhes permitam viabilidade econômica. Há, porém, que se relativizar o peso da locação em função da excepcionalidade da oferta, que poderá atrair públicos independentemente das condições de acesso e localização. Isso pode ser exemplificado com o Tren a las Nubes, em Salta, pois, mesmo estando à margem dos eixos turísticos tradicionais argentinos, a demanda turística foi bastante significativa em 2003 – mais de 22 mil visitantes.

A extensão média das ferrovias turísticas nos dois países é pequena, com cerca de 30 a 40 quilômetros. Ainda que a extensão não seja um fator taxativo à atratividade, consideramos que trechos muito extensos ou curtos demais podem tornar a experiência turística enfadonha ou pouco atraente na relação custo-benefício.

No Brasil, a média de extensão dos percursos é de 27,01 quilômetros e, com exceção do trem da Serra Verde Express, poucos trechos se distanciam da média. Algumas ferrovias são bem curtas – como a Estrada de Ferro do Corcovado e o Trem do Imigrante – mas, em última instância, isso não chega a ser um problema.

Gráfico 4. Extensões das ferrovias turísticas no Brasil

Fonte: sites das ferrovias, ABOTTC e pesquisas de campo

Na Argentina, a média de extensão dessas ferrovias é 44,81 quilômetros e o caso mais discrepante é o Tren a las Nubes, com 217 quilômetros. Isso acaba por tornar o passeio enfadonho, posto que o atrativo final – o Viaducto La Polvorilla –

pode ser contemplado em alguns minutos e a paisagem em todo o trecho – com apenas uma parada curta em San Antonio de los Cobres – é monótona, ainda que deslumbrante para estrangeiros. No outro extremo, duas ferrovias se desenvolvem em trechos bem curtos: o Tren Ecológico de la Selva e o Tren del Fín del Mundo.

Gráfico 5. Extensões das ferrovias turísticas na Argentina

Fonte: sites das ferrovias e pesquisas de campo

Nota: E = Saída de Esquel, M = saída de El Maitén

A gestão das ferrovias turísticas, feita pelos setores público e privado e o terceiro setor, resulta dos valores e complexidades diferentes, refletindo na concepção e gestão dos passeios. De qualquer forma, o objeto de intervenção é basicamente o mesmo: as ferrovias e suas estruturas remanescentes. Por isso, notamos que, de acordo com a categoria da entidade, o patrimônio é tratado com ênfases diferenciadas. O poder público vê-se, eventualmente, envolvido com projetos de desenvolvimento turístico. Por outro lado, as empresas privadas, na busca por receitas, empreendem ações comercialmente mais agressivas.

Nossa hipótese é que as entidades de interesse público atuam baseadas em propostas mais voltadas ao potencial de educação pela experiência turística, agindo como representantes dos agentes sociais na preservação do patrimônio ferroviário. No Brasil, a Associação Brasileira de Preservação Ferroviária foi pioneira no assunto ao pôr em funcionamento a primeira ferrovia turística na década de 1980. Há, porém, outras entidades, como o Movimento de Preservação Ferroviária, que desde 1997 realiza seminários para a discussão da preservação e revitalização ferroviária, nos quais a temática das ferrovias turísticas é bastante recorrente. Na Argentina, o

Ferroclub Central Entreriano, fundado em 1994, tem por objetivo reativar, para fins turísticos, o trecho de 36 quilômetros entre Villa Elisa e Caseros. Também, a Fundación Instituto Argentino de Ferrocarriles, fundada em 1991, realiza ações para preservar e promover o trem por seus aspectos culturais e, mesmo fora da região, o assunto é o mote de entidades, como a Asociación Internacional para el Fomento de los Ferrocarriles Latinoamericanos, criada em 1997 em Winterthur, na Suíça.

O ponto principal dessas entidades é o acúmulo de conhecimento e fontes de pesquisa entre seus membros, que comumente são direcionados em favor da criação de ferrovias turísticas. Muitas vezes, as entidades não dispõem de recursos, mas gozam de contatos junto a órgãos de governo pertinentes ao tema ferroviário. Assim, suas ações, somadas às participações de outros interessados – familiares de ferroviários, estudantes universitários, prefeituras, empresas privadas, etc –, resultam em medidas de sucesso na implantação de ferrovias turísticas.

No Brasil, merece destaque a criação, em 2000, da Associação Brasileira dos Operadores de Trens Turístico e Culturais (ABOTTC), com sede no Rio de Janeiro. A entidade, cujo intuito é dar visibilidade no mercado aos trens turísticos, representa 14 ferrovias turísticas e três bondes urbanos. Sua existência demonstra que a categoria das ferrovias turísticas tem avolumado sua significância, confirmando a potencialidade do aumento de receitas às entidades gestoras e, de forma integrada, aos destinos relacionados aos percursos.

As ações da ANTT e do Ministério do Turismo evidenciam sinais de que o transporte ferroviário como de atração turística tende ser valorizado. Desde 2003, a resolução 359 da ANTT regulamenta “todos os procedimentos necessários para a prestação do serviço de transporte ferroviário não-regular de passageiros, com finalidade turística e/ou cultural – os chamados Trens Turísticos e/ou Culturais” (ANTT REGULAMENTA..., 2003).

Em 2005, o Ministério do Turismo aprovou verba de R\$ 1,1 milhão para o Trem dos Pampas, no Rio grande do Sul, que deverá ter 59 quilômetros, de Rio Pardo a Cachoeira do Sul. No momento, estão sendo analisados pela ANTT projetos de instalação de mais três ferrovias turísticas: Madeira-Mamoré (RO), Tangará-Pinheiro Preto-Videira (SC) e Lídice-Barra Mansa (RJ), com 57, 36 e 62 quilômetros respectivamente (TREM DOS PAMPAS RECEBE..., 2005).

Outras iniciativas também apontam para o crescimento do setor, como a volta do *Trem do Pantanal*, entre Corumbá e Campo Grande, prevista para 2006, e a instalação de um trem turístico entre Mariana e Ouro Preto, projeto que receberá R\$ 30 milhões da CVRD (VALE LANÇA TREM TURÍSTICO..., 2005).

A Argentina, desde a desestatização das ferrovias, vem acompanhando o movimento das ferrovias turísticas através da CNRT, o que demonstra uma aproximação entre a temática do transporte com a atividade turística. Além disso, a Secretaría de Turismo de la Nación, realiza, desde 2004, um levantamento das ferrovias turísticas; até 2005, havia inventariado oito ferrovias turísticas.

No tocante às estatísticas de visitação, no geral as ferrovias turísticas apresentam números igualmente representativos. Em 2003, no Brasil, segundo a ABOTTC, as ferrovias turísticas associadas à entidade transportaram mais 1,5 milhão de turistas. Na Argentina, a CNRT informa que foram cerca de 1,6 milhão.

No Brasil, o destaque é a Estrada de Ferro do Corcovado – ESFECO, que responde por cerca de um terço do total de visitantes, o que se explica pela alta frequência do passeio, durante toda a semana, e por estar no Rio de Janeiro, um centro turístico de primeira ordem. Na sequência, vêm a E. F. Campos do Jordão – 391 mil visitantes –, o trem da Serra Verde Express – 134 mil visitantes –, o Trem do Sul – 120 mil visitantes – e a E. F. Tiradentes-São João del Rey – 110 mil visitantes.

Tabela 7 – Passageiros transportados nas ferrovias turísticas brasileiras – 2003

Ferrovia	Quantidade (mil)
Trem do Forró	1
Trem das Águas	36
Trem do Corcovado	600
Estrada de Ferro Tiradentes-São João del Rey	110
Estrada de Ferro Campos do Jordão	391
Trem do Imigrante	50
Viação Férrea Campinas-Jaguariúna	60
Serra Verde Express	134
Trem da Serra do Mar	5
Trem das Termas	7,5
Trem do Sul	120
Trem da Estrada Real	4,5
Trem da Serra da Mantiqueira	20
Trem do SESC Mineiro Grussaí	30
Total	1.569

Fonte: ABOTTC (2005).

Na Argentina, as estatísticas da CNRT compreendem dados de somente três das sete ferrovias turísticas identificadas – Tren de la Costa, Viejo Expreso Patagónico e Tren a las Nubes.

Tabela 8 – Passageiros transportados nas ferrovias turísticas argentinas – 2003 e 2004

Ferrovia	Quantidade (mil)	
	2003	2004
Viejo Expreso Patagónico	20.331	25.264
Tren a las Nubes	20.555	15.004
Tren de la Costa	1.617.372	1.797.577
Tren Histórico a Vapor	s/d	s/d
Tren del Fín del Mundo	s/d	s/d
Tren Ecológico de la Selva	s/d	s/d
Tren Histórico de Villa Elisa	s/d	s/d
Total	1.658.258	1.837.845

Fonte: CNRT (2005).

Os dados na Argentina ficam polarizados no Tren de la Costa, justamente por suas características similares às de um trem urbano – apesar de serviços e tarifas diferenciados. Ainda assim, os dados para as demais ferrovias, indicam que, em linhas gerais, o volume total se equipara com as ferrovias turísticas brasileiras.

5.4. Critérios de seleção e análise

Diante do conceito que atribuímos às *ferrovias turísticas* e da metodologia geral apresentada anteriormente, a análise deste objeto de pesquisa no contexto selecionado deu-se a partir da eleição de parcelas representativas deste universo.

Um aspecto principal que subsidiou a seleção e a análise foi a natureza das entidades gestoras. No Brasil, são quatro as ferrovias geridas por empresas privadas: o trem Serra Verde Express, a Estrada de Ferro do Corcovado (ESFECO), o Trem do Forró e o Trem do Sul. De início, descartamos o Trem do Forró e o Trem do Sul; o primeiro porque não se vale da fruição do patrimônio cultural edificado como apelo turístico, senão da música nordestina – o que, de origem, guarda poucas relações com a ferrovia original; e o segundo pelo fato de ter sido objeto de vários estudos em nível nacional e, ainda, pela dificuldade da pesquisa *in loco*.

Apesar de a ESFECO apresentar aspectos históricos relevantes, a Serra Verde Express apresenta um contexto de instalação mais complexo, que merecia ser analisado com apreço. A ESFECO foi instalada especificamente para este fim, tendo suas estruturas implantadas diretamente num local que seria um dos pontos

turísticos mais emblemáticos do Brasil. Ademais, sendo objetivo do trabalho analisar as ações de re-uso de estruturas, o caso da ESFECO não se mostrou conveniente.

Por seu turno, o trem da Serra Verde Express é uma versão recente de ferrovia turística, onde interferiram as questões da desestatização do sistema ferroviário. Portanto, por estar envolto na problemática recente da preservação do patrimônio ferroviário, apresentou possibilidades de análises mais producentes à luz do turismo.

No caso argentino, são quatro as ferrovias turísticas geridas pela iniciativa privada: Tren a las Nubes, Tren de la Costa, Tren Ecológico de la Selva e Tren del Fín del Mundo. Após visita, percebemos que a operação turística do Tren a las Nubes foge aos valores preconizados por este trabalho. Apesar de forte apelo comercial, subestima o acervo arquitetônico das estações intermediárias, legando a temática da preservação do patrimônio cultural ao segundo plano. No Tren del Fín del Mundo, com material rodante replicado, desconsidera as práticas de restauro de estruturas remanescentes. Uma vez que centramos nossas atenções às possibilidades de re-uso e reciclagem do patrimônio ferroviário, esta ferrovia foge aos desígnios desta pesquisa. Finalmente, o Tren Ecológico de la Selva foi construído num local onde nunca existiu uma ferrovia e tem por função exclusiva transportar os visitantes do parque até o ponto de visualização das cataratas. Concluimos que os temas da preservação ferroviária estão ausentes.

Para a escolha do Tren de la Costa, pesou seu contexto urbano, pois num momento em que se estabelecem “estratégias empresariais globais” (FERNANDES, 2001), Buenos Aires e a região metropolitana tendem a materializar, de forma mais contundente, as adequações espaciais demandadas pela acumulação flexível. Por isso, estudamos o Tren de la Costa no bojo das questões urbanas, o que se mostrou profícuo, já que a ferrovia oferece representações de gestão urbana ligadas ao entretenimento, lazer e turismo. Pudemos abordar as formas de consumo propiciado por uma ferrovia turística não só na escala do turismo doméstico ou internacional, senão, também, na escala local, em atividades típicas de lazer urbano.

Num outro extremo, selecionamos uma ferrovia gerida pelo poder público e outra por uma entidade do terceiro setor. Isso se justifica pelo fato de, ao se analisarem as formas de estruturação e operação dos passeios, podermos realizar uma crítica comparada no que diz respeito aos valores priorizados em cada caso.

A Viação Férrea Campinas-Jaguariúna é a pioneira não só como ferrovia turística, mas também porque representa uma das entidades de preservação ferroviária mais tradicionais no país – a ABPF. Com isso, entendemos que sua operação reflete valores preconizados por uma organização cujo foco é a preservação e defesa do patrimônio cultural ferroviário. Neste caso, a educação patrimonial e a disseminação da causa ferroviarista estão no cerne do produto turístico configurado pela ferrovia.

Em situação semelhante, o Viejo Expreso Patagónico (VEP) recebe auxílio de *ferro-aficionados*, na maioria, ex-ferroviários. Oficialmente, a ferrovia é gerida pelo poder público provincial, através da Secretaria de Turismo provincial. Neste caso, buscamos entender de que forma – e se – é possível entidades de governo conceberem e operarem uma ferrovia turística, face às realidades de mercado.

Em todos os casos, as estruturas ferroviárias remanescentes – as estações e o material rodante – são o centro da atratividade turística e se somam à memória ferroviária para construir a imagem de um produto voltado ao turismo cultural.

No geral, Brasil e Argentina oferecem objetos de estudo que permitiriam outras análises enriquecedoras. No entanto, de forma a tornar a pesquisa exeqüível, consideramos conveniente fazer uma seleção, de acordo com os critérios apresentados. Reiteramos que todas as ferrovias identificadas oferecem material de pesquisa pertinente a outras análises. Por isso, consideramos convenientes trabalhos futuros que visem uma abordagem comparada mais profunda entre todas as ferrovias turísticas no Brasil e na Argentina. Da mesma forma, pela atualidade e multiplicidade que o tema encerra, a pesquisa merece também dedicar atenções às ferrovias turísticas de outros países, especialmente os que se encontram na periferia no sistema global da produção capitalista.

Na seqüência, apresentamos detalhes sobre as quatro ferrovias selecionadas – Viação Férrea Campinas-Jaguariúna, Serra Verde Express, Tren de la Costa e Viejo Expreso Patagónico –, onde há informações complementares acerca da história regional e do contexto turístico onde se inserem tais ferrovias turísticas.

5.5. Brasil

5.5.1 Viação Férrea Campinas-Jaguariúna

A atual Viação Férrea Campinas-Jaguariúna é um dos primeiros resultados da atuação da sociedade civil organizada em favor da preservação do patrimônio cultural ferroviário, mas que guarda relações com o turismo. Operando desde a década de 1980, esta ferrovia materializa não somente uma militância pela causa ferroviária, senão também um produto turístico que se fortalece paulatinamente.

A Região Metropolitana de Campinas está inserida num contexto regional de riqueza, o que, em perspectiva histórica, referencia-se no *boom* do café de meados do século XIX. Os estudos de história regional (LAPPA, 1996; BATTISTONI FILHO, 1996) afiançam que o café – bem como os negócios afins e ulteriores – gerou o capital e as condições sociais, estruturais e econômicas à industrialização da região. Hoje, a região de Campinas goza de indicadores de desenvolvimento industrial, tecnológico e, conseqüentemente, econômico de destaque no cenário nacional.

Nas circunstâncias atuais, em que a ferrovia e a cultura cafeeira perderam significância, emergem possibilidades que articulam temas de outrora com uma tendência do mundo contemporâneo, o turismo, ensejando uma ressignificação do patrimônio cultural ferroviário remanescente. Dadas as condições econômicas regionais e o atual estágio da urbanização brasileira e mundial, as atividades de lazer são um campo interessante a políticas públicas e de investimento, o que faz do turismo uma possibilidade de desenvolvimento regional.

Por essas condicionantes, o desenvolvimento de uma ferrovia turística na região agrega valores culturais significativos à história regional e, ao mesmo tempo, forja uma ferramenta para que a preservação do patrimônio cultural ferroviário se sustente e disperse através de experiências turísticas.

a. Aspectos gerais

A Viação Férrea Campinas-Jaguariúna (VFCJ) se desenvolve, de forma estável, desde 1986 num trecho inoperante da antiga Companhia Mogiana de Estradas de Ferro. A partir de um acordo de comodato, a Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (ABPF) tem o direito de uso das vias e das estações do

trecho Anhumas, na cidade de Campinas, até Jaguari, em Jaguariúna, por 99 anos³⁴.

A ABPF surgiu em 1976 a partir do empenho pessoal de Patrick Dollinger, um francês radicado no Brasil e identificado com a causa da preservação ferroviária. Foi a primeira entidade a operar um trem turístico para fins didáticos e interpretativos. Desde então, a ABPF – que recentemente converteu-se em Organização da Sociedade Civil de Interesse Público, expandiu sua atuação e trabalha com várias regionais no país. Algumas delas também gerem ferrovias turísticas, tais como o Trem das Termas, no Rio Grande do Sul, o Trem da Serra do Mar, em Santa Catarina – ambas administradas pela Regional Rio Negrinho – e o Trem do Imigrante, na cidade de S. Paulo – sob responsabilidade da Regional São Paulo em cooperação com o Governo do Estado de S. Paulo.

Desde sua criação, a VFCJ consolidou-se de forma autônoma, contando com apoio de empresas da região de Campinas para a operacionalização dos projetos. O trem opera com maior movimento nos finais de semana, procurado por grupos de excursão ou turistas eventuais. Durante a semana, são agenciadas saídas para grupos de escolares, o que colabora para diminuir os efeitos da sazonalidade.

A VFCJ tem sob sua gerência cinco estações, das quais três são efetivamente utilizadas. A Estação Anhumas, localizada nas proximidades da Rodovia Dom Pedro I, é o ponto de partida do passeio e foi totalmente restaurada pela entidade. As Estações Tanquinho e Carlos Gomes são estações intermediárias que dão suporte às atividades educativas durante a viagem. Na Estação Carlos Gomes, há alguns equipamentos remanescentes da época de operação da CMEF, como telefones antigos e outros componentes de sistemas de comunicação ferroviária. Numa parada durante o passeio, os visitantes são convidados a uma apresentação didática sobre o funcionamento de uma locomotiva a vapor. A Estação Tanquinho tem a função de dar embarque e desembarque aos turistas que se hospedam no Hotel Fazenda Fonte Sônia, às margens da ferrovia – outrora Fazenda Cachoeira, de propriedade de Orozimbo Maia, que, em 1914, descobriu águas radioativas e construiu um “hotel de vilegiatura” (PUPPO, 1983). A estação, cuja estrutura é bastante simples, não sofreu grandes obras de reforma ou restauro (Mapa 3).

³⁴ Estas informações foram fornecidas verbalmente pelo gerente da VFCJ, Sr. Vanderlei, que afirmou ter tais informações documentadas, as quais, até a finalização deste trabalho, não nos foram apresentadas.

Mapa 3. Viação Férrea Campinas-Jaguariúna

Fonte: ABPF – Regional Campinas

O principal atrativo do passeio não é outro senão o próprio deslocamento por locomotivas a vapor que remetem ao período da cultura do café. Campinas e Jaguariúna, cabeceiras dessa ferrovia turística, apresentam também elementos de atração turística capazes de compor uma identidade turística regional. A primeira converteu-se em importante pólo nacional de negócios e na tecnologia, ao que se somam pesquisas de vanguarda na Universidade Estadual de Campinas. Por este motivo, o fluxo de turistas a Campinas é eminentemente a negócios ou eventos, o que não impede o desenvolvimento do turismo a lazer.

Jaguariúna, por sua, vez integra o Circuito das Águas Paulista, ao lado de Amparo, Socorro, Serra Negra e outras cidades cujo cerne da atratividade turística são as águas medicinais e o bucolismo interiorano. Especificamente no núcleo urbano de Jaguariúna, com o qual o visitante da Viação Férrea Campinas-Jaguariúna tem um contato mais direto, estão marcas das origens rurais da cidade, que, assim como Campinas, se beneficiou da expansão da cultura cafeeira para plantar os alicerces de seu desenvolvimento contemporâneo.

Atualmente, as duas cidades e muitas outras se relacionam cultural e economicamente no conglomerado urbano da Região Metropolitana de Campinas, que, ademais de suas atividades comerciais, industriais, tecnológicas e agrícolas, aportam, em diferenciados graus de importância, no turismo uma parcela de suas atividades cotidianas. Sem dúvida, a Viação Férrea Campinas-Jaguariúna é componente de destaque no acervo turístico regional, não somente por seus atrativos, senão pela função integradora de espaços regionais geográfica e historicamente próximos.

Para que se possa compreender o papel que a atividade turística representa para a região e a preservação e o uso de seu patrimônio cultural ferroviário, é necessário que retomemos aspectos históricos que desenharam o território da VFCJ. Com este exercício, além de compreendermos a construção espacial da região, realçaremos as fontes contemporâneas de atração turística dessa ferrovia, conquanto a história regional define as origens do seu patrimônio cultural.

b. Histórico da ferrovia

Ainda que o interior de S. Paulo venha sendo ocupado desde o século XVII com as bandeiras e entradas, é a partir de meados do século XIX que a construção da rede urbana se acentua. Nos séculos XVII e XVIII, a cana-de-açúcar criou estruturas rudimentares de ocupação nas atuais Porto Feliz, Itu, Piracicaba, Campinas, Sorocaba. Para Campinas, a produção canavieira foi mais expressiva quando da abertura do caminho até Itu, na época uma vila de grande produção açucareira. Em contraposição, o século XIX assistiu ao avanço de um ciclo econômico mais vigoroso, legando aos períodos seguintes estruturas logísticas e urbanas até então restritas às áreas de ocupação litorâneas.

O café foi o grande animador econômico de várias regiões no país desde o início do século XIX. Sua cultura itinerante percorreu um caminho que, com características próprias, marcou a construção do espaço econômico e social brasileiro, especialmente nos Estados do Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais. De início, estabeleceram-se lavouras no Vale do Paraíba fluminense e, na seqüência, paulista, cuja produção se dava essencialmente com mão-de-obra escrava. Em meados do século XIX, a produção migrou para o interior paulista, em direção ao chamado *Oeste Paulista*, com topografia e solos mais propícios.

Entre 1830-1840, o café ascendeu ao topo das exportações brasileiras, justamente por ser uma bebida da moda na Europa desde o século XVIII. Desde a abertura do primeiro café público europeu, em 1650, na Universidade de Oxford, a cidade de Londres chegou a ter 83 cafés públicos em 1683 (STANDAGE, 2005). Posto que o continente não oferecia condições de plantio, a entrada da planta na América Central, no século XVIII, foi o primeiro passo para a constituição das maiores plantações do globo. Na seqüência, o século XIX viu nascer as principais regiões exportadoras de café, notadamente Colômbia e Brasil.

Assim, por demandas externas, a produção brasileira cresceu exponencialmente, para o que vem a contribuir a revolucionária melhora da logística, com a introdução da ferrovia. A produção subiu de 129 sacas de café em 1821 para cerca de 15 mil sacas em 1930 – ano em que as exportações do produto atingiram quase 63% do total exportado pelo país (LAPPA, 1998).

Num esquema de co-dependência, as ferrovias e as cidades do interior se desenvolveram em torno da empresa do café, cada qual com suas atribuições na viabilidade do negócio. As primeiras, como polarizadoras dos setores rurais, articulavam a produção, que justificava técnica e economicamente as segundas. Por seu turno, as ferrovias se adiantavam no território, plantando as bases para o que veio a ser boa parte da malha urbana do Estado e criando condições de conectividade com outras áreas de interesse – em especial, o litoral.

Diante dessa situação, é conveniente que apresentemos uma retrospectiva da ocupação do interior de S. Paulo, com especial atenção à região de Campinas. Com isso, poderemos apreender de que forma o ativador econômico da ferrovia – o café – se estabeleceu e galgou o topo da lista de prioridades políticas e econômicas para a província de S. Paulo.

i. Breve histórico da região

Como vimos, o café iniciou seu grande ciclo de produção econômica no Rio de Janeiro, especificamente no entorno da cidade, na passagem do século XVIII para o XIX. Paulatinamente, a produção cresce à medida que se expande pelo fértil Vale do Rio Paraíba do Sul, avançando por Rezende, Bananal – a partir de 1854 – e Taubaté. Enquanto que em 1779 foram produzidas inexpressivas 79 arrobas de café – para consumo interno principalmente – no ano de 1806 atinge-se a cifra de 82.245 arrobas. O primeiro momento da exploração comercial da lavoura cafeeira dá-se entre 1830-1870, posicionando o Brasil, em 1840, como responsável por 1/5 da produção mundial – cifra que atingiria 3/5 em 1890 (MARTINS, 1991).

Martins (1991) aponta algumas vantagens estruturais na produção de café no Oeste Paulista em detrimento do Vale do Paraíba, dentre as quais a visão de negócio empresarial e capitalista no uso da terra. Enquanto a aristocracia escravocrata e conservadora do Vale do Paraíba desenvolvia uma agricultura arcaica em fazendas auto-suficientes, o liberalismo e o imigrantismo foram os sustentáculos da agricultura moderna no Oeste Paulista.

Ademais de fatores sócio-políticos, a natureza itinerante do café, que exaure o solo rapidamente, propiciou a marcha da produção para outras áreas. Caracterizando esta expansão do complexo cafeeiro, Lapa (1998) considera que

as transformações impositivas do sistema capitalista vão cadenciando o movimento [de expansão cafeeira], que reclama novas áreas fornecedoras de produtos coloniais. A fronteira avança removendo, extinguindo ou simplesmente incorporando tudo o quanto possa obstacularizar seu desenvolvimento. Um empreendimento capitalista que muitas vezes é planejado desde a venda do lote de terra até a planta das cidades.

Nesse contexto, Campinas tornou-se o centro polarizador da riqueza econômica de uma região que se estendia até o sul de Minas, passando por Mogi Mirim, São João da Boa Vista, São Carlos, Ribeirão Preto e Poços de Caldas.

Battistoni Filho (1996) informa que a estruturação da cafeicultura como grande empresa em Campinas foi gestada nas décadas de 1820 e 1830, quando os produtores de açúcar – frente a sucessivos prejuízos no mercado internacional – começam a migrar para o negócio do café: em 1836, já eram nove fazendas produzindo cerca de 8,8 mil arrobas de café. A década de 1840 iniciou a tendência para o novo negócio, plantando as bases para a forte expansão do café em Campinas, Jundiaí, Limeira, Itu e Sorocaba.

No período de 1842-1852, estão instaladas 89 fazendas de café com uma produção de 200 mil arrobas. E em 1854 contava o município com 177 fazendas (...), com uma produção estimada em 355.500 arrobas (BRUNO, Ernani Silva. Notas sobre a História do Café em S. Paulo citado por BATTISTONI FILHO, 1996).

Em exaustivo levantamento das grandes fazendas da região de Campinas, Puppo (1983) informa que as propriedades localizavam-se principalmente nos territórios das atuais Campinas, Valinhos, Pedreira e Jaguariúna, numa região determinada pelas micro-bacias dos Rios Jaguari e Atibaia. No ano de 1900, várias fazendas produziam, cada uma, mais de 10 mil arrobas de café – como a Fazenda Duas Pontes, com produção anual de 20 mil arrobas.

Campinas, alcunhada de “capital agrícola da província”, chegou a rivalizar cultural e economicamente com a S. Paulo, tamanho poder de polarização de interesses. Battistoni Filho (1996) afirma que não era incomum pessoas saírem da capital para compras em Campinas, especialmente de artigos importados. A industrialização da cidade se deu pelo redirecionamento de capitais para pequenos núcleos fabris e casas de negócios, permitindo que cidade a tivesse, em fins de 1870, 62 pequenas indústrias (BATTISTONI FILHO, 1996).

Em 1867, com a produção cafeeira em franca expansão, inaugurou-se a São Paulo Railway, entre a cidade de Santos e Jundiaí, a primeira estrada de ferro da então Província de São Paulo. Com 139 quilômetros, a SPR revolucionou a forma de transporte do café até o litoral, fazendo com que a cadeia produtiva do café fosse mais dinâmica. A ferrovia, idealizada, auspiciada e construída por Irineu Evangelista de Souza – Visconde, e depois, Barão de Mauá – com aportes de capital inglês, impressionou pelo arrojo e ineditismo tecnológicos. O sistema funicular da Serra do Mar entre a Raiz da Serra e o Alto da Serra – atual Paranapiacaba – vencida mais 800m de desnível com eficiência incomparáveis ao rústico trânsito de mulas e carroças (FERREIRA DE BEM, 1998).

Uma vez que a implantação das ferrovias desenhou, com contundência, o espaço paulista, a criação de cidades e o desenvolvimento econômico regional estão intrinsecamente vinculados à formação das companhias ferroviárias. Por este motivo, é impossível dissociar a história do interior de S. Paulo das ferrovias. Nesse contexto, Battistoni Filho (1996) destaca o papel de Campinas:

Com o advento das ferrovias aumenta substancialmente o movimento industrial e comercial. A função da cidade é modificada, graças ao movimento do dinheiro entre Santos e o interior paulista, onde Campinas era o centro.

A consolidação da cidade como pólo regional é substanciada por rápidas evoluções na estrutura produtiva da região, em que o transporte é peça-chave. Na década de 1870, os capitalizados cafeicultores paulistas e a nascente classe empresário-industrial são incentivados pelo Governo Provincial a organizar novas ferrovias, objetivando melhorar a logística das regiões produtoras de café.

Na “extensão natural” da SPR, a Cia Paulista de Estradas de Ferro plantou seus trilhos de Jundiaí até Campinas. A empresa, constituída em 1868, iniciou as obras em 1870 e, em 1872, o trecho até Campinas, em bitola de 1,60m, já estava implantado. Complementando sua atribuição original, a Cia. Paulista fez os trilhos chegarem até Rio Claro em 1875 (KÜHL, 1998).

Além da Paulista, outras empresas foram organizadas. A Companhia Ituana de Estradas de Ferro iniciou suas atividades em 1870 entre Itu e Jundiaí e, em 1888, atingiu São Manuel – passando por Piracicaba e São Pedro; a Companhia Sorocabana de Estradas de Ferro abriu as operações entre São Paulo e Sorocaba

em 1875 e, em 1883, até Tietê (KÜHL, 1998). Em 1904, inaugurou-se a E. F. Noroeste do Brasil, de Bauru até o Mato Grosso do Sul, então, Mato Grosso.

Tabela 9 – Expansão das principais ferrovias paulistas – em quilômetros

Companhia	1908	1940
Cia. Paulista de Estradas de Ferro	1.058	1.536
Cia. Mogiana de Estradas de Ferro	1.048	1.959
Cia. Sorocabana	1.144	2.074
E.F. Noroeste do Brasil	301	1.539

Fonte: Kühl (1998)

Diante do alto potencial de investimento e a premência de transporte eficiente, o Estado de S. Paulo, que em 1870 possuía 139 quilômetros de ferrovias, chega à década de 1940 com 8.622 quilômetros de vias instaladas.

Tabela 10 – Expansão da malha ferroviária paulista – 1870-1940

Ano	Extensão (km)	Aumento
1870	139	-
1880	1.212	871 %
1890	2.425	100 %
1900	3.373	39 %
1910	4.825	43 %
1920	6.616	37 %
1930	7.100	7 %
1940	8.622	21 %

Fonte: Kühl (1998)

As fazendas campineiras que se expandiam ao norte da cidade criaram uma situação propícia à composição de uma empresa ferroviária, de forma que a CMEF veio a criar um eixo logístico entre as atuais Campinas e Mogi-Mirim, somando importantes quantidades de mercadoria ao sistema ferroviário paulista, ferramenta imprescindível para o sucesso do negócio do café.

ii. A construção da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro

Em função da crescente produção e valorização do café no mercado internacional e os problemas de transporte, alguns produtores da região de Campinas e Mogi Mirim se juntaram para criar a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro. Esse novo eixo ferroviário integrou uma grande e produtiva região ao sistema ferroviário que chegou a Campinas com os trilhos da Paulista.

A Lei Provincial nº 18, de 1872, que criou a Companhia Mogiana de Estrada de Ferro assegurava juros de 7% sobre o capital e garantia de zona (SCHOPPA,

2004). Dentre os acionistas, estavam a família Silva Prado e Antonio de Queiroz Telles – o Conde de Parnaíba –, além de outros cafeicultores (TONOCCHI, 2003). Inaugurou-se o primeiro trecho de 34 quilômetros em 1875 entre Campinas e a Estação Jaguar, na então Vila Bueno, depois Jaguariúna. No mesmo ano, os trilhos atingiram Mogi-Mirim; em 1878, Casa Branca; em 1883, Ribeirão Preto, totalizando 318 quilômetros. Em 1945, a CMEF extravasou o Estado de S. Paulo, chegando às cidades de Uberlândia (MG) e Araguari (GO).

Para alguns autores (KÜHL, 1998; ROCHA, 1986; MATTOS, 1990, FERREIRA DE BEM, 1998, e outros), o modelo de expansão do sistema ferroviário paulista configura-se pelas premências da elite cafeeira por transporte, que investiu, por parcelas, na estruturação de uma malha viária fragmentada e absurdamente heterogênea – porém, rentável, dada a magnitude dos negócios agrícolas. Mesmo recentemente, a problemática da diferença de bitolas do sistema ferroviário paulista causava desserviços ao transporte, exigindo transbordo de mercadorias e passageiros e gerando perdas de eficiência logística e desconforto aos viajantes.

Kühl (1998) resume essa irracionalidade da malha ferroviária paulista:

As estradas de ferro visavam basicamente servir à atividade exportadora e tinha o seu traçado definido pela ligação entre as áreas de produção até os portos. A evolução da rede paulista se deu sem um planejamento, previsão e coordenação das atividades. Atendia a interesses de grupos particulares, principalmente fazendeiros de café, segundo as conveniências do momento, resultando num emaranhado de linhas. A configuração dessas estradas no Estado deu-se de modo “arboriforme”, com numerosas ramificações partindo dos troncos principais. Inicialmente bastante rentáveis, as ferrovias começaram a se mostrar instáveis nas épocas de crise da produção cafeeira.

Por uma lógica inerente ao contexto, a malha não garantiu uma integração efetiva do Estado, uma vez que os ramais e variantes eram muito curtos e faziam grandes e sucessivos desvios. Nesse contexto, pois, foi que se desenvolveu a malha da CMEF. Sobre o assunto, Schoppa (2004) atesta:

A Mogiana foi a típica ferrovia do café; tendo nascido em função do café, desenvolvia-se em uma região que, no período de 1890 a 1930, foi a maior produtora de café do mundo. (...) A renda do café pagava tudo, mesmo os ramais com os mais absurdos traçados ou construídos nas condições mais onerosas. A Mogiana (...) era um emaranhado de linhas construídas de acordo com as necessidades imediatas.

Consideramos conveniente apresentar com algum detalhe o caso de Jaguariúna, posto que o trecho ferroviário desde Campinas é especialmente importante por ter sido o espaço de instalação do primeiro trecho da CMEF.

A precursora de Jaguariúna, Vila Bueno, no século XIX era um amontoado de casas, de fisionomia urbana simples. Em 1894, o engenheiro alemão Guilherme Giesbrecht elaborou a planta da cidade, inspirado no modelo-padrão das *ciudades-ferroviárias* do século XIX, observado em muitas das cidades paulistas. Antes, em 1875, já havia sido implantada a Estação Jaguary, substituída em 1945 pela Estação Jaguariúna, quando da construção da variante Guanabara-Guedes.

Figura 2. Estação Jaguariúna – s/d
Fonte: www.estacoesferroviarias.com.br (2005)

Figura 3. Estação Jaguariúna – 2004
Fonte: Thiago Allis (2004)

A evolução urbana de Jaguariúna está ligada às estruturas ferroviárias da CMEF. Entretanto, a cidade pensada no século XIX, foi atingida pelos efeitos do *crash* da Bolsa de Nova Iorque, pois a virtual queda dos preços do café no mercado internacional levou muitos produtores à bancarrota. Se a produção e exportação entravam em colapso, toda a sociedade cafeeira seguiria o mesmo caminho.

Os anos que se seguiram foram de re-estruturação produtiva, o que fez as ferrovias terem sua função original diminuída. O objeto e o objetivo iniciais dos transportes ferroviários estavam comprometidos, fazendo com que todo o sistema fosse se adequando às novas demandas regionais. Giesbrecht (2001) considera que, além da crise da bolsa de Nova Iorque, outros fatores agravavam a situação das ferrovias no interior do Estado: a Segunda Guerra Mundial – que fez as trocas comerciais internacionais diminuírem –, o aumento do número de automóveis,

ônibus e caminhões, a melhoria nas estradas de rodagem – principalmente a partir dos anos 1950 – e o natural aumento do custo de mão-de-obra.

Dados os problemas financeiros entre 1930 a 1970, as heterogêneas companhias ferroviárias paulistas foram transferidas ao Estado ou incorporadas por outras empresas privadas³⁵. Este período também assistiu à supressão de trechos que se tornaram inviáveis, tais como Estrada de Ferro Monte Alto, entre Ibitirama e Vista Alegre, extinta em 1956; a E.F. Itatibense, que fazia o trajeto Itatiba a Louveira, suprimida em 1953 (GIESBRECHT, 2001).

Apesar de algumas retificações de vias, a CMEF suprimiu alguns trechos (Amparo-Serra Negra, Cravinhos-Serrana, Cravinhos-Arantes, extintos em 1956, e Porto Ferreira-Vassununga e Descalvado-Aurora, em 1960), numa resposta à desestabilização das atividades da empresa (GIESBRECHT, 2001).

Em 1971, o governo paulista, dando seqüência ao projeto de centralização do sistema ferroviário, criou a Ferrovias Paulista S/A (FEPASA). À Cia. Paulista, estatizada em 1961, somaram-se a CMEF, a E.F. Sorocabana, a E. F. Araraquarense e a E. F. São Paulo e Minas (Kühl, 1998). No entanto, as deficiências estruturais do sistema e prioridades políticas “rodoviaristas” desde os anos 30 levaram as ferrovias paulistas à ineficiência operativa e à inviabilidade econômica.

O início da política de incentivo às rodovias no Brasil é marcado com o governo de Washington Luís, na década de 1930³⁶, movimento reforçado com o governo de Juscelino Kubitsek, na década de 50. Neste caso, a entrada das montadoras de automóveis estrangeiras e hábitos culturais tendendo ao americanismo levaram o país definitivamente ao rodoviarismo.

O Estado de São Paulo, que teve um complicado, porém abrangente sistema de ferrovias, chegou ao ano 2001 apenas com o transporte ferroviário metropolitano na Grande São Paulo e alguns trechos turísticos no interior (Figuras 7 a 10). Este cenário resulta também de um processo de privatização distorcido, em que o Estado vê-se desincumbido do ônus da gestão, sem, contudo, sanar o problema do transporte ferroviário.

³⁵ Em 1961, o governo paulista encampou a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, à época a empresa com maior extensão de linhas e serviços ferroviários.

³⁶ Neste período, o governo estadual organizava *rallies* pelo interior, de forma a incentivar o uso dos automóveis, numa época em que se iniciavam as primeiras ações de modernização do sistema viário estadual. Mais tarde, a rodovia seria uma alternativa mais viável e confortável às decadentes ferrovias estaduais. (REIS FILHO, 1998).

Mapa 4. Malha ferroviária paulista – 1950
Fonte: Giesbrecht (2001)

Mapa 5. Malha ferroviária paulista – 1980
Fonte: Giesbrecht (2001)

Mapa 6. Malha ferroviária paulista – 2000
Fonte: Giesbrecht (2001)

Mapa 7. Malha ferroviária paulista – 2001
Fonte: Giesbrecht (2001)

iii. O passado recente

Apesar da decadência com a queda do café, o período teve sua importância ao proporcionar as bases para a industrialização do Estado. Especialmente na região de Campinas, este processo se deu de forma bastante contundente, uma vez que a cidade continuou sendo entreposto comercial e entroncamento rodo-ferroviário mesmo depois da diminuição da cultura cafeeira.

Nas últimas décadas, especialmente a partir dos anos 80, o Estado de S. Paulo assistiu a um processo de desconcentração industrial da Região Metropolitana de S. Paulo. Com isso, Campinas, que goza de farta rede de transportes e mão-de-obra qualificada, vem a se beneficiar. Segundo a Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano S/A (EMPLASA) (2004),

as especificidades dos processos de urbanização e industrialização ocorridos na Região provocaram mudanças muito visíveis na vida das cidades. De um lado, acarretaram desequilíbrios de natureza ambiental e deficiências nos serviços básicos. De outro, geraram grandes potencialidades e oportunidades em função da base produtiva (atividades modernas, centro de tecnologia de ponta, etc.).

No que se refere ao transporte ferroviário, em função de dívidas entre Estado e União, a FEPASA foi transferida ao governo federal em 1998, e foi agregada à Rede Ferroviária Federal S/A. Por este motivo, a FEPASA foi o último lote a ser concedido no processo de desestatização das ferrovias. A *Malha Paulista*, num total de 4.236 quilômetros de ferrovias, foi a leilão em 1º de janeiro de 1999 e o grupo vencedor foi a Ferrovias Bandeirantes S/A (Ferroban) (BNDES, 1997; RFFSA apud PASSANEZI FILHO, 1998; BARBOSA, 2004).

O trecho em que se desenvolvem os passeios da VFCJ pouco impacto sofreu com o processo de desestatização, pois opera num trecho inoperante da malha ferroviária. Quando da construção do variante Boa Vista-Guedes, entre 1973 e 1977, o trecho Campinas-Jaguariúna tornou-se obsoleto. Em 1981, a Estação Jaguariúna foi reativada por um curto período para transporte de passageiros, serviço que foi definitivamente extinto em 1985.

As ações que mais influenciaram a operação do passeio se deram no nível municipal, resultado de medidas da prefeitura municipal para a expansão da infraestrutura viária urbana. Os principais pontos de estrangulamento no trânsito

localizavam-se sob dois pontilhões ferroviários: um da ponte ferroviária sobre o Rio Jaguari e outro proveniente da antiga Estação Jaguari, ambos sem uso.

Diante deste problema, a Prefeitura optou pela implosão dos pontilhões, permitindo a substituição do antigo leito da ferrovia por avenidas marginais. Hoje, poucos são os referenciais que confirmam o passado ferroviarista de Jaguariúna: restaram apenas a Estação Jaguariúna, alguns edifícios reformados e o próprio traçado nas novas avenidas sobre o leito da antiga ferrovia.

À época, a ABPF tinha sua sede na Estação Jaguariúna e já ensaiava a criação de um passeio turístico, que não se manteve sem a ponte. Desde 1986, portanto, a VFCJ opera seus trens até uma estação improvisada (Estação Jaguari), na margem esquerda do Rio Jaguari, de onde os turistas que vão a Jaguariúna cruzam o Rio Jaguari por uma ponte exclusiva para pedestres.

c. Adaptação para o turismo

Uma ferrovia turística tem o potencial de articular municípios turísticos num espectro regional, de forma a integrar, num mesmo programa turístico, atrativos em torno de temas correlatos. Para este trabalho, entendemos que a função dessas ferrovias é dar novos usos para o patrimônio cultural ferroviário, tornado obsoleto por questões técnicas, operacionais e econômicas.

O patrimônio cultural passa, então, a receber atenções quando se assume e valoriza a idéia de distanciamento histórico. Uma vez que as ferrovias são parte de um passado gravado na historiografia oficial e que está, ainda que inconscientemente, reverenciado pela coletividade, o patrimônio cultural ferroviário apresenta algumas potencialidades para o turismo. As ferrovias deixaram expressos seus momentos de imponência e arrojo nos remanescentes construídos, o que, por sua vez, é a fonte de curiosidade e atratividade turística.

No caso da VFCJ, em operação turística há quase 20 anos, observam-se algumas benfeitorias no que concerne à conservação e restauração de estações de interesse para a história regional. Além disso, por mais que as cidades relacionadas apresentem um variado rol de atividades econômicas, o turismo decorrente do uso do patrimônio cultural ferroviário já é uma marca regional.

Acreditamos que o turismo tenha mais significância para Jaguariúna do que para Campinas, já que Jaguariúna, ademais de suas atividades industriais e agrícolas, também se vale da posição de destaque no Circuito das Águas Paulista. Campinas, por ser um grande centro metropolitano, dispõe de uma diversidade de atividades industriais e comerciais que sustentam sua economia independentemente do turismo. Isso, porém, não é razão que diminua o papel do turismo na cidade, já que seu passado legou à contemporaneidade estruturas e temas passíveis de serem “turistificados”.

Como foi apontado, o contexto metropolitano de Campinas e Jaguariúna gera situações que precisam ser consideradas no planejamento da atividade turística. Uma delas é sua inserção na Região Metropolitana de Campinas e no chamado Complexo Metropolitano Expandido (CME). O CME é uma forma de relacionar as dinâmicas das três regiões metropolitanas paulistas – São Paulo, Santos e Campinas –, através de algumas categorias qualificadoras das porções internas, com as microrregiões (MR). Três MRs apresentam funções essencialmente turísticas: MR Litoral Norte, MR Serra da Mantiqueira e MR Circuito das Águas. A Micro-região Circuito das Águas é definida por sua especialização turística ligada à ocorrência de águas minerais, com organização polarizada pelo aglomerado metropolitano do entorno de Campinas (EMPLASA, 2004).

Portanto, existe uma dinâmica regional que interfere no relacionamento entre os municípios e o turismo é, claramente, um dos critérios categorizadores. Jaguariúna está numa região-limite de interesse, pois, além de estar no eixo de acesso para esta microrregião, detém algumas características que torna o município interessante para algumas práticas de lazer e turismo, tais como as segundas-residências e o patrimônio cultural ferroviário.

No Programa de Regionalização Turística, do Ministério do Turismo, Campinas e Jaguariúna se inserem na Região Turística de Campinas, composta por 18 municípios, que abrigam cerca de 2,1 milhões de habitantes. As águas e as estâncias hidrominerais e climáticas são os principais atrativos naturais e, como atrativos culturais, as fazendas históricas e festas regionais dos descendentes de italianos. Além disso, os parques temáticos – Hopi Hari e Wet’n Wild – e esportes de aventura completam a oferta regional (MINISTÉRIO DO TURISMO, 2005).

Numa política semelhante, os circuitos da Secretaria Estadual de Turismo preconizam a criação de eixos turísticos de abrangência regional, aproximando geográfica e turisticamente municípios com similitudes nos atrativos. Ao todo, são 18 circuitos já estabelecidos no interior, no litoral, nas serras e na região metropolitana de São Paulo, tendo por atrativos as praias, as unidades de conservação ambiental, o clima, as águas termais e medicinais, bem como tecnologia, compras, cultura, opções de lazer, pesca, comércio de flores e frutas, dentre outros.

Dois circuitos turísticos cobrem a região objeto desta pesquisa, sob temas e atrativos diferentes. Jaguariúna faz parte tanto do *Circuito das Águas Paulista*, quanto do *Circuito de Ciência e Tecnologia*, enquanto que Campinas é cidade-membro somente do segundo. O Circuito das Águas Paulista, formado por oito municípios, se orienta numa região turística importante desde a década de 30, por suas águas minerais e termais. Atualmente, além das águas, os ambientes naturais da Serra da Mantiqueira são propícios a caminhadas e esportes radicais aquáticos, como *bóia-cross*, *rafting* e canoagem. Ademais, algumas propriedades produtoras de café, malharias e cerâmicas permitem compras de produtos regionais e contato com culturais locais (SECRETARIA ESTADUAL DE TURISMO, 2005).

Já o Circuito de Ciência e Tecnologia, composto por dez municípios, ademais de ser um pólo de inovação tecnológica, tem nas reminiscências do período bandeirante e do tropeirismo boa parte de seus atrativos. No século XIX, a imigração européia substituiu a mão-de-obra escrava e serviu de alicerce para a estruturação das lavouras cafeeiras no modelo de colonato. Fazendas históricas e estações ferroviárias são as principais marcas do período, que, ao lado dos negócios, eventos e opções de compras, formam o acervo turístico da região.

Além dos circuitos turísticos – a maioria em fase de implantação – a Secretaria de Turismo do Estado de São Paulo fomenta o desenvolvimento turístico através da classificação dos municípios como estâncias balneárias, turísticas, hidrominerais ou climáticas. O Departamento de Apoio ao Desenvolvimento das Estâncias (DADE), vinculado à Secretaria, administra o Fundo de Melhoria das Estâncias. De 1995 a 2002, foram firmados 238 convênios, num total de R\$ 273,8 milhões, destinados a "programas de urbanização, melhoria e preservação ambiental e melhoria de

qualidade do desenvolvimento municipal das Estâncias" (SECRETARIA ESTADUAL DE TURISMO, 2005).

Dos oito municípios do Circuito das Águas Paulista, seis são estâncias, o que lhes confere uma vantagem na obtenção de recursos financeiros para obras e projetos de desenvolvimento turístico. Deve-se lembrar que o Jaguariúna Rodeo Festival figura na lista dos principais eventos do gênero no país. Em 2005, foram cerca de 300 mil visitantes e 1.200 competidores, em 11 dias de evento.

Campinas, por si só, gera fluxos de visitantes a negócios por sua condição de metrópole ou pela posição de destaque de suas universidades, condições que garantem à cidade características de pólo de novas tecnologias. Por outro lado, a cidade pode ser apontada como fonte emissora de turistas, já que suas condições sócio-econômicas e potencial de consumo lhe permitem relativo destaque.

As condições econômicas podem ser interpretadas como elementos de estímulo às atividades de lazer em âmbito regional, posto que a situação sócio-econômica da cidade figura em destaque entre as principais cidades do Brasil. A cidade, com cerca de um milhão de habitantes, apresenta um potencial de consumo de US\$ 4,662 bilhões anuais, o que, em consumo *per capita*, resulta em US\$ 4,817 mil por ano (CRC&VB, 2005). Podemos posicionar Campinas como um centro emissor de turistas de alta significância, posto que o poder de consumo sugere gastos com bens e serviços supérfluos, como as viagens a lazer.

Esse quadro, naturalmente, propicia condições favoráveis à realização de eventos, já que são decorrentes de seu dinamismo econômico. Em 2001, Campinas sediou cerca de seis mil eventos, nos quais participaram 2,19 milhões de pessoas. Esse contingente de participantes foi responsável pela injeção de mais de R\$ 860 milhões na economia local, gerando R\$ 100 milhões de impostos municipais, estaduais e federais (FBC&VB; SEBRAE; CTI, 2001).

Diante deste cenário regional, vemos que a região geográfica que engloba a VFCJ apresenta-se como um importante pólo emissor de turistas, mas também estrutura sua oferta através de programas nacionais e estaduais, com base em um variado acervo turístico – patrimônio natural e cultural, eventos e negócios. Assim, cabe, por ora, entendermos de que maneira esta ferrovia turística se articula com a realidade turística regional, o que será feito na seqüência.

ii. Inserção da ferrovia turística na região turística

Campinas e sua região tributária são alvo de iniciativas dos governos estadual e federal, que atribuem ao turismo uma das diretrizes de desenvolvimento urbano e regional.

Em Jaguariúna, ao lado do patrimônio ferroviário em sua forma mais pura – como as estações ferroviárias –, a essência histórica do município é subsídio de grande interesse para a formatação de atrativos turísticos urbanos. Nesse contexto, o tema ferroviário é um dos mais contundentes para que se planejem ações de preservação do patrimônio e com fins turísticos – não somente de Jaguariúna, senão das áreas ao longo da VFCJ.

Já que a região tem um passado ligado ao período ferroviarista, o turismo emerge como forma de dar novos usos ao patrimônio cultural ferroviário, bem como uma justificativa à sua preservação. A instalação da CMEF contribuiu decisivamente para a construção de um acervo arquitetônico marcante, que ainda remanesce em alguns pontos. Não somente as estações do percurso, mas também as estações de Campinas e Jaguariúna são marcos urbanos de referência histórica passíveis de serem interpretados como atrativos turísticos.

Do ponto de vista operacional, a atuação da ABPF congrega grande parte dos valores interessantes de serem ressaltados no eixo Campinas-Jaguariúna com vistas ao desenvolvimento da atividade turística. Como apresentamos, a Regional Campinas da ABPF oferece, na realidade atual, um produto turístico em clara consolidação. Nas suas origens, os princípios da entidade eram pura e simplesmente, preservacionistas. A questão é que, no correr dos anos, as circunstâncias que se foram apresentando ao passeio confirmaram tendências de crescimento do turismo, convertendo-o num produto turístico regional.

Aliás, um dos fatores mais importantes dessa ferrovia turística é sua capacidade de articular regionalmente o desenvolvimento do turismo, uma vez que seu eixo desenvolve, física e tematicamente, um corredor turístico entre porções dos territórios das cidades de Campinas e Jaguariúna. Isso é especialmente importante quando se considera que uma das mais severas críticas aos projetos turísticos da atualidade, do ponto de vista geográfico, é a concentração de estruturas em

reduzidas porções do espaço. No caso da VFCJ, além de o atrativo se desenvolver numa área já delimitada historicamente, sua operação enseja uma dispersão e desconcentração de visitantes nas duas cidades, canalizando recursos de forma mais inteligente ao “turistificar” um corredor ferroviário que não serve mais às funções originais. Some-se ainda o citado fator desconcentrador da ferrovia, que, ao levar turistas de um ponto de embarque fora do centro urbano de Campinas, dirige fluxos de visitantes a uma pequena cidade que tem potencialidade para explorar sua imagem turística nos símbolos do trem.

A Estação Jaguariúna, desde a década de 1980, não serve ao transporte de passageiros, mas sua inserção urbana atual faz menção ao passado ferroviário. No local, funciona desde 1991 o Centro Cultural, que comporta a Biblioteca Municipal e Sala de Reuniões. Anexo à estação, está o bar *O Botequim*, tradicional na cidade, mesmo quando funcionava na antiga estação. No entorno, há também um parque arborizado e ajardinado, onde estão uma Locomotiva Baldwin, de 1920, dos EUA, e uma réplica de caravela, instalada no local por ocasião das festividades dos 500 anos do Brasil.

Apesar de os trilhos terem sido retirados, os edifícios continuam bem conservados e, com outras funções, de alguma forma, a memória ferroviária está presente, especialmente nos detalhes que aludem à época ferroviária.

Figura 4. Ramos de café no detalhe de banco
Fonte: Thiago Allis (2004)

Figura 5. Maria-fumaça – Estação Jaguariúna
Fonte: Thiago Allis (2004)

Não fosse somente pelo valor simbólico, as edificações e construções de valor histórico devem estar inseridas num modelo capitalista de produção, ou seja, apresentar uma função mercadológica que garanta lucros – no caso dos particulares – ou retorno social – no caso do público. Isso, todavia, não impossibilita projetos que tenham o patrimônio cultural ferroviário por referência.

No caso de Campinas, apesar de ser uma realidade urbana diferente, o tema da preservação ferroviária é atual. O conjunto ferroviário da estação central está tombado em nível municipal e o edifício central é objeto de sucessivas reformas e adaptações para novos usos, dentre os quais centro cultural. Há um agravante neste caso, pelo fato de a estação ainda ser ponto de passagem de composições de carga, o que leva a eventuais acidentes contra o patrimônio. Mesmo assim, a temática da preservação em favor do turismo e do lazer está presente na cidade, já que o poder público local tem desenvolvido alguns projetos de requalificação urbana e promoção do patrimônio local.

Considerando a macro-realidade, em que a urbanização reconfigura rapidamente suas formas no contexto metropolitano, o turismo é, efetivamente, uma possibilidade de atividade a ser desenvolvida com alguma atenção. Não fosse somente pela sua imbricação direta com o setor de serviços, o turismo, neste caso vinculado ao patrimônio cultural ferroviário, configura-se como alternativa para a gestão de uma extensão metropolitana. Ou seja, a atividade turística acaba por dar novo significado e funções diferentes a um passivo construído com profundo valor simbólico e histórico. E isso, obviamente, numa realidade de mercado, em que, para sobreviver financeiramente, essa ferrovia turística depende da eficiente inserção mercadológica de sua proposta.

Cabe, por fim, questionar se os métodos e critérios pelos quais se leva a cabo a ressignificação do patrimônio não seriam arbitrários ou limitados. Em verdade, as experiências da pesquisa mostraram que, independentemente do turismo, a ABPF nutre um profundo respeito pelo patrimônio ferroviário da antiga CMEF. Mesmo que seja por romantismo preservacionista, na prática, acabam por manter estruturas que, de outra forma, poderiam estar destruídas. Prova desse futuro irreversível é que, das fazendas do período cafeeiro – e suas respectivas sedes e solares – pouco restou, justamente pela voraz dinâmica urbana regional. As antigas fazendas, desde os anos 60 vêm sendo loteadas para a expansão imobiliária de Campinas e outras cidades da região metropolitana.

Por tudo isso, consideramos sensato flexibilizar, em margens aceitáveis, a crítica às práticas preservacionistas. Da forma como vêm sendo mantidos, o material rodante e as estações estão a serviço de uma atividade produtiva cujo cerne é a

valorização da história regional. Há, ainda, que se recordar que boa parte das obras técnicas na VFCJ é feita por ex-ferroviários, que adquiriram um saber-fazer inegligenciável no tocante às práticas de manutenção e restauro. Fosse somente por este trabalho e conhecimento, já estaríamos diante de um patrimônio cultural ferroviário – este, intangível – digno de rememoração e preservação. Feito de outro modo, talvez todo o patrimônio cultural ferroviário vinculado à VFCJ já tivesse tido outro fim não muito proveitoso.

5.5.2. Serra Verde Express

A Estrada de Ferro Curitiba-Paranaguá, comercialmente denominada Serra Verde Express, apresenta-se, atualmente, como um dos casos mais bem sucedidos em termos de oferta de ferrovias turísticas. Por sua inserção numa cidade em que as políticas públicas valorizam o turismo, o público que visita Curitiba facilmente toma contato com a possibilidade de realizar o passeio de trem até o Litoral Paranaense, na cidade de Paranaguá (PR).

A estruturação desta ferrovia, enquanto atrativo turístico, é recente, sendo resultado dos processos de concessão do sistema ferroviário brasileiro e da estratégia de diversificação de negócios das empresas participantes do consórcio vencedor da concessão de transporte de passageiros. Não obstante as adversidades estruturais e burocráticas que permeiam sua operação, o trem da Serra Verde Express já contabilizou mais 888 mil visitantes no período 1997-2004, o que lhe garante uma posição de destaque frente a outras ferrovias turísticas brasileiras.

A preservação do patrimônio neste trecho, de cerca de 110 quilômetros, ainda é uma questão em aberto, muito em função das pendências decorrentes da privatização das ferrovias. A Rede Ferroviária Federal S/A, antiga empresa estatal responsável pelo transporte ferroviário no Brasil e atualmente em liquidação, ainda é responsável por boa parte do patrimônio construído desta ferrovia – bem como de outras pelo território nacional. No entanto, dadas as condições financeiras e jurídicas, a estatal tem feito gestões no sentido de delegar significativa parcela do patrimônio de valor histórico remanescente a partes que se proponham a atividades em favor de sua preservação. Isso decorre, principalmente, do fato de as concessões contratuais realizadas em meados da década de 1990 terem repassado à iniciativa privada apenas parte deste acervo, eminentemente vinculado à operação comercial de cargas no Porto de Paranaguá.

A Serra Verde Express tem sob sua operação apenas algumas estações e compartilha com a concessionária de cargas para o trecho – a América Latina Logística S/A (ALL) – a via permanente no transporte de turistas. Assim, em parte, o patrimônio da ferrovia, que tem mais de 120 anos, está vinculado ao turismo, sendo esta uma das razões para ações de preservação.

a. Aspectos gerais

A ferrovia em questão está instalada no Estado do Paraná, na porção que abrange partes do Planalto e do Litoral, tendo como principal atrativo turístico a vegetação e a paisagem no trecho da Serra do Mar. A topografia escarpada de seu trajeto é o motivo da notoriedade do projeto construtivo, que, ainda no século XIX, demandou a escavação de 13 túneis na rocha – o mais extenso com 420 m – e 41 pontes e viadutos de estrutura metálica.

O trecho entre as duas cidades é parte da antiga Rede de Viação Paraná Santa Catarina (RVPSC), que se estende pelo interior dos dois Estados e atualmente se encontra sob concessão da América Latina Logística S/A – que também administra ferrovias na Argentina sob a mesma identidade comercial.

Mapa 8. Regiões de Curitiba e Paranaguá
Fonte: www.globalgoods.com.br (2005).

A operação do passeio é feita através da Estação Rodoferroviária de Curitiba (LCO)³⁷, de onde os trens partem em direção à Estação Paranaguá (LPG). No trajeto, os trens fazem paradas na Estação Marumbi (LMY)– que dá acesso ao

³⁷ Esta estação foi construída para em anexo à estação rodoviária quando a antiga estação – que abriga hoje o Estação Plaza Show, um *shopping center* de lazer – foi desativada em 1972.

Parque Estadual do Marumbi – e na Estação Morretes (LMR), possibilitando a visita à cidade histórica do período áureo da erva mate no Estado do Paraná. São utilizadas, portanto, quatro estações, sendo que duas ainda guardam estrutura e aspectos remanescentes do período de sua construção: Morretes e Paranaguá.

No total, o trecho apresenta 18 estações, das quais uma parte está concedida à ALL para a operação de cargas e outra aguarda um destino de utilização – atividade que é coordenada pela RFFSA. Algumas estações ou pequenas paradas de serviço já deixaram de existir, tais como Leprosário S. Roque e Cadeado, ou o posto de cruzamento de trens do Quilômetro 103, demolido em 1986.

Tabela 11 – Informações gerais das estações do trecho Paranaguá-Curitiba

Estação (Prefixo)	Quilômetro	Altitude (m.s.n.m.)	Inauguração
Paranaguá (LPG)	0,12	6,10	17 nov. 1883
Dom Pedro II (LDP)	2,31	4,66	17 nov. 1883
Km 5 (LID)	6,63	ni	ni
Alexandra (LAX)	16,04	10,96	17 nov. 1883
Saquarema (LSQ)	23,87	5,96	4 ago. 1925
Morretes (LMR)	40,75	9,96	17 nov. 1883
Eng. Roberto Costa (LOT)	44,58	ni	ni
Porto de Cima (LPC)	50,90	233,90	5 fev. 1885
Eng. Lange (LEL)	55,87	376,41	5 fev. 1885
Marumby (LMY)	59,83	485,09	1913
Véu de Noiva (LVN)	66,77	683,66	5 fev. 1885
Banhado (LBH)	74,29	858,46	5 fev. 1885
Roça Nova (RN)	80,47	952,03	5 fev. 1885
Piraquara (LPQ)	87,35	897,37	5 fev. 1948
Eng. Coral (LUZ)	92,87	ni	ni
Pinhais (LNH)	102,11	885,67	5 jan. 1948
Eng. T. Stresser	104,90	ni	ni
Curitiba (LCO)	109,43	896,67	5 fev. 1885

Fonte: RFFSA (Escritório Regional de Curitiba) (2005); www.estacoesferroviarias.com.br (2005)
ni: não identificado.

A grande parte delas está sob administração da ALL, com usos para operações de transporte de cargas. Somente quatro estações (Curitiba, Marumby, Morretes e Paranaguá) foram concedidas ao consórcio que opera o trem da Serra Verde Express, motivo pelo qual vêm sendo objeto de algum tipo de restauração e adequação para operação ao transporte de passageiros em turismo.

b. Histórico da ferrovia

A Estrada de Ferro Paranaguá-Curitiba teve sua construção ensejada quando da necessidade de melhores acessos entre o litoral e o planalto em meados do século XIX. Curitiba, que havia se beneficiado da eleição como capital da província do Paraná – emancipada em 1853 de S. Paulo –, passou a polarizar interesses políticos e econômicos. O litoral concentrava boa parte das referências históricas no que concerne a produção econômica da província, decorrentes principalmente dos portos de Paranaguá e Antonina.

Porém, com a expansão da colonização no planalto – feita em grande parte por imigrantes –, a produção do interior começou a se avolumar e, em tendo a província sua economia dedicada à agro-exportação, o sucesso econômico dependia de acessos eficientes entre as zonas produtoras e os portos do litoral.

i. Breve histórico da região

As origens da ocupação do Paraná se referenciam na expansão das atividades mineradoras de Iguape e Cananéia, ainda no século XVII, quando Paranaguá era um ponto avançado das escavações auríferas da Sesmaria de São Vicente, depois Província de S. Paulo. A então comarca de Paranaguá, vinculada à Província de S. Paulo, concentrou suas atividades econômicas e sua população nas zonas litorâneas ao redor da Baía de Paranaguá até meados do século XIX.

Figura 6. Distribuição da população paranaense em 1780

Fonte: Wachowicz (1995)

Nota: Cada ponto corresponde a 100 habitantes

Curitiba se beneficiava secundariamente do movimento das tropas entre Viamão (RS) e Sorocaba (SP), através de caminhos que passavam ao largo da vila. A cidade, fundada em 1668, apesar de se caracterizar como a principal mancha populacional do planalto, não apresentou desempenho econômico relevante até o século XVIII, quando precariamente passou a ser centro de algum significado. Nas primeiras décadas do século XIX, a introdução da erva-mate atribuiu a Curitiba um caráter de suporte regional.

A exportação deste produto se fazia pelos portos de Paranaguá e Antonina, sendo, portanto, necessária a descida da serra pelos precários caminhos oriundos das trilhas indígenas pré-colonização – como o Caminho do Arraial, das atuais São José dos Pinhais e Lapa ao litoral. Com a emancipação política do Paraná, seu primeiro presidente Zacarias de Góes e Vasconcelos tratou de confirmar Curitiba como capital da província, para o queurgia uma interligação mais eficiente com o litoral. Até então, como informa Wachowicz (1995),

Por incrível que pareça, no Paraná de 1853 não havia estradas próprias para o trânsito de carros de boi, por falta de condições técnicas. Este fato dificultava sobremaneira a colonização, o escoamento de safras agrícolas e o comércio da região. O transporte existente era feito exclusivamente por tropas de muares.

Os períodos que antecederam a instalação da província foram marcados por disputas políticas entre as elites econômicas de Paranaguá e Antonina por conta da prioridade que deveria ser dada a ligações entre Curitiba e o litoral. Isso resultaria da melhor ou pior sorte de uma das cidades, já que ambas possuíam portos concorrentes no embarque de produtos provenientes das regiões do sopé da serra e dos Campos Gerais.

Desde o século XVIII, o Caminho de Itupava beneficiou Porto de Cima – hoje pertencente a Morretes – e, secundariamente, Antonina, ficando Paranaguá isolada do eixo de comunicação, apesar de possuir um porto dinâmico. Entre 1830 e 1850, instalaram-se setenta estabelecimentos de beneficiar erva-mate ao longo do caminho. Ainda assim, mais uma vez como resultado da articulação política regional, optou-se por construir uma estrada que ligasse diretamente Curitiba até Antonina, a Estrada da Graciosa (TREVISAN, 1965).

A economia paranaense continuou em expansão, o que demandava ainda melhores acessos aos portos litorâneos. Por isso, mesmo com a Estrada da

Graciosa já calçada, em meados do século XIX se esboçava planos de um caminho de ferro. Trevisan (1965) informa que na década 1860 imigrantes norte-americanos iniciaram a formação de uma colônia nas proximidades de Morretes, na zona serrana, para a exploração de madeira. Como sendo o acesso um dos problemas mais sérios, empreendem-se algumas incursões entre o litoral e o planalto na busca de uma rota para a construção de estrada de rodagem confortável ou, até, um caminho de ferro – lembrando que, nos EUA, a ferrovia já estava instalada havia mais de 30 anos.

ii. A construção da Estrada de Ferro Paranaguá-Curitiba

Os primeiros registros autorizando a construção da idealizada Estrada de Ferro de D. Izabel são fornecidos pelo Decreto Imperial nº 4674, de 10 de janeiro de 1871, que concede ao Engenheiro Antonio Pereira Rebouças, a Francisco Antonio Monteiro Tourinho e a Maurício Schwartz a autorização para a construção de uma estrada de ferro entre o Porto de Antonina, situado no fundo da Baía de Paranaguá, e a cidade de Curitiba, devendo num percurso, o mais curto possível, fazer passar seus trilhos pela então cidade de Nhundiaquara e a freguesia do Porto de Cima, em Morretes. A companhia deveria se estruturar em até dois anos e teria 50 anos de concessão para a exploração dos serviços (TREVISAN, 1965).

No entanto, como Paranaguá ficaria fora do trajeto, as lideranças políticas da cidade se uniram para tentar reverter o isolamento geográfico a que seriam relegadas. Assim, em 1874, pelo Decreto 5.605, foi concedida a Pedro Alois Scherer e sócios a concessão para a construção da Estrada de Ferro do Paraná, entre Paranaguá e Morretes. No ano seguinte, aprovou-se a extensão até Curitiba, fazendo com que o projeto original fosse abandonado.

A construção de fato, porém, aconteceu sob comando da Compagnie Général de Chemin de Fér Brésiliéns, em três fases: Paranaguá a Morretes – 42 quilômetros –, Morretes a Roça Nova – 38 quilômetros – e Roça Nova a Curitiba – 30 quilômetros, sendo a altitude de cerca de 950 metros sobre o nível do mar. Dos três trechos, o segundo foi o mais complicado, dado que, para vencer a serra, a construção demandou obras de arte até então pouco experimentadas na engenharia ferroviária nacional e até internacional, fazendo da Estrada de Ferro do Paraná uma

das mais difíceis de serem construídas em região montanhosa. Em 1885, foram inaugurados o trecho de 110 quilômetros e oito estações (KROETZ, 1985). Apesar das desavenças políticas regionais, no ano de 1887, construiu-se um ramal de Morretes até Antonina.

A partir de então, a ferrovia expandiu seus trilhos até Ponta Grossa, em 1895, Porto Amazonas e Rio Negro. Houve projetos de estender a linha até as margens do Rio Iguaçu, na divisa com a Argentina, o que nunca se concretizou. A rede criada pela Estrada de Ferro do Paraná – que ficou conhecida com a Estrada de Ferro Curitiba-Paranaguá – se ligou aos trilhos de outras empresas, como a Southern Brazil Lamber Colonization Company em 1917 – subsidiária da Brazil Railway Co.

No total, a Estrada de Ferro do Paraná atingiu 306 quilômetros e, em 1902, foi comprada pela empresa inglesa The Donna Thereza Cristina Railway Company. Em 1910, através do Decreto 7.928, foi novamente transferida a outra firma, agora a Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande (KROETZ, 1985).

A ferrovia traz para a capital do Estado e, por conseguinte, para todo o Paraná uma ferramenta importante de desenvolvimento demográfico e econômico. A vila de Curitiba de meados do século XIX tinha cerca de 11 mil habitantes e, após a implantação do caminho de ferro, passou a quase 25 mil em 1890 e a mais de 50 mil em 1900. É fato que houve outros motivos que concorreram para a dinamização da economia regional, mas a ferrovia foi, de fato, um importante elemento integrador e facilitador das trocas entre as regiões produtivas do Estado com os portos do litoral.

Tabela 12 – Evolução populacional de Curitiba – 1817-1980

Ano	População	Variação (%)
1817	10.652	-
1872	11.730	10%
1890	24.553	109%
1900	50.124	104%
1920	78.986	57%
1940	142.208	80%
1950	179.185	26%
1960	361.309	101%
1970	624.362	72%
1980	1.021.975	63%

Fonte: Wachowicz (1995)

Interessante é notar as impressões de Victor (1965) sobre as experiências paisagísticas proporcionadas aos passageiros. O tom rebuscado e floreado de seu texto sugere uma utilização turística quando a ferrovia estava em seu auge, na década 1960, porém sequer cogita uma operação exclusivamente turística:

Torna-se cada vez mais famosa a linha férrea de Paranaguá a Curitiba, e seu renome crescerá com o tempo, quanto mais avulte a correntes de turistas que venham de toda a parte do mundo testemunhar a incomparável maravilha panorâmica que ela proporciona e ao mesmo tempo o milagre de arte que representa. Não há como contestar que, sob ambos esses aspectos, a Estrada de Ferro do Paraná é sem parelha em toda a América do Sul.

De suas considerações, emergem aspectos que hoje são, sem dúvida, os principais motivadores daqueles que fazem o trajeto, quais sejam a excepcionalidade tecnológica aplicada à construção da ferrovia e as paisagens da Serra do Mar, ao que se soma o patrimônio histórico das cidades de Morretes e Paranaguá. Antonina, secundariamente, também se apresenta como um atrativo de ordem cultural, pois compõe uma mesma região geográfica, histórica e turística, ainda que esta não esteja diretamente vinculada à ferrovia turística.

iii. O passado recente

A estruturação de uma ferrovia turística no trecho em questão está intimamente ligada ao processo de concessão do transporte ferroviário no Brasil. No início das privatizações, houve duas diretrizes distintas para a concessão dos serviços de transportes de passageiros e de cargas. A Rede Viação Paraná Santa Catarina (RVPSC), sobre cuja malha se desenvolve o trem da Serra Verde Express, caracterizou um lote no processo de concessão para o transporte de carga realizado em 1996. Tanto as vias, quanto a maior parte das estações do trecho entre Curitiba e Paranaguá, fazem parte da operação de carga, cujo destino e origem é o Porto de Paranaguá.

Os trâmites para a concessão do transporte de passageiros seguiram *pari passu* o de cargas, de forma a tentar garantir que o serviço não fosse negligenciado posteriormente. Em análise inicial, o transporte de passageiros poderia ser considerado secundário frente às premências logísticas para uma política baseada em exportação de bens primários – essencialmente soja. Por isso, sendo a linha um

corredor estratégico para o Porto de Paranaguá, emerge um interesse básico no transporte de cargas, especialmente das regiões centrais e Norte do Estado, onde a produção de mercadorias para exportação é bastante vigorosa.

Com isso, os serviços de transporte de passageiros foi concedido à iniciativa privada com apenas quatro meses de diferença em relação ao de cargas: a Ferrovia Sul-Atlântico venceu o leilão para a concessão da Malha Sul – composta, dentre outras ferrovias, pela RVPSC – em dezembro de 1996 e o consórcio responsável pelo transporte de passageiros assinou contrato com a RFFSA em março de 1997 – resultado de licitação realizada ainda em 1996.

Este consórcio é formado por três empresas, a saber, Higiserv Grupo de Serviços, BWT Operadora de Turismo e Obra Prima S/A Tecnologia e Administradora de Serviços, as quais foram responsáveis por capitalizar e estruturar uma sociedade – a Pontal do Paraná Ltda – para operar os serviços turísticos de passageiros.

Como a proposta do consórcio para um serviço turístico dependia de estruturas de um trecho concedido à iniciativa privada, o contrato teve de ser intermediado por três partes: a Pontal do Paraná Ltda., a RFFSA – defendendo os interesses do patrimônio público edificado não concedido à operação privada – e a Ferrovia Sul-Atlântico – neste caso, acordando o uso compartilhado pela mesma malha do transporte de carga.

O Contrato de Concessão de Prestação de Serviços de Transporte Ferroviário de Trens de Turismo – contrato nº 01/ERCUB/RFFSA/97 –, de 27 de março de 1997, tem por objeto o serviço de transporte ferroviário de pessoas para viagens turísticas entre as cidades de Curitiba e Paranaguá. Neste caso, a RFFSA concede o uso de locomotivas e carros de passageiros, a serem adaptados pela Pontal do Paraná Ltda, além do direito de passagem de até dois pares de trens de passageiros diários (RFFSA, 1997).

Interessante é notar que este instrumento legal, no que tange às obrigações com o equipamento concedido, faz menção apenas ao material rodante – locomotivas, carros de passageiros e automotrizes –, sem, porém, relacionar nenhum cuidado de restauração e manutenção das estruturas físicas imóveis – no caso, as estações (RFFSA, 1997).

De qualquer forma, algumas estações receberam algum tipo de intervenção para a operação, valendo-se de estruturas que, além do uso turístico, tem algum tipo de utilização para o transporte de cargas. Vale lembrar que a maior parte das construções é centenária e está sob condições climáticas propícias à rápida degradação, de forma que, ao se empreenderem atividades de reforma e restauro, o trabalho, por si complexo, deveria ser alvo de acompanhamento minucioso de técnicos acreditados para tal função.

c. Adaptação para o turismo

Tendo em tela os detalhes da concessão do serviço, percebemos que a temática do turismo vinculada à ferrovia se estabelece a partir de um marco jurídico complexo, uma vez que, não estando o sistema ferroviário brasileiro completamente privatizado, a intermediação é feita pela estatal brasileira (RFFSA). Convém realçar que esta ferrovia turística se desenvolve sem exclusividade de uso, motivo pelo qual remunera a América Latina Logística S/A mensalmente e proporcionalmente ao fluxo de passageiros que transporta.

Ademais da questão do compartilhamento das vias, o que inspira cuidados basicamente técnicos, é justamente através da participação da RFFSA que se equacionam as formas de uso de edificações para o turismo. Neste ponto, a problemática da preservação ganha campo, já que os usos turísticos pressupõem a experiência do visitante com os elementos compositores da paisagem, da qual os bens históricos edificados são representações materializadas.

Ao longo dos 110 quilômetros de passeio, quatro estações foram incluídas no Termo de Concessão de Uso, assinado paralelamente ao contrato para a prestação de serviços de transporte turístico de passageiros. São elas: Estação Curitiba³⁸, parcela da Estação Marumby – no topo da serra e no acesso ao Parque Estadual do Marumbi – parcela da Estação de Morretes e parcela da Estação Paranaguá. As Estações Curitiba e Paranaguá, além de sua função ao atendimento dos passageiros, oferecem espaços para manutenção e estacionamento dos equipamentos.

³⁸ A Estação de Curitiba é uma construção recente, posto que o antigo edifício, a cerca de um quilometro do atual, teve suas funções convertidas em shopping center. Atualmente, o serviço de transporte de passageiros é realizado pela estação nova, que, junto com a estação rodoviária de Curitiba, compõe o complexo da Rodoferroviária.

Comercialmente, o trem da Serra Verde Express apresenta-se, atualmente, como um dos mais procurados pelos turistas, o que acaba por refletir em sua alta taxa de uso. Em 2004, por exemplo, foram quase 125 mil passageiros, o que pode ser considerado um alto índice de visitação para um serviço que opera apenas nos finais de semana e feriados.

Contudo, o número de passageiros transportados para os primeiros cinco anos está aquém do estipulado pelo contrato com a RFFSA. Para 2001, o contrato prevê o transporte de 231 mil pessoas. As estatísticas do consórcio informam que foram transportados pouco mais de 110 mil (Tabela 13).

Tabela 13 – Evolução da demanda da Serra Verde Express – 1997-2005

Ano	Visitantes	Variação (%)	Meta (RFFSA)
1997	51.542	-	161.000
1998	120.150	133,1%	205.000
1999	117.710	- 2,5%	227.000
2000	105.276	- 10,6%	229.000
2001	110.391	4,8%	231.000
2002	125.333	13,5%	Nd
2003	134.205	7,0%	Nd
2004	124.056	-7,6%	Nd

Fonte: Arruda Filho (2005), RFFSA (1997).

nd = não disponível

Apesar das instabilidades na demanda, percebe-se uma tendência ao aumento do número de visitantes. Não somente a tendência crescente deve ser destacada, mas também os resultados absolutos anuais, que, ao final de 2005, devem atingir a casa do milhão desde que o serviço começou a ser prestado.

Um dos problemas operacionais mais importante citado pela gestora desta ferrovia turística refere-se aos acidentes e interrupções na linha por conta do transporte de carga. Em 2004, um acidente envolvendo uma composição no transporte de soja impediu a passagem do trem turístico até Paranaguá por algumas semanas, o que acarretou perdas financeiras e de imagem para a empresa gestora. Portanto, se de um lado, o consórcio não cumpriu suas metas com relação à projeção de passageiros transportados, em contrapartida, a RFFSA, responsável pela arbitragem junto à ALL, também não fez cumprir o contrato no que tange à garantia mínima de passagem.

Assim, as condições externas à gestão operacional e inter-institucional estão no cerne da consolidação desta ferrovia como um atrativo turístico referenciado na

oferta turística regional. Ou seja, ainda que comercialmente apresente uma tendência de sucesso, o trem da Serra Verde Express está sujeito a instabilidades externas que comprometem a gestão interna. Mais do que isso, as instabilidades na operação também se refletem no planejamento turístico das cidades que compõem a oferta do trem da Serra Verde Express, principalmente Morretes e Antonina.

Observando os ambientes impactados pelos fluxos, percebe-se, em primeiro lugar, que estes não se encontram concentrados em uma porção restrita do território, senão nos espaços de várias cidades – com destaque para Morretes, com forte apelo histórico e natural – e a própria capital do Estado, Curitiba, que estrutura sua atividade turística a partir das atividades de lazer e negócios. Portanto, apresentamos, a seguir, um panorama geral sobre a realidade turística no Estado do Paraná e nas regiões de interesse, de modo que se possa compreender de maneira mais detalhada como a atividade turística propiciada pela Serra Verde Express interage com o contexto turístico regional.

i. Caracterização da região turística de interesse

Como um todo, no Paraná, no período 2000 a 2004, o fluxo de turistas tem experimentado aumentos contínuos. Em 2004, foram cerca de 6,7 milhões de turistas no Estado, contra cerca de 4,1 milhões em 2000. Os turistas inter-estaduais e internacionais, entre 2001 e 2004, aumentaram suas participações relativas no total da demanda para o período: em 2001, os inter-estaduais representavam 34% e os internacionais, 16%; já em 2004, as participações aumentaram, respectivamente, para 35% e 20% (Tabela 14).

Tabela 14 – Indicadores turísticos do Estado do Paraná

Indicador	2000	2001	2002	2003	2004
Fluxo de turistas	4 158 185	5 670 614	5 552 244	6 210 930	6 708 641
Procedência estadual (%)	–	50,0	48,0	48,0	45,0
Procedência interestadual (%)	–	34,0	35,0	32,0	35,0
Procedência internacional (%)	–	16,0	17,0	20,0	20,0
Permanência média (em dias)	2,5	3,9	3,6	3,8	3,3
Gasto médio per capita/dia (em US\$)	47,6	37,8	45,0	47,8	47,5

Fonte: Secretaria Estadual de Turismo (Paraná) (2005)

No âmbito do Programa Nacional de Regionalização do Turismo, do Ministério do Turismo, são identificadas até 2005 nove regiões turísticas a serem trabalhadas,

que abrangem cerca de 200 mil km² e abrigam quase dez milhões de habitantes. Quanto à sua execução, é necessário entender que esta diretriz ainda está em suas fases iniciais, de forma que as regiões ainda não se organizem de forma coesa e seus atrativos estejam para ser estruturados com vistas ao comércio turístico.

Tabela 15 – Dados gerais das regiões turísticas do Paraná

Regiões turísticas	Total de municípios	Área (km ²)	População	População urbana	População rural	Meios de hospedagem (*)	Agências de turismo (*)
9	399	199.315	9.563.458	7.786.084	1.777.374	341	815
Curitiba e Região Metropolitana	29	16.581	2.813.737	2.552.969	260.268	114	404
Campos Gerais	18	23.461	648.358	492.898	155.460	22	15
Centro-sul do Paraná	19	15.643	350.612	194.955	155.657	9	9
Noroeste do Paraná	113	42.357	1.586.554	1.310.797	275.757	23	72
Norte do Paraná	94	33.303	1.747.786	1.469.926	277.860	34	100
Centro do Paraná	32	25.257	527.327	309.450	219.032	11	4
Oeste do Paraná e Lindeiros ao Lago de Itaipu	45	20.050	1.096.301	908.209	188.092	95	185
Sudoeste do Paraná	42	17.056	557.443	337.959	219.484	11	15
Litoral	7	6.049	235.840	209.224	26.616	15	11

Fonte: Ministério do Turismo (2005)

(*) Dados referentes aos estabelecimentos cadastrados no Ministério do Turismo

A *Região Turística do Litoral do Paraná* representa 3,03% do território paranaense e 2,47% da população do Estado. São destacados, no escopo do Programa, como atrativos potenciais ao desenvolvimento da atividade turística, como recursos naturais, o Salto Moratto, o Parque Nacional de Superagüi, a Ilha do Mel e o Parque Estadual do Marumbi, além de praias, ilhas, baías e mangues do litoral e da Baía de Paranaguá, e, como recursos culturais, os sambaquis, o barreado – prato típico da gastronomia do litoral paranaense – e os conjuntos históricos de Antonina, Paranaguá, Morretes e Guaraqueçaba. Somam-se a esses a antiga Estrada da Graciosa e os Portos de Paranaguá e Antonina (MINISTÉRIO..., 2005). Matinhos e Guaratuba são tradicionais balneários de verão do litoral paranaense, o que explica a melhor estrutura em termos de meios de hospedagem e agências de viagem da Tabela 15.

O traçado da ferrovia responde por um *continuum* linear entre Curitiba e Paranaguá, criando a possibilidade de a região, do ponto de vista do turismo,

interagir nos propósitos de organização de atividades que estimulem a visitação turística.

No caso de Morretes, além de sua região central bem estruturada para a visitação turística, existe a possibilidade de práticas ecoturísticas no distrito de Porto de Cima, especialmente em atividades no Rio Nhundiaquara. Deve-se ressaltar que, atualmente, a cidade já dispõe de estrutura institucional e comercial organizada para a recepção de turistas, composta por um ente do governo municipal e algumas agências de viagem e receptivo turístico que oferecem passeios e atividades no Porto de Cima. Portanto, diferentemente de muitas regiões brasileiras, Morretes oferece alguma estrutura condizente com sua atratividade e fluxos turísticos, de forma que os visitantes provenientes do trem da Serra Verde Express encontram um ambiente turístico de crescimento controlado.

Antonina não está lindeira à ferrovia turística³⁹, mas, de alguma forma, também se insere na atividade turística da região. A história regional mostra que ambas as cidades se relacionam nos processos de ocupação do território litorâneo e, posteriormente, do planalto – já que foram pontas de caminhos de ligação anteriores ao estabelecimento da ferrovia. No fundo da Baía de Antonina, a cidade representou, outrora, uma importante área de expansão das atividades econômicas do grupo Matarazzo, que detinha no local armazéns e docas junto ao porto.

Paranaguá, por sua vez, ainda possui uma importância logística muito importante, já que o Porto de Paranaguá é estratégico para a exportação de grãos do Centro-sul do país – especialmente com a sobrecarga no Porto de Santos (SP). Como entreposto para os carregamentos entre o interior do Estado, Curitiba e o porto, a cidade se beneficiou dos negócios com a intermediação de mercadorias. Além disso, sendo um dos primeiros pontos de povoamento do litoral do Estado, o acervo cultural à disposição do visitante também é considerável.

Portanto, os referenciais de ordem histórica, cultural, arquitetônica e natural compõem, atualmente, o arcabouço paisagístico para a organização de produtos turísticos que podem ser melhor comercializados a partir da existência da ferrovia turística. Além disso, o que atrai a atenção do visitante do trem é também o que

³⁹ Antonina, apesar de não ser servida pelo trem da Serra Verde Express, pode ser acessada por um ramal de trem, recentemente reativado pela ALL S/A. Além disso, a ABPF – Regional Paraná tem feito gestões no intuito de estabelecer uma ferrovia turística entre Morretes e Antonina.

compõe a oferta turística da região, com destaque para os recursos paisagísticos da Serra do Mar e as etapas da integração litoral e planalto materializadas nas estações e construções urbanas das cidades atendidas pelo seu traçado.

Observando-se a estratificação dos dados para o fluxo de turistas para o litoral do Paraná, Curitiba e a Região Metropolitana, após períodos de quedas a partir de 1998, estabilizaram suas participações num patamar mais baixo que o do início do período. Por sua vez, os turistas do interior do Estado apresentam uma ligeira tendência de aumento na comparação para o período. Contudo, os maiores destaques são para os turistas de fora do Estado – passaram de 6,9% para 12,3% em 2005 – e do exterior – em 2005, alcançam a participação relativa de 2,4%, contra 1,1% em 1998. Apesar de apresentarem as menores taxas relativas, Curitiba e a região metropolitana, em 2005, ainda representam o grosso da amostra, 55,8% do total de visitantes ao litoral e seguem num crescente aumento na participação para o todo de visitantes ao litoral.

Tabela 16 – Origens da demanda de visitantes ao litoral do Paraná

Procedência	1.998	1.999	2.000	2.001	2.002	2.004	2.005
Região Metropolitana	69,4%	72,0%	55,9%	58,1%	45,5%	57,3%	56,3%
Outros (Paraná)	21,4%	18,7%	25,8%	23,2%	39,2%	28,0%	23,3%
Outros Estados	8,6%	7,4%	16,3%	17,3%	13,1%	13,5%	18,0%
Exterior	0,6%	1,9%	2,0%	1,4%	2,2%	1,2%	2,4%
Total de visitantes	100%	100%	1.564.723	1.588.238	1.365.885	1.566.288	1.643.892

Fonte: Secretaria Estadual de Turismo (Paraná) (2005) – adaptado por Thiago Allis

Essa situação sugere que, de um modo geral, os destinos litorâneos estão aumentando seu raio de penetração em novos mercados emissores, fazendo com que as economias regionais venham a se beneficiar com receitas turísticas formadas por turistas de longa distância – que, a partir de observações em outras partes do mundo, apresentam perfil de gastos maiores.

Curitiba, na outra extremidade da ferrovia, é o principal município da *Região Turística de Curitiba e Região Metropolitana*, que, nas últimas décadas, consolidou seu papel de metrópole regional do sul do País. Os incentivos fiscais e a infraestrutura privilegiada da Região Metropolitana de Curitiba (LINS, 2003) – além das condições sociais bem acima da média nacional, vêm lastreando, desde a década de 1990, a estruturação de um novo pólo industrial automobilístico.

Essa situação, somada ao fato da cidade concentrar todas as funções administrativas do Estado, faz de Curitiba um destino eminentemente de negócios. Em 2003, estimou-se em cerca de 1,9 milhão os turistas em visita à cidade, uma cifra que coroou um crescimento contínuo no número de visitantes para o período 1995-2003. O Aeroporto Internacional Afonso Pena é o 10º em movimento de passageiros do Brasil, tendo transportado 2.840.869 passageiros em 2004, e conta com capacidade para atender até quatro milhões de passageiros (EXAME, 2005).

No período 1995-2003, os negócios foram os principais motivos de viagem dos visitantes de Curitiba. Apesar disso, a cidade também tem seu apelo para os turistas de lazer, que buscam as virtudes urbanas como atrativo – áreas verdes, qualidade de vida, oferta cultural, dentre outras. Segundo pesquisas da Secretaria de Turismo do Paraná (SETU), a maior parte dos visitantes de Curitiba define a imagem da cidade como “cidade com qualidade de vida” – 37,3% das respostas – ou “cidade ecológica” – 22,2% das respostas.

Assim, em função do posicionamento de Curitiba na rede urbana brasileira atual, a cidade e sua região de entorno se beneficiam da atividade turística. Essa é uma situação recente, mas que, dada a re-organização produtiva observada nas duas últimas décadas no território nacional, tende a se acentuar, com benefícios fiscais diretos e indiretos às atividades relacionadas ao turismo. Além do mais, os pressupostos que nortearam o planejamento urbano da cidade legaram mais que uma condição de vida satisfatória aos moradores: as peculiaridades urbanísticas passam também a fazer parte do acervo de atrativos turísticos da cidade, fazendo avolumar os retornos através da visita turística.

ii. Inserção da ferrovia turística na região turística

A partir da abordagem histórica da construção da ferrovia entre Curitiba e Paranaguá, podemos perceber que a conexão entre as duas cidades guarda relações intrínsecas ao desenvolvimento urbano e econômico de suas regiões. Ainda hoje, mesmo quando a situação logística e produtiva é outra, mais uma vez a ferrovia desempenha um papel importante, já que o Porto de Paranaguá segue sendo um dos mais requisitados para o comércio internacional marítimo.

Não fossem as demandas puramente econômicas da ferrovia, como transporte de mercadorias para exportação e importação, a operação do trem da Serra Verde Express é influenciada por questões mais complexas do que as observadas na atividade turística em si. Ou seja, além das análises que envolvem a construção do produto turístico – oferta, demanda, marketing, acessibilidade, etc –, a reestruturação da logística ferroviária após a concessão da Malha Sul também impõe condicionantes à operação de trens turísticos.

Nesse contexto, vale destacar que o transporte ferroviário assume uma função estruturante do ponto de vista técnico e mercadológico, ao realçar, em conjunto, uma série de atrativos dispersos por mais de um município do litoral e do planalto paranaenses. Ademais, a viagem *per se* representa um importante componente da experiência turística, visto que o deslocamento pela Serra do Mar não tem apenas uma função logística, senão, mais ainda, diferencial, já que, tecnicamente, a viagem seria muito mais rápida por via rodoviária – através das BR-277, que liga Curitiba até Paranaguá.

Os atrativos hoje destacados – efetiva e potencialmente agregáveis à atividade turística – remetem, em maior ou menor grau, a momentos de ocupação e desenvolvimento da região entre o litoral – que, de forma abrangente, envolve uma série de outros municípios, além de Morretes e Paranaguá – e o planalto – uma extensa região polarizada por Curitiba.

A macro-análise dessas duas regiões evidencia que, do ponto de vista turístico, há pretensões e ações sendo empreendidas, como no Programa de Regionalização do Turismo, liderado pelo Ministério do Turismo. É fato que estas ações apontam direções múltiplas para o desenvolvimento do turismo, em que importa a maior variedade possível de temas e pontos de atração da atividade turística. Assim, o patrimônio cultural da região é um dos capítulos dessa proposta, já que os fatores naturais – nas áreas protegidas – Parque Estadual da Ilha do Mel e Parque Estadual do Marumbi, por exemplo – ou nas zonas litorâneas – especialmente nos municípios de Matinhos e Guaratuba – também são elementos de atratividade para a região.

Portanto, o patrimônio cultural – materializado em questões diretamente ligadas à ferrovia – deve ser interpretado em função dos projetos reais e exeqüíveis

para a região, uma vez que, ademais dos conceitos e valores em torno da preservação do patrimônio cultural, importa também a exeqüibilidade dos projetos.

Em termos de demanda, percebe-se que a visitação em ambas as áreas – litoral e Região Metropolitana de Curitiba – permitem condições interessantes para a captação de turistas, visto que a tendência aponta para o crescimento da atividade e a região apresenta condições sócio-econômicas importantes para a prática de turismo.

A crescente importância de Curitiba no cenário do turismo brasileiro, expressa na contínua expansão da demanda, pode vir a ser um fator-chave para o sucesso de projetos de turismo no litoral. Dadas a pequena distância e a alta taxa de vinculação entre as duas áreas, os fluxos turísticos para a capital podem se estender para outros pontos do litoral.

Esta possibilidade de turismo agregado à demanda de Curitiba se faz mais real quando se supõe que as experiências de turismo vinculado ao patrimônio podem acontecer em qualquer época do ano e com características diferenciadas das viagens sazonais do tipo sol e praia – uma clara característica do litoral paranaense. Para tanto, a interação espacial entre os municípios das duas regiões é extremamente facilitada pela ferrovia, que, além de organizar a logística da atividade, otimiza a atratividade do conjunto das cidades.

5.6. Argentina

5.6.1 Tren de la Costa

Desde sua inauguração, em 1995, o Tren de la Costa firmou-se como referencial turístico da Buenos Aires contemporânea, cidade onde o turismo apresenta-se como importante vetor econômico. Posto que este pequeno trecho de ferrovia também encerra uma função urbana, consideramos apropriado ampliar o foco de atenções para a Região Metropolitana de Buenos Aires (RMBA)⁴⁰, que começou a se desenhar ainda nas últimas décadas do século XIX. O detalhamento de questões intra-urbanas colabora para explicar a relação do objeto de pesquisa com as questões gerais do turismo no atual estágio da urbanização.

Na seqüência da “revitalização” de Puerto Madero, nos anos 1990, o Tren de la Costa e o Parque de la Costa se alinham com ações de re-funcionalização urbana ao norte da RMBA, sendo o turismo – inclusive de origem internacional – uma justificativa à viabilidade técnica e à sustentação econômica do projeto.

Do ponto de vista arquitetônico, o projeto se desenvolveu com base na restauração de estações abandonadas do antigo *Tren del Bajo*, que operou a ligação até a década 1970 da Estação Belgrano, em Buenos Aires, ao delta do Rio Tigre, passando pelos *partidos*⁴¹ de Vicente López, San Isidro, San Fernando e Tigre. Após quase três décadas de abandono, o trecho foi transferido à iniciativa privada, seguindo-se uma reformulação total do ponto de vista arquitetônico e da inserção urbana.

A atividade turística no país e em Buenos Aires se beneficiou da desvalorização cambial de 2001, com significativas contribuições de fluxos brasileiros. No entanto, a crise argentina – e seus efeitos políticos, financeiros e sociais – também criaram situações negativas para o Tren de la Costa, afinal, num contexto turbulento, era esperado que os gastos com lazer diminuíssem e a demanda turística internacional se intimidasse.

⁴⁰ Consideramos como sinônimos os termos “Região Metropolitana de Buenos Aires” e “Grande Buenos Aires”, exceto quando se faça alguma ressalva. Conurbado Bonaerense é a denominação aplicada ao conjunto dos partidos da Região Metropolitana de Buenos Aires, excluída a Capital Federal. Em 2000, a RMBA era composta pela Capital Federal e 24 *partidos* da Gran Buenos Aires, todos localizados administrativamente na Província de Buenos Aires, cuja capital é La Plata (CALELLO, 2000).

⁴¹ Somente na província de Buenos Aires, os municípios são designados por *partidos* (TORRES, 2001).

De forma a permitir uma melhor avaliação das possíveis contribuições do Tren de la Costa à preservação do patrimônio, na seqüência, apresentamos dados gerais sobre sua operação atual, um breve histórico da região e as medidas que fizeram de um trecho inoperante de ferrovia um significativo atrativo turístico de Buenos Aires.

a. Aspectos gerais

Oficialmente, o Tren de la Costa não está na cidade de Buenos Aires, mas corta alguns municípios da Região Metropolitana de Buenos Aires. Essa linha cria um corredor de atrativos turísticos e de lazer entre a zona central do aglomerado metropolitano com áreas ao norte, expandindo as possibilidades de desenvolvimento do turismo na RMBA.

As obras de recuperação arquitetônica imprimiram características modernas à ferrovia, com trens novos movidos a eletricidade e com sistema de som e aquecimento, bem como componentes distintivos de uma nova etapa gerenciamento urbano, onde são realçadas as opções de comércio e lazer.

O percurso é intercortado por 11 estações, sendo que três foram construídas no padrão das estações originais, cujo poder de atração subjaze nas lembranças da ferrovia original, materializadas no patrimônio das estações.

Quadro 3. Estações do Tren de la Costa
Fonte: Cacciatore (1991); Tren de la Costa (2005)

Este serviço ferroviário, ainda que não seja exclusivamente turístico, oferece serviços diferenciados aos das ferrovias tradicionais, tais como:

- a) a origem em um projeto de re-funcionalização urbana, com elementos de empresariamento urbano, em que pese a experiência urbana como produto turístico ou de lazer;
- b) as estruturas de entretenimento e comércio diferenciadas, permitindo agregar o consumo a momentos de lazer e turismo, propiciando geração de receita, impostos e desenvolvimento de marketing urbano.

Para que possamos entender os caminhos que redundaram nesta realidade, retrocederemos aos momentos da construção da ferrovia, compreendendo os elementos condicionantes de suas funções urbanas e metropolitanas, desde o surgimento de um transporte pioneiro até seu uso para fins turísticos e de lazer.

b. Histórico da ferrovia

Tren del Bajo é um tratamento informal que recebeu o trecho de ferrovia entre a Estações Retiro e Delta, pelo fato de seguir na maior parte do trajeto próximo ao Rio da Prata, na zona costeira norte da RMBA. Antes de se implantar o Tren de la Costa, o trecho passou por várias décadas de abandono, resultado de sua inviabilidade econômica.

A história da construção da rede ferroviária argentina mostra que as ferrovias que partiam de Buenos Aires foram possíveis em função de muitos recursos nacionais e estrangeiros. A partir de meados do século XIX, a área norte da RMBA foi cortada por duas das primeiras ferrovias nacionais, que, de alguma forma, participaram na construção histórica do Tren del Bajo: a Ferrocarril Central Argentino e a Ferrocarril de Buenos Aires y Rosario.

Numa relação de interdependência, as ferrovias rumo ao norte do país desenharam o espaço suburbano da RMBA e, na escala metropolitana, se alimentaram das demandas de passageiros nos períodos de adensamento demográfico, desempenhando função essencialmente de transporte de massa.

Encaminhamos, a seguir, um breve panorama histórico da urbanização da Região Metropolitana de Buenos Aires, para que se possa contextualizar, nos planos espaciais e temporal, a instalação do Tren del Bajo e do Tren de la Costa.

i. Breve histórico da região

A recobrança histórica pareceu-nos pertinente por permitir entender as condicionantes espaciais, num panorama temporal, que trouxeram Buenos Aires a uma contemporaneidade globalizada. Assim, além de suas questões históricas de organização espacial, importa seu posicionamento na atual rede global de cidades – com grande atenção para o turismo, inclusive.

Em 2003, mais de 90% da população argentina era urbana e 78,4% dela trabalhava nos setores comerciais, de serviços, financeiros e de transporte e cerca de um terço da população do país – 13,6 milhões de habitantes – vivia na Grande Buenos Aires (CEPAL, 2005). Essa mancha urbana de 16.767 km² abriga o grosso da produção industrial, dos serviços e dos equipamentos culturais (CALELLO, 2000).

A construção da metrópole contemporânea se reporta ao primeiro porto, que fazia escoar aos mercados estrangeiros a crescente produção do interior. No sentido contrário, as importações atendiam os gostos das emergentes burguesias urbanas que a estrutura produtiva argentina não podia oferecer. Romero (2004a) resume o panorama das principais cidades da região neste período:

A centralização da economia regional acentuou-se em algumas capitais políticas, em alguns portos, em algumas cidades. As capitais que eram ao mesmo tempo portos, como Buenos Aires, Montevideu e Rio de Janeiro, reuniram as maiores vantagens. (...) Os portos refletiam a intensificação da atividade comercial.

A expansão de uma burguesia local, acompanhada de fluxos de capitais estrangeiros, principalmente ingleses, caracterizou a primeira onda de adensamento urbano da cidade. O porto foi, aliás, o responsável por articular o crescimento urbano na região sul da cidade, num momento em que passa “a ser a cabeça do formidável aparato agro-industrial da Argentina moderna” (SONDERÉGUER, 2002). Aprovado o projeto de Eduardo Madero, construiu-se o porto entre 1889 e 1897, que, contudo, em duas décadas, se tornou operacionalmente inviável pela insuficiência de espaço e obsolescência técnica. Entre 1911 e 1925, um novo porto foi instalado ao norte de Buenos Aires (CORPORACIÓN..., 2005, LIERNUR, 2004).

Isso prova que a modernização urbana de Buenos Aires foi precoce⁴² e rápida. Por isso, num processo de centralização, as ferrovias fizeram materializar uma rede

⁴² Em 1868, concluiu-se a implantação de sistema de coleta de esgoto; em 1870, o transporte por bonde cobria 30 quilômetros de vias e, em 1895, a cidade recebeu iluminação pública (MEDRANO, 2003).

urbana em forma de “pé-de-galinha” (GOULART apud MEDRANO, 2003), convergindo para a Capital Federal. Ao final do século XIX, as principais ferrovias argentinas, cuja instalação se iniciara em 1857, tinham sua estações terminais em Buenos Aires, como o Ferrocarril Central Argentino, o Ferrocarril Oeste e o Ferrocarril del Sud. Desde então, as estações ferroviárias converteram-se em referencial urbano da cidade, como a Estação Constitución (1885), a Estação Once (1896) e, tardiamente, a Estação Retiro (1909) (TARTARINI, 2001; LOPEZ, 1991).

Calello (2000) periodiza a formação da RMBA em quatro etapas, em que pesem a inserção da região metropolitana nas economias nacional e mundial, as características territoriais e os setores sociais dominantes em cada período.

Mapa 9. Região Metropolitana de Buenos Aires – RMBA
Fonte: www.scielo.cl (2006)

A *Etapa de Formação da RMBA* (1865-1930) é caracterizada pela economia nacional agroexportadora, em que se expandem as infra-estruturas urbanas e regionais com participação de capitais ingleses e franceses. É também nesse período que a imigração se apresenta de forma mais contundente. Entre 1930 e 1970 – *Etapa de Crescimento* –, o desenvolvimento urbano extravasou o espaço da Capital Federal, resultado da forte industrialização por substituição de importações. Esse período foi marcado pela forte migração interna em direção à RMBA e pela federalização de serviços públicos. A Ferrocarriles Argentinos foi criada em 1947 e

centralizou a operação do sistema ferroviário em seis grandes troncos: Ferrocarril Belgrano, Ferrocarril Urquiza, Ferrocarril Sarmiento, Ferrocarril Mitre, Ferrocarril Roca e Ferrocarril San Martín (GAZANEO; SCARONE, 1977).

Nos anos 1940, 1950 e 1960 a expansão do comércio imobiliário consolidou as duas primeiras “coroas”⁴³ no entorno da Capital Federal, com *loteos econômicos* subsidiados e transporte de massa barato fornecidos pelo Estado centralizador e de traços populistas.

Na *Etapas de Estabilização e Transição* (1970-1990), os capitais migraram para setores não produtivos, notadamente as atividades terciárias e financeiras. A dispersão da indústria criou centros metropolitanos de nível médio, impondo à RMBA os resultados da desindustrialização. No espaço metropolitano, as atenções se voltaram ao controle da organização territorial, com erradicação das *villas miséria* e construção de vias expressas de acesso à Capital Federal.

A quarta etapa – *Inserção Global da RMBA* –, iniciada em 1990, apresenta as condições diretas para a análise do nosso objeto específico – o Tren de la Costa. Após a redemocratização, as políticas urbanas para a RMBA, lastreadas nas Leis de Convertibilidade, de Reforma do Estado e de Emergência Econômica – sancionadas entre 1989 e 1991 – priorizaram investimentos da iniciativa privada nos serviços públicos e nas atividades do setor terciário.

Calello (2000) aponta uma competitividade crescente entre várias regiões do país para o investimento de capitais estrangeiros, levando à uma “remetropolização” da RMBA. O setor de construção civil e gestão imobiliária se re-organizou para novas demandas, que contemplam torres de apartamentos para as classes altas, condomínios e clubes fechados, *shopping e shows centers*, hiper e supermercados, construção e manutenção de obras viárias articuladas à “economia veículo”, obras portuárias, escritórios inteligentes, hotéis e equipamentos turísticos de nível internacional. Para o autor,

essas construções constituem e sustentam o tipo de integração de lugares, recortes territoriais da RMBA concatenados ao sistema global, sob a forma de enclaves modernos intraurbanos, que utilizam altas tecnologias e os conectam mais ao mundo que ao seu próprio contexto interno ou local.

⁴³ A nomenclatura às ondas de expansão urbana, foco dispersor no centro da Capital Federal, varia conforme os autores. Calello (2000) cita *cordones* ou *anillos* e Thuillier (2005) e Torres (2001) adotam o termo mais tradicional, *coronas*.

É nesse contexto que as *urbanizaciones cerradas* merecem algum destaque, não por sua sistemática interna, mas pelo estágio de desenvolvimento urbano que elas denunciam. Thuillier (2005) aponta alguns impactos que essa nova onda de expansão imobiliária, robustecida nos anos 1990, provoca na “paisagem peri-urbana” da RMBA.

A área norte chama atenção por abrigar a maior parte das *urbanizaciones cerradas*, o que, como consequência, tem gerado novas demandas acessórias equivalentes. Torres (2001) identifica, em 2001, 461 empreendimentos considerados *urbanizaciones cerradas*, sendo 43% nos partidos Tigre, Pilar e Escobar, o que lhe permite concluir:

As urbanizaciones cerradas se concentram massivamente no setor norte, onde, por um lado, também está desenvolvido o setor mais articulado das vias expressas (o “Acceso Norte” com suas distantes variantes, cuja construção começou na década de 1960), e, por outro, constitui-se no eixo metropolitano predominante quanto ao nível sócio-econômico de seus habitantes.

Tomando por referência o atual estágio da urbanização para a RMBA e a conversão dos significados urbanos da região norte, entendemos que o Tren de la Costa dispõe de um considerável mercado potencial de consumo. As propostas comerciais do Tren de la Costa – lastreadas no patrimônio ferroviário – se vinculam claramente com possibilidades de consumo em serviços e lazer. À expansão das *urbanizaciones cerradas*, seguiu-se um movimento de diversificação comercial para o atendimento do novo estrato urbano, do qual o Tren de la Costa é parte.

Ocorreu uma consolidação da tendência à expansão suburbana nos “clubes de campo” e bairros privados de famílias de setores médios e altos em áreas anteriormente consideradas pobres. Esse desenvolvimento se favoreceu e potencializou através da ampliação do Acceso Norte, a conclusão do Acceso Oeste, a construção da Via Expressa Buenos Aires-La Plata e a reabilitação do Tren de la Costa na borda fluvial (CALELLO, 2000).

Não se pode, portanto, dissociar a concepção do Tren de la Costa da dinâmica urbana que emerge na década de 1990. Ou seja, a localização de classes de altos níveis sócio-econômicos nas proximidades da ferrovia tende a favorecer a viabilidade das áreas comerciais das estações da ferrovia.

As *urbanizaciones cerradas* e os projetos de revitalização de porções do território denotam um fenômeno contemporâneo da RMBA. Na década de 1990, a

readequação de Puerto Madero para fins de lazer e negócios tornou-se um caso clássico de refuncionalização urbana.

Na primeira etapa do *Plano Estratégico para o Antigo Porto Madero*, contratado a uma consultoria espanhola, no *Setor Oeste*, foram recuperados dezesseis galpões (*docks*) às margens dos diques, que tinham alguma relação com a história do porto. Na segunda etapa, no *Setor Este*, a partir de 1996, venderam-se áreas com potencial de construção de 1,5 milhão m² cobertos. Nestas áreas permitiram-se projetos a partir do alicerce, uma vez que não havia construções históricas, possibilitando construção de grandes e modernas torres (CORPORACIÓN..., 2005).

Figura 7. Vista geral de Puerto Madero
Fonte: Thiago Allis (2004)

Figura 8. Vista geral de Puerto Madero
Fonte: www.puertomadero.com (2006)

O cenário apresentado é resultado de mais de um século de transformações sociais, econômicas, políticas e culturais, ensejadas pelas novas funções urbanas das cidades globais no atual estágio da urbanização. No rol dessas novas situações espaciais do contexto metropolitano, aumentaram de importância o turismo internacional e as atividades relacionadas ao lazer urbano.

Diante deste cenário, examinaremos a temática da preservação do patrimônio cultural ferroviário do Tren de la Costa à luz das demandas atuais. Para tanto, recobramos alguns aspectos históricos do Tren del Bajo, uma vez seus valores culturais e o projeto arquitetônico são o substrato para as intervenções recentes para a implantação do Tren de la Costa.

ii. A construção do Tren del Bajo

Em 1915, a Argentina dispunha de 33.700 quilômetros de vias férreas, um crescimento de quase 50% em 15 anos. Nesse ano, finalizou-se a construção da

Estação Retiro, para onde convergiam três linhas ferroviárias procedentes das províncias ao norte de Buenos Aires. À época, as companhias ferroviárias já tinham considerável aporte de recursos estrangeiros, especialmente ingleses, e atingiam as principais zonas produtoras de mercadorias exportáveis – carne e lã, principalmente (ROMERO, 2004a; LOPEZ, 1991).

A concessão para a primeira empresa ferroviária, Sociedad del Camino de Hierro al Oeste, foi realizada em 1857 e, com apenas 9,5 quilômetros e cinco estações, nos três primeiros anos de operação transportou 557.948 passageiros.

Na seqüência, o Ferrocarril del Norte inaugurou a primeira estação em Belgrano, em 1862. Em 1863, a ferrovia chegou a San Isidro; em 1864, San Fernando e, em 1865, a Tigre. Tal era a importância desta empresa que, numa época em que a Argentina tinha apenas 94 quilômetros de vias férreas, 25 quilômetros pertenciam ao Ferrocarril del Norte (LOPEZ, 1991).

O projeto original da companhia objetivava ligar o porto de San Fernando com a Capital Federal, o que não se concretizou, pois o projeto do porto foi abandonado. Em termos de transporte de passageiros, a companhia teve bons resultados durante um certo período, pese o fato de, após a febre amarela de 1871, uma parcela da população de Buenos Aires iniciar o povoamento das áreas ao norte da Capital, especialmente em Belgrano e San Isidro. As atividades de veraneio também contribuíram para a operação do FC del Norte, especialmente nos finais de semana.

No fim da década de 1880, o FC del Norte, passava por crítica situação financeira, já que nunca conseguiu se estabelecer numa hinterlândia que lhe garantisse lucratividade no transporte de cargas. Por isso, em 1888 foi comprado pelo Ferrocarril Central Argentino (FCCA).

No ano seguinte, o Ferrocarril Buenos Aires y Rosario (FCBAyR) assumiu a concessão para a construção de uma linha entre Belgrano e Tigre, num traçado bastante similar ao já existente. Dada a euforia em relação às ferrovias, o ramal foi construído, no intuito de fazer concorrência ao FCCA, mas, como informa Lopez (1991), ambas as empresas acabaram por se fundir em 1899, confirmando a linha do FCBAyR como supérflua.

Em 1916, o ramal entre as estações Retiro e Tigre foi eletrificado (GAZANEO; SCARONE, 1977). Cacciatore (1991) informa que, no tempo em que operaram

conjuntamente, as estações homônimas se diferenciaram pelas letras “R” – para as estações do FCBAyR – e “C” para aquelas que pertenceram a FCCA.

Em 1961, o trecho entre estações Mitre e Delta foi fechado ao tráfego de passageiros, sob a justificativa de baixa rentabilidade, pois somente nos fins de semana ou durante as temporadas de verão o serviço era usado de forma intensa. Até 1970, circulavam alguns trens de cargas, com produtos do Mercado de Frutas de Tigre, mas, com a supressão total dos serviços, a via férrea, as estações e os pátios foram gradativamente abandonados.

Entre 1970 e 1990, aventou-se a possibilidade de se construir uma via rodoviária costeira, aproveitando o leito ferroviário e a paisagem a beira rio, proposta que não teve seqüência. O cenário só seria alterado com o processo de privatização do sistema ferroviário argentino, levado a cabo nos primeiros anos da década de 1990 (CACCIATORE, 1991).

iii. O passado recente

Com a desestatização da Ferrocarriles Argentinos, a partir de 1989, vários troncos ferroviários foram concedidos a grupos econômicos diferentes, inclusive com participação estrangeira. Em setembro de 1990, chamou-se uma licitação pública nacional e internacional, de nº 2145/90, para a “exploração de um sistema de transporte do tipo ferroviário e das áreas comerciais compreendidas no ramal Mitre-Delta do ex Ferrocarril Mitre” (TREN DE LA COSTA, 2005). Em 1993, o decreto nº 204 concedeu à única candidata, Tren de la Costa S.A., os serviços do objeto da licitação, pertencente à Sociedad Comercial del Plata – SCP, empresa do grupo Soldati, com participação acionária nos setores de petroquímica, telecomunicações, agroindústria e informática⁴⁴.

A empresa poderia explorar comercialmente o ramal ferroviário, bem como o desenvolvimento imobiliário dos edifícios do percurso. As obras de re-adequação das vias e recuperação das estações duraram cerca de dois anos e, em 25 de abril de 1995, os serviços foram entregues ao público.

⁴⁴ Soubemos, pelas pesquisas de campo e em revista a periódicos, que a SCP, por razões de instabilidade financeira, se desfez do Tren de la Costa. Porém, dada a incomunicabilidade por parte da empresa, não pudemos esclarecer detalhes, bem como atualizar informações sobre a atual gestão do Tren de la Costa.

c. Adaptação para o turismo

O projeto do Tren de la Costa se originou de uma ferrovia desativada desde os anos 1970, o Tren del Bajo, numa área pouco interessante à atividade turística. O turismo surge como uma das possibilidades de negócio no bojo de um projeto de re-funcionalização urbana, a partir do eixo ferroviário desativado.

Mapa 10. Percurso do Tren de la Costa
Fonte: El Clarín (2005)

Assim como Puerto Madero oxigenou de investimentos numa vasta região no sul de Buenos Aires, o Tren de la Costa seguiu o caminho norte com uma proposta semelhante. A sistemática de execução requereu medidas específicas a cada caso, mas ambas as situações se orientaram pela seleção de áreas degradadas para projetos de renovação urbana. A ascensão de novas centralidades urbanas e o obsolescência das estruturas explicam a perda das funções originais do Tren del Bajo, redundando na degradação do imobiliário.

O passivo arquitetônico foi objeto dos projetos de conversão de usos, em que o apelo comercial tornou-se a tônica dominante. Nesse processo, as obras de restauro realçaram as questões de preservação do patrimônio cultural em função do turismo.

Figura 9. Composição – Tren de la Costa
Fonte: www.porlosrielesdelsud.com.ar (2006)

Figura 10. Estação San Isidro – Tren de la Costa
Fonte: www.porlosrielesdelsud.com.ar (2006)

i. Caracterização da região turística de interesse

A Grande Buenos Aires é uma região tipicamente emissora de turistas, já que engloba um terço da população do país e boa parte da atividade produtiva nacional. Estas são, inclusive, as referências históricas do turismo argentino, que apontam Buenos Aires como pólo emissor de turistas para os balneários marítimos em formação no fim do século XIX ou para as estâncias nos pampas bonaerenses.

No cenário internacional, Buenos Aires pode ser considerada uma cidade turística, pois apresenta aspectos culturais únicos e é parte de um circuito internacional de negócios e eventos. Em 2004, as estatísticas oficiais⁴⁵ da cidade mostravam que 78% dos turistas eram estrangeiros, sendo que os países europeus contribuíram com 30% do fluxo total.

Dada a pequena distância, a logística facilitada e uma relação comercial e cultural intensa entre Buenos Aires e o Montevideu, a mobilidade regional é caracterizada por visitas de um dia⁴⁶. Ainda assim, a estrutura urbana sofre impactos econômicos positivos, pois, mesmo sem pernoitar, esses turistas praticam algum tipo de consumo – principalmente com transportes e alimentação. Em 2004, desembarcaram 76.855 passageiros não-residentes na Argentina no Aerparque Jorge Newbery, dos quais 45.761 de origem uruguaia, sendo que, desses, 50% viajavam a negócios e 17% em visita a amigos ou parentes.

Inaugurado em 1949, o Aeroporto Internacional de Ezeiza recebe atualmente a maior parte dos vôos internacionais. Em 2004, desembarcaram 1.508.868 passageiros no aeroporto, sendo que a Europa respondeu pela maior demanda – 409.936 passageiros – o Brasil, isoladamente, por 208.475 passageiros.

Do total de entradas no principal portão de entrada da RMBA – o Aeroporto Internacional de Ezeiza – 56% viajavam em férias e lazer, 17% em visita a amigos e parentes e 23% a negócios. As atividades de ócio na cidade têm características tipicamente de turismo cultural, já que a cidade dispõe de uma ampla oferta cultural, com teatros – na Capital Federal, são 190 (SUBSECRETARÍA DE TURISMO..., 2005b)–, cinemas, casas de espetáculo e circuitos turísticos que mesclam

⁴⁵ As estatísticas de turismo que apresentamos se compõem de dados da Subsecretaría de Turismo do Governo de la Ciudad de Buenos Aires (2005a, 2005b) e da Secretaria de Turismo de la Nación (2006a).

⁴⁶ A Organização Mundial do Turismo (OMT) considera como excursionista o visitante de um dia (*same-day visitor*), pois não realiza nenhum pernoite na localidade visitada (OMT, 2005).

patrimônio cultural edificado e imaterial com opções de compras. San Telmo é uma região procurada pelos antiquários, La Boca pelo Caminito, nas proximidades de Puerto Madero, e a Recoleta pela infra-estrutura de entretenimento noturno e compras.

A imagem que resume Buenos Aires para os turistas estrangeiros, via de regra, vincula-se a signos nacionais internacionalmente difundidos – futebol, Maradona, tango, Evita, Borges, Che Guevara, churrasco –, a características urbanas – atrações noturnas, cosmopolitanismo, cultura, arte, charme, beleza, *europiedade* – e a monumentos de Buenos Aires – Obelisco e Casa Rosada. Notamos, portanto, que os aspectos culturais desempenham papel preponderante na atividade turística local, caracterizando o destino para o turismo cultural.

De todo o acervo cultural portenho, o tango é sem dúvida um dos elementos de maior importância da oferta turística de Buenos Aires. O tango é um fator cultural complexo e carregado de historicidade portenha, já que suas origens estão na zona portuária da Buenos Aires. Savigliano (2005) analisa relação “tango-turismo sexual cinematográfico”, lançando mão de dois filmes: *La Lección de Tango*, de 1997, e *Tango: No me dejes nunca*, de 1998. Dentre os elementos dos filmes que se vinculam à organização do turismo local, estão o teor essencialmente urbano do tango e a experiência turística como possibilidade de vivenciá-lo. Para a autora,

Buenos Aires desfruta atualmente de um boom turístico internacional, e sem intenção de diminuir a importância de suas múltiplas belezas e atrativos (...), experimentar o tango e seu mundo continua movimentando a imaginação aventureira do viajante. A oportunidade de observar e viver a paixão tanguera em seu lugar de origem figura, sem dúvida, como um motivo predominante para a eleição turística do destino Buenos Aires.

A importância do turismo de negócios, a sua vez, não pode ser diminuída. Por seu perfil, os turistas a negócios apresentam algumas características vantajosas ao desenvolvimento da cadeia produtiva do turismo. Especificamente no caso dos turistas de eventos, estima-se que seus gastos sejam três vezes maiores que de um turista convencional. Ademais, os eventos contribuem para regular a sazonalidade dos destinos, pois, via de regra, as reuniões, congressos, convenções acontecem em período letivo – ao contrário dos períodos de férias.

Buenos Aires é a cidade mais procurada para eventos internacionais no país: em 2002, 2003 e 2004, sediou mais da metade dos eventos internacionais. O ano de 2004 foi especialmente representativo, pois a cidade abrigou duas reuniões de interesse mundial, recebendo cerca de 10 mil assistentes. Apesar de períodos de diminuição por conta da crise financeira, em 2004 a cidade recebeu cerca de 276 mil pessoas em visitas a eventos, ultrapassando o patamar anterior à crise de 2001.

Excluída a Capital Federal, a RMBA, ainda que seja menos significativa nos atrativos, também apresenta algumas componentes à atividade turística e, principalmente, ao lazer no contexto metropolitano. Nas primeiras décadas do século XX, alguns partidos das zonas norte – Vicente López, San Fernando, Tigre – e sul – Temperly, Banfield, Almirante Brown – da RMBA abrigaram residências secundárias, o que foi favorecido pelo aspecto bucólico de uma região pouco urbanizada. No norte, a presença de vários tributários do Rio Tigre permitiu precocemente práticas de lazer náutico. Os *country clubs*, herança inglesa dos anos 1930, são a primeira expressão ócio no campo e de “fuga da cidade” por parte dos moradores mais abastados de Buenos Aires (THUILLIER, 2005).

Com a transformação funcional dessas áreas, atualmente os governos dos partidos com face para o Rio da Prata vêm aplicando algum esforço político e financeiro para torná-los atrativos ao turismo e lazer⁴⁷. No geral, são atrativos de núcleos históricos originais e áreas na zona ribeira, como marinas e opções de atividades ao ar livre.

No que tange às construções ferroviárias, o *shopping center* da Estação San Isidro é um dos principais atrativos comerciais do partido, pela diversidade de opções de lazer e comércio. No distrito histórico de Olivos, em Vicente López, a Estação Borges foi restaurada e dialoga com o acervo arquitetônico dos primeiros edifícios da administração municipal. No partido de Tigre, as estruturas do Parque de la Costa e do Cassino Trilenium são as mais importantes do empreendimento, recebendo a demanda de turistas transportados pelo Tren de la Costa.

⁴⁷ Em 2000, firmou-se um acordo para a constituição de um consórcio intermunicipal formando a Região Metropolitana Norte. Dentre seus objetivos, está o de “realizar um planejamento regional para impulsionar o desenvolvimento sustentável” nas quatro cidades (MUNICIPALIDADE DE SAN FERNANDO, 2005)

Mapa 11. Corredor turístico da Região Metropolitana Norte
Fonte: Confederación Argentina de la Mediana Empresa (s/d)

Essa breve caracterização do turismo na RMBA aponta que o turismo e as atividades de lazer têm se consolidado na última década. O cenário não é fruto de casualidades momentâneas e tende a se cristalizar, especialmente pela inserção da região na rede global de cidades. Essa situação é possível a partir de adequações urbanas em um novo momento da RMBA, no qual, claramente, o setor terciário se destaca na geração de receitas e nos projetos de re-organização espacial.

Em função da desvalorização cambial, os brasileiros, como vimos, têm contribuição significativa nos fluxos turísticos à região. Esses e outros públicos parecem buscar elementos culturais da cidade e da região, o que delega à organização turística local uma preocupação no trato com o patrimônio cultural. A menção à *européidade* – resultado de uma urbanização referenciada na imagem da cidade européia, claramente Paris – e o tango são dois pilares importantes na imagem turística da cidade. Ou seja, os elementos urbanos estão na base da atratividade turística de Buenos Aires, traço principal das práticas de turismo cultural.

O caso emblemático de Puerto Madero ilustra a situação, apesar de críticas quanto à ordenação social do projeto. No plano geral, a zona de Puerto Madero converteu-se num estandarte de atualização urbana de Buenos Aires, para onde

afluem capitais imobiliários e estrutura-se um conjunto de opções de serviços e atrações turísticas – bares, restaurantes, discotecas, hotéis.

O projeto do Tren de la Costa preconiza valores similares aos de Puerto Madero, em que pesem novas demandas urbanas de consumo, lazer e turismo. Considerando que esta ferrovia turística estabelece um outro eixo de intervenções no contexto metropolitano, a seguir apontaremos como o turismo e o lazer se integram para a organização espacial atual da zona norte da RMBA, na tentativa de entender sua importância na preservação do patrimônio cultural ferroviário.

ii. Inserção da ferrovia turística na região turística

A ferrovia, que tivera uma função integradora do espaço metropolitano em expansão, passou a ter, nos anos 1990, uma atribuição de estiramento da zona de abrangência das atividades turísticas da RMBA. Diante disso, a composição da demanda pelo Tren de la Costa apresenta duas categorias:

- a) o *fluxo de turistas à Capital Federal*, especialmente os estrangeiros, que apresentam aumento contínuo na demanda local. Ainda que a estrutura instalada dessa ferrovia turística esteja fora de Buenos Aires, o acesso à estação inicial do Tren de la Costa é facilitado pela conexão com os trens metropolitanos;
- b) as *demandas metropolitanas*, originárias da nova onda de urbanização da periferia da RMBA pelas classes médias. Em menor escala, a Capital Federal também é um foco emissor de visitantes-consumidores às estruturas da ferrovia.

As áreas ao norte da zona metropolitana, que já serviam ao lazer na foz do Rio Tigre, vêm se integrando ao circuito turístico originário de Buenos Aires. Ademais das atividades de lazer urbano dos condomínios do entorno, o eixo desenhado por esta ferrovia enseja novos usos a partir da requalificação de porções do território.

As estatísticas de utilização⁴⁸ demonstram que no primeiro ano completo de operação (1996) o Tren de la Costa teve seu pico histórico no número de visitantes – cerca de 3,37 milhões de passageiros transportados. O período de 1999 a 2004

⁴⁸ Os gestores do Tren de la Costa não forneceram dados sobre a composição da demanda e nem se há algum tipo de pesquisa desta natureza. Da mesma forma, não tivemos acesso aos projetos de restauração e reforma das estações. Portanto, as conclusões sobre a participação do Tren de la Costa no contexto turístico da RMBA foram tecidas a partir de análise de informações e fontes indiretas.

mostra uma tendência de estabilização, com oscilações negativas nos anos de 1999 e 2002. Há que se lembrar que o ano de 2002 foi o período diretamente posterior à crise econômica de 2001. A partir de 2004, mesmo com as incertezas acerca do comando financeiro da empresa gestora, nota-se uma tendência de aumento no fluxo, com cerca de 1,8 milhão de passageiros, dos quais cerca de 35% são estrangeiros (NOVILLO, 2005; CNRT, 2005).

Gráfico 6. Número de passageiros transportados pelo Tren de la Costa – 1995-2004

Fonte: CNRT (2005) – adaptado por Thiago Allis

Os números do Tren de la Costa são comparáveis aos da estatal bonaerense Ferrobaires, que administra linhas ferroviárias no interior da província – como a Mar del Plata. Em 2004, a Ferrobaires transportou 1.836.427 passageiros, quase o mesmo que o Tren de la Costa – 1.797.577 passageiros –, que tem apenas 15,5 quilômetros.

A oferta de horários dos trens é bastante ampla, com trens partindo em intervalos de 20 minutos, entre 7h00 e 23h00. Diferentemente de outras ferrovias turísticas, que têm menos partidas e operam em alguns dias da semana, o Tren de la Costa, por sua oferta de horários, assemelha-se ao um transporte urbano tradicional. Ainda assim, o que confirma a característica de um serviço diferenciado, além da tarifa, é a proposta funcional desta ferrovia. Por isso, para que se compreendam as relações da ferrovia com o entorno, agregamos outras variáveis, além dos dados de passageiros transportados – cuja expressividade poderia fazer confundi-la com os serviços convencionais.

A operacionalização do Tren de la Costa exigiu uma re-conversão de usos de estruturas ferroviárias para fins similares aos originais, o que demandou a

restauração de edifícios e a adequação de estruturas. Os edifícios, apesar de ainda servirem ao embarque e desembarque de passageiros, receberam funções predominantemente comerciais, possível também pelo fato de a tecnologia aplicada aos trens modernos exigir menos espaço para operação e manutenção. O Tren de la Costa opera com energia elétrica, e, por isso, não demanda depósito de lenha e água para abastecimento, como acontece com as locomotivas a vapor – inclusive em outras ferrovias turísticas no Brasil, na Argentina, no Chile e na Inglaterra.

A presença do Tren de la Costa também gera articulações espaciais diferenciadas para as cidades seccionadas pela ferrovia. Por mais altruístas que os governos locais pudessem ser com o patrimônio cultural ferroviário, dificilmente teriam a capacidade financeira e a visão de negócio do concessionário de capital privado do Tren da la Costa. Por isso, apesar de ainda merecer análises mais detalhadas sobre o projeto arquitetônico de restauração, o Tren de la Costa apresenta-se como uma estratégia de re-uso do patrimônio cultural ferroviário em favor do turismo.

Atentos ao poder de re-organização do entorno e a atração turística da ferrovia, as *Intendencias* da região, em suas propostas de desenvolvimento turístico, buscam alguma vinculação com os serviços e atrativos do Tren de la Costa. San Isidro é o caso mais emblemático, pois a estação é também o maior centro comercial do trecho. A Estação Olivos, em Vicente López, é apresentada como possibilidade de fruição do patrimônio histórico regional. A Estação Punta Chica dá acesso a marinas e clubes náuticos na zona costeira em San Fernando.

Ainda que questões de viabilidade econômica aparentemente tenham norteado a implantação da ferrovia, o patrimônio cultural é o substrato para os equipamentos resultantes. A referência histórica ao pioneiro Tren del Bajo subjaz no programa arquitetônico das estações, as quais, mesmo de forma parcial, transmitem valores culturais condizentes com determinado momento histórico.

Comercialmente, a inserção mercadológica atual faz menção a um patrimônio cultural distante no tempo. Ou seja, o que parece, em verdade, ser a força do projeto é seu arrojo em função de demandas atuais, capazes de forjar estruturas voltadas essencialmente ao consumo. A citação histórica é, nesse processo, um dos

componentes do *master plan* para o Tren de la Costa, ao que se agregam planos de viabilidade econômica e análise de segmentação de mercado, dentre outras.

A seu modo e talvez representando uma tônica para o momento, o valor do patrimônio cultural ferroviário está intrinsecamente ligado à sua capacidade de se acoplar a atividades econômicas atuais – no caso, atividades de turismo e lazer.

Para o escopo deste trabalho, o Tren de la Costa encaixou-se perfeitamente no entendimento sobre como o passivo ferroviário do sistema ferroviário argentino converteu-se em patrimônio cultural ferroviário. E isso, como argumentado e detalhado alhures, imbrica-se com o atual estágio de urbanização pela qual passa a RMBA e à importância das atividades de lazer e turismo.

Por isso, não sendo uma pesquisa essencialmente de Arquitetura, não se pretendeu levar a análise sobre o patrimônio cultural às minúcias técnicas do projeto. Ainda assim, numa abordagem simples, porém real, notamos que as reformas e obras de restauração no trecho do Tren de la Costa permitem a permanência do patrimônio cultural ferroviário no cotidiano da região estudada. Mais que isso: sendo o Tren de la Costa parte do acervo turístico regional, sua existência faz avolumar as possibilidades de atratividade para os municípios da área Norte da RMBA, o que, de forma estruturada, pode vir a fornecer alternativas de desenvolvimento regional.

5.6.2. Viejo Expreso Patagónico

A pesquisa sobre o Viejo Expreso Patagónico (VEP) mostrou-se rica pela multiplicidade de assuntos relacionados à Patagônia argentina. A construção da ferrovia esteve ligada aos projetos colonizadores, de modo que a pesquisa histórica permeou todas as etapas deste trabalho. Desde as primeiras ações de povoamento da região de Bariloche, já se anteviam traços de uma vocação turística para a Patagônia – vide as propostas pioneiras de atividades recreacionistas da Administración de Parques Nacionales desde os anos 1930.

As propostas atuais de desenvolvimento turístico são resultado de condições propícias à sua realização, especialmente a exuberância natural e o gosto pelos esportes de inverno a partir dos anos 1940. Ainda que estes atrativos continuem sendo a tônica do turismo na região, percebemos um movimento de refinamento da atividade turística em âmbito nacional e mundial, com potencialidade aos fatores culturais. Sem uma atividade ofuscar a outra, o turismo de orientação cultural pode vir a somar benefícios a determinadas comunidades, que se desenvolveram com base em atividades sociais e econômicas originalmente estranhas ao turismo.

A história de ocupação recente da Patagônia tem episódios chocantes pela truculência contra os autóctones. No entanto, até em memória dos pioneiros, o turismo pode vir a ser uma ferramenta de discussão política sobre certas situações da história argentina. Em sendo o trem o protagonista de um longo período histórico, é interessante que suas representações atuais – bem distantes das originais – participem do desenvolvimento turístico.

O turismo cultural na região do VEP, lastreado no patrimônio cultural ferroviário, se constrói a partir de peculiaridades regionais, delineando atrativos turísticos para pequenas cidades. Portanto, sem negar as atividades pioneiras, o turismo tem a potencialidade de participar nos processos de reprodução social e cultural nas comunidades.

Privilegiamos a Província de Chubut, justamente porque abriga dois pequenos trechos, com funções exclusivamente turísticas, que foram, a partir da década de 1940, o “veículo povoador” das franjas cordilheranas. O VEP, apelidado de “La Trochita” por sua bitola ou *trocha* estreita, é um remanescente de expedientes utilizados tardiamente para a colonização do “deserto” patagônico.

Comercialmente, o VEP opera em dois pequenos trechos nos 400 quilômetros do ramal original entre Ingeniero Jacobacci e Esquel. A ferrovia oferece uma atratividade complementar a uma região que, atualmente, se desdobra em alternativas para a gestão regional do espaço, sendo o turismo uma das estratégias.

Reconhecemos que o patrimônio arquitetônico nunca foi majestoso, com estações ou dispositivos ferroviários requintados; até pela simplicidade das construções, a maior parte do acervo já se perdeu. No entanto, as relações sociais e culturais em redor do tema ferroviário persistem, representadas por alguns edifícios, oficinas e, obviamente, pelo próprio trem em funcionamento. Esta é uma situação central que não pode ser negligenciada ao estudarmos a significância histórica da ferrovia para a organização de um produto turístico de ordem regional.

a. Aspectos gerais

O VEP se instalou na região nos anos entre 1920 e 1930 como forma de dinamizar a mobilidade entre colônias agropecuárias de povoamento e a linha de trem que liga, ainda hoje, a Patagônia a Buenos Aires, via Viedma (Río Negro).

No VEP, hoje sob administração provincial, persistiu a tração a vapor e carros de passageiros de madeira, fazendo da carga cultural e a própria experiência da viagem o que há de mais importante na fruição do patrimônio histórico material.

Figura 11. Ponte ferroviária sobre o Rio Chubut
Fonte: Thiago Allis (2004)

Figura 12. Paisagem a partir do VEP – El Maitén
Fonte: Thiago Allis (2004)

O trecho Esquel-Nahuel Pan tem 20 quilômetros e o passeio dura três horas, com serviço de guia em cada carro de passageiros. Neste trecho, o principal atrativo é a visita à comunidade indígena Nahuel Pan, onde se pode comprar artesanato e iguarias artesanais. Já o trecho El Maitén-Desvio Thomae tem 26 quilômetros e a

viagem dura cerca de três horas. Na volta, o visitante pode conhecer as oficinas mecânicas ainda utilizadas na recuperação de locomotivas.

Mapa 12. Arredores de Esquel e El Maitén
Fonte: Sepiurka e Miglioli (2001)

Nos dois casos, os passeios são feitos em material rodante restaurado. As locomotivas são da década de 1920, originárias das indústrias Baldwin, dos Estados Unidos, e Henschel, da Alemanha. Os horários de passeio são variáveis, com até quatro saídas semanais e saídas especiais para grupos.

	El Maitén-Desvio Thomae	Esquel-Nahuel Pan
Extensão (ida e volta)	52,8 quilômetros	39,2 quilômetros
Duração (ida e volta)	2h45	3h30
Dias*	Terça, quarta, quinta, sexta, sábado, domingo	Terça, quarta, quinta, sexta, sábado, domingo
Horários*	9h00, 10h00 e 14h00	11h00, 14h00 e 15h00
Preço	ARS 25,00 para público em geral.	ARS 25,00 para público em geral.

Quadro 4. Quadro de informações gerais sobre os dois trechos do VEP

Fonte: www.latrochita.org.ar, observações de campo (ago, 2004)

* Dias e horários de serviço aproximados.

Em determinadas épocas, especificamente durante a Fiesta del Tren a Vapor e na Semana Santa, o trem opera extraordinariamente entre Esquel e El Maitén, numa viagem de 165 quilômetros e seis paradas, em aproximadamente de nove horas.

Estações	Km	Estações	Km
El Maitén	–	Esquel	–
Desvio Thomae	26,4	Nahuel Pan	16,6
Leleque	50,4	La Cancha	48,6
Lepá	73,1	Mayoco	68,0
Mayoco	97,0	Lepá	91,9
La Cancha	116,4	Leleque	114,8
Nahuel Pan	145,4	Desvio Thomae	138,6
Esquel	165	El Maitén	165,0

Quadro 5. Detalhes de quilometragem entre Esquel e El Maitén

Fonte: www.latrochita.org.ar

Os dados de utilização dos dois trechos – El Maitén-Desvio Thomae e Esquel-Nahuel Pan – ainda se apresentam tímidos frente a outras ferrovias turísticas mais consolidadas comercialmente, como o Tren a las Nubes, em Salta, que transportou mais de 22 mil passageiros em 2003.

Mesmo assim, a operação do VEP denota importantes esforços de salvaguarda do patrimônio cultural ferroviário de uma região, cujo histórico de instalação é um capítulo importante na colonização da Patagônia no século XX.

b. Histórico da ferrovia

A implantação da Línea Sur – San Antonio del Oeste ao Lago Nahuel Huapi – norteou a colonização do interior patagônico, resultado de políticas nacionais do início do século XX para a integração dos então Territórios Nacionais⁴⁹ à rede urbana Argentina – à época concentradas na Capital Federal e nas províncias de Buenos Aires, Entre Rios e Santa Fé. A extensão de um ramal ferroviário até Esquel resultou de um refinamento de expedientes de dinamização da ocupação, já que ao sul de Bariloche, cidade localizada às margens do Lago Nahuel Huapi, a produção agrícola e de lã se fortalecia desde a década de 1850.

⁴⁹ Terminada a Campanha do Deserto e a conquista da Patagônia, a lei 1.532, de 1884, estabeleceu cinco Territórios Nacionais, no intuito de que assegurar a integração política da região. Sua provincialização começou a ser construída em 1951, a partir da lei 14.032, que concedia aos territórios a faculdade de eleger representantes no Congresso Nacional e participar da eleição presidencial. Assim, em 1955, a lei 14.408 transformou os Territórios de Neuquén, Río Negro, Chubut e Santa Cruz em províncias. O Território da Terra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur seriam provincializadas somente em 1991 (FABRE et al., 2001)

Fausto e Devoto (2005) informam que gado ovino e bovino e seus derivados – lã e couro, principalmente –, respondiam pela quase totalidade da exportação argentina e, até 1870, as propriedades produtoras encontravam-se na região do Litoral, especialmente na província de Buenos Aires. A expansão da ocupação econômica segue o rumo norte-noroeste, ao instalar as primeiras colônias nas províncias de Entre Rios e Santa Fé, majoritariamente formada por italianos. Essa região pôde prosperar pela combinação logística formada pelo Rio Paraná e as ferrovias que se instalavam neste eixo produtor a partir dos anos 1880 – como o FCBAyR.

Finalizada a *Campanha do Deserto* e resolvidas as questões de fronteira, extensas áreas ao sul, oeste e sudoeste de Buenos Aires foram efetivamente ocupadas por instituições estatais e atividades produtivas voltadas à exportação. Entretanto, a acessibilidade e a questão fundiária eram, ainda, empecilhos ao programa que pretendia dilatar o espaço econômico argentino.

As políticas de ocupação do interior, credenciadas pela Lei de Fomento aos Territórios Nacionais, de 1908, depositaram nas ferrovias o papel central de integração do território. Por isso, para entender a implantação do VEP, há que se analisar a chegada do trem até San Carlos de Bariloche, pela Ferrocarril del Estado, um tronco estruturante da ferrovia no norte da Patagônia.

É nesse cenário que a ferrovia original do VEP se desenvolveu e teve importância logística até 1991, quando os serviços foram suspensos definitivamente. Após a desestatização do sistema ferroviário argentino, os dois passeios turísticos persistem, numa proposta de valorização de aspectos históricos regionais a partir de fruição do patrimônio cultural ferroviário.

Da cultura material deste período, representada nas estruturas ferroviárias, é que se constroem os atrativos e produtos turísticos atuais. Por isso, de forma a se compreenderem a construção desta ferrovia e as situações condicionantes, apresentamos, a seguir, um panorama histórico da região.

i. Breve histórico da região

Para a compreensão da construção da Patagônia, enquanto porção do território nacional, há que se retroceder a dois momentos marcantes na história

argentina. O primeiro deles diz respeito à *Campanha do Deserto*, encabeçada pelo governo do General Roca e, a segunda, refere-se à questão das fronteiras, em que Francisco Moreno, em um litígio argentino-chileno, logrou confirmar à Argentina uma vasta extensão de terras na atual província de Chubut.

Wadell (1999) aponta que a inserção argentina no comércio mundial e, por consequência, as transformações no espaço nacional foram fortes condicionantes para a expansão ao oeste. A Confederação Argentina (1852-1861) foi um primeiro momento da unificação do país e, na seqüência, o governo de Bartolomé Mitre (1862-1868) estabeleceu medidas para a efetiva construção do Estado-nação. Dentre suas ações, estavam o incentivo à imigração e a confirmação da economia agro-exportadora, como forma de inserção da Argentina no comércio mundial. Porém, a questão de terras era uma contingência, dada as animosidades entre oficiais do exército e tribos indígenas em defesa de seu território.

A chamada Conquista – ou Campanha – do Deserto, levada a cabo entre 1878-1879, ganhou vastas porções de terras aos índios tehuelches, mapuches, araucanos, etc, realizando uma “desocupação” cultural generalizada. Abriam-se novos territórios à produção agropecuária e, em paralelo, “habilitava-se” a terra em favor do imigrante europeu.

Romero (2004b) descreve uma das primeiras grandes ofensivas aos territórios indígenas, numa campanha liderada pelo General Roca:

Uma vasta região do país estava, na prática, à margem da autoridade do Estado e sob o poder dos caciques indígenas que desafiavam as forças do exército. Em 1879, [o General Roca] encabeçou uma expedição ao deserto e expulsou os indígenas para além do Rio Negro, perseguindo-os suas forças até a Patagônia para aniquilar seu poder ofensivo. A soberania nacional se estendeu sobre o vasto território e pôde-se habilitar duas mil léguas para a produção pecuária, satisfazendo aos produtores de ovelhas que reclamavam novos solos para seus rebanhos.

No entanto, essas ações de caráter militar não foram suficientes para a incorporação dessas terras à estrutura produtiva argentina. Até o fim do século XIX, a ocupação e a produção na Patagônia de dava de forma muito autônoma e peculiar, com acentuada concentração fundiária. Em tom de denúncia, Borrero (2003) aponta os resultados nefastos desse “Estado paralelo”, onde os grandes

produtores de carne e lã, articulados a capitais estrangeiros e insubmissos ao controle do Estado argentino, faziam valer seus interesses pela força.

Podemos notar que a real ocupação da Patagônia pelas instituições argentinas aconteceu, de fato, a partir de 1902, quando Perito Moreno⁵⁰, logrou sucesso ao negociar os limites entre Argentina e Chile. Assim, tendo sido apaziguadas as tensões diplomáticas entre o Chile e a Argentina, foram necessárias medidas de tomada real de posse do território, o que, em termos práticos, significava o adensamento demográfico e a diversificação da produção econômica.

Fausto e Devoto (2005) informam que, no Brasil e na Argentina, as colônias de imigrantes foram responsáveis por povoar regiões semi-desérticas e significaram, no médio prazo, um importante fator de crescimento. Desde 1853, fundavam-se núcleos coloniais pioneiros na província de Santa Fé, como Esperanza, San José, San Jerônimo e San Carlos, promovidas por empresários rurais interessados na exportação de cereais ao mercado europeu (ROMERO, 2004b).

Na Patagônia, a produção agrícola, com efeito, só poderia se confirmar caso essas porções do território se articulassem nacional e internacionalmente à cadeia produtiva da agro-exportação. A Patagônia vinha sendo ocupada economicamente desde o século XVII, mas a quase total ausência da burocracia estatal fazia o país perder em arrecadação de impostos.

A despeito do genocídio contra os índios, a Campanha do Deserto dilatou as fronteiras agrícolas e a expansão do complexo agro-exportador convertia-se em realidade. A maciça imigração – oficializada pela Lei de Imigração de 1876 – e o aporte de capitais estrangeiros em infra-estrutura foram decisivos para o povoamento que desenhava os contornos atuais do território argentino. Todo esse processo teve forte relação de dependência com as ferrovias, que “canalizavam por suas vias o transporte de passageiros e de cargas” (WADELL, 1999).

Romero (2004b) informa que, entre 1862 e 1880, construíram-se 2.516 quilômetros de ferrovias na Argentina, a cargo de três empresas nacionais e sete de capitais estrangeiros – na maior parte, ingleses. Seguindo o movimento de expansão ferroviária, o trem deveria ser o “veículo povoador” (CISELLI, 1999) de zonas

⁵⁰ Francisco Pascaso Moreno, em 1876, foi o primeiro homem branco a chegar ao Lago Nahuel Huapi e realizou expedições no Rio Santa Cruz, subsidiadas pelo Presidente Nicolás Avellaneda. Por seu conhecimento da zona, foi nomeado em 1897 como perito de limites no Chile, resultando no resgate de 42 mil km² no Vale 16 de Octubre à Argentina, até então reclamados pelo Chile (PONTIFICIA UNIVERSIDA CATÓLICA ARGENTINA, 2006).

interioranas, tornando-se parte de uma estratégia global de desenvolvimento patagônico. Nesse processo, as terras públicas – *tierras fiscales* – seriam concedidas à exploração agropecuária, de forma a gerar a demanda para os caminhos de ferro.

O instrumento legal para os projetos na zona patagônica tiveram influência direta de Ezequiel Ramos Mexia, que, enquanto Ministro de Agricultura, propôs a venda de terras públicas com créditos do Banco Hipotecário, o que viria a subsidiar a construção de uma intrincada rede de ferrovias sem ônus para o Estado. Isso propiciaria a logística para o sucesso econômico aos novos proprietários – o que, em última instância garantiria o efetivo povoamento da região (WADELL, 1999). Sua proposta foi vencida, mas a construção das ferrovias recebeu 25 milhões de pesos-ouro do Tesouro Nacional, desvinculando-se, assim, o programa ferroviário dos projetos imobiliadores (WADELL, 1999). O marco legal para essas medidas foi a Ley de Fomento a los Territorios Nacionales (Lei 5.559), de 1908, que, de acordo com Ciselli (1999), preconizou

(...) certas mudanças em relação à ocupação das terras e ao povoamento do território patagônico. Dentre os principais objetivos da construção de ferrovias patagônicas estavam a comunicação inter-regional da cordilheira à costa, o fracionamento das terras e a valorização das propriedades públicas e, como corolário, a integração dos territórios nacionais ao modelo econômico agro-exportador.

Em 1908, criou-se a *Dirección de Construcción de los Ferrocarriles Patagónicos*, dividida em três *Subdirecciones*, cada qual responsável pela implantação de uma linha-tronco, quais sejam i) Porto de San Antonio del Oeste até o Lago Nahuel Huapi, ii) Comodoro Rivadavia ao Lago Buenos Aires, e iii) Puerto Deseado ao Lago Nahuel Huapi.

Porém, a verba do governo foi insuficiente e todas as três linhas estancaram após alguns anos de obras. De todas as três, somente a de San Antonio del Oeste ao Lago Nahuel Huapi, a chamada *Línea Sur*, do Ferrocarril del Estado, chegou ao seu destino, em 1934, não sem passar por paralisações e revisões orçamentárias. Fabre et al. (2001) informam que, atendendo aos propósitos da lei 5.559, haviam sido implantados 27 povoados ao longo da Línea Sur até 1927.

É interessante notar que o turismo, ainda que de forma muito tacanha, representava uma parcela do tráfego nesta ferrovia. Há registros, de 1929, de um guia de turismo orientando a viagem desde Buenos Aires até Bariloche, então um pequeno povoado que dispunha de escritório de turismo. Vallmitjana (s/d) informa que o Ferrocarril del Estado produzia de forma independente folhetos turísticos, contribuindo para a divulgação da região. A construção da ponte sobre o Rio Negro, ligando Viedma a Carmen de Patagones, em 1936, também contribuiu para facilitar o acesso a Bariloche, permitindo a viagem sem transbordo desde Buenos Aires, até a Estação Constitución. Em 1937, o trem transportou 1.800 passageiros até Bariloche.

ii. A construção da ferrovia de Ing. Jacobacci a Esquel

O ramal Ing. Jacobacci-Esquel levou ao tráfego do tronco principal – Bariloche a Viedma⁵¹ – demandas de passageiros e cargas originárias de áreas mais ao sul de San Carlos de Bariloche, especialmente a pioneira Colonia 16 de Octubre – futura Trevelín – e localidades como Esquel, fundada em 1906, Epuyén, El Bolsón, Corral Foyel e La Chollilla, de onde, até então, o transporte de lã era feito por carroças ou *carretas*.

Figura 13. *Carretas* transportando fardos de lã – início século XX

Fonte: Sepiurka e Miglioli (2001)

⁵¹ Antes de se completar o traçado até Bariloche, a Línea Sur já havia sido estendida de San Antonio del Oeste até o porto de Viedma, de forma a agilizar a logística de transporte fluvial e fazer o contato com a cabeceira do Ferrocarril del Sur, que tinha fim em Carmen de Patagones, do lado oposto do Rio Negro.

A Colonia 16 de Octubre foi fundada em 1887, quando foram trasladados alguns imigrantes galeses instalados, desde 1865 em áreas mais ao sul de Chubut. Já em 1891, o povoado tinha 900 ovelhas e alguns moinhos de farinha⁵², lançando as bases do que viria a ser a economia regional décadas mais tarde (FABRE et al., 2002). Por isso, a dinamização da produção em face do isolamento da colônia foi justificativa suficiente para a instalação de uma ferrovia.

Por indisposição orçamentária e desentendimentos técnicos, a construção da ferrovia foi aprovada com bitola econômica ou estreita, ou *trocha angosta*, de 0,75m, sendo esta a fonte do apelido do ramal, *La Trochita* – ou “bitolinha”, do espanhol.

O trecho Esquel-Ing. Jacobacci fazia parte dos planos da *Red de Ferrocarriles Levianos de la Patagonia*, projeto que se somaria aos três troncos principais da Ferrocarriles del Estado. No entanto, dos 1.275 quilômetros previstos para esta rede, foram completados somente cerca de 320 quilômetros, dando acesso à Colonia 16 de Octubre, a Esquel, a Epuén, a El Bolsón e a El Maitén

Para a instalação desta linha, realizaram-se vários estudos e prospecções de campo entre 1910 e 1912, redundando, em 1922, no início das obras (ZUKER; ZENA, 1998), mas a construção passou por vários percalços, desde a recorrente falta de verbas até alterações de traçados. De 1934 em diante, a construção efetivamente se desenvolveu e, em 1937, os trilhos chegaram até El Maitén, que se converteu num importante enclave de oficinas ferroviárias. Finalmente, em maio de 1945, o serviço atingiu Esquel e, em 1950, iniciou-se o transporte de passageiros.

A partir de 1947 toda a rede ferroviária argentina foi estatizada e centralizada pela Ferrocarriles Argentinos. No tocante aos seus efeitos para a operação da *Trochita*, Sepiurka e Miglioli (2001) consideram:

[a] federalização estatal dos trens sob administração da Ferrocarriles Argentinos não conseguiu reverter a deterioração do sistema ferroviário; ao contrário, o processo negativo se agravou e se acelerou num viciado pelo centralismo e por gestões demagógicas da política estatal e sindical.

Na realidade, nesse período, as ferrovias já deixavam antever suas fraquezas e a concorrência de outros meios de transporte era patente. Em 1960, a estatal Aerolineas Argentinas iniciou vôos a Bariloche, oferecendo uma opção mais cômoda

⁵² Fabre et al. (2002) informam que o significado em galês para Trevelín é justamente “povo do moinho”, em função do trabalho pioneiro de John Evans com o primeiro moinho originário de Gales em 1889.

ao crescente fluxo turístico da região⁵³. As rodovias também se expandiram de forma consistente, fazendo o transporte por caminhão ou automóvel ser preferido ao lento e pouco freqüente serviço semanal entre San Carlos de Bariloche e Buenos Aires.

Indicando o final da “época do ouro”, em 1961, suprimiram-se os serviços de passageiros entre Trelew-Rawson-Alto las Plumas e, no final dos anos 70, nos trechos de Puerto Deseado-Las Heras e Comodoro Rivadavia-Colonia Sarmiento (SEPIURKA; MIGLIOLI, 2001). Gómez (2003) informa que, de todas as ferrovias da Patagônia, somente os trechos Viedma-San Carlos de Bariloche e Río Gallegos- Río Turbio mantêm serviços regulares de passageiros, mas com frequências reduzidas. No trecho Ingeniero Jacobacci-Esquel os serviços se encerraram em 1991.

Em termos técnicos, a *Trochita* não condizia mais com a realidade dos transportes na região, pois suas estruturas tornaram-se obsoletas comparativamente a outros modais. Relatos dos locais informam que, por ser a bitola tão estreita, os descarrilamentos eram constantes, gerando acidentes e atrasos.

Com a pavimentação da Ruta Nacional 23, de Bariloche à capital da província, Viedma, e posteriormente, a Ruta Provincial 258, de Esquel a Bariloche, a acessibilidade à região concentrou-se no modal rodoviário. Outras rodovias foram gradativamente asfaltadas, confirmando o transporte automotor como prioritário.

Mesmo diante dessa realidade, determinados setores das comunidades locais tinham relações de afetividade suficientemente fortes para protestar em favor de *La Trochita*. De fato, a ferrovia permanecia no imaginário coletivo regional mais como marca de uma época, do que como opção de transporte. Assim, delinearam-se as formas pelas quais as estruturas da ferrovia converteram-se em patrimônio cultural, num processo em que o valor histórico foi a principal justificativa para que se empreendesse sua preservação e recuperação.

iii. O passado recente

O divisor de águas entre a fase “ferroviarista” e a fase “preservacionista” pode ser atribuída a um artigo publicado em 1992 no New York Times por Nathaniel Nash.

⁵³ Fabre et al. (2001) informam que a região de Bariloche passou a ser atendida por vôos comerciais diretos a Buenos Aires em 1947, sem, porém, citar a companhia que oferecia os serviços.

Ainda que carregado de certo romantismo, o trecho a seguir evidencia como o patrimônio cultural ferroviário pode se integrar ao turismo:

A única esperança é que os investidores sejam convencidos de que La Trochita tem um valor histórico e turístico. (...) esta é uma das viagens mais singulares do mundo em um dos lugares mais singulares do planeta. As pessoas sempre se sentem impressionadas pela Patagônia.

O trecho da reportagem sintetiza os valores culturais e paisagísticos exclusivos do VEP, que, não sendo mais competitivo nos termos logísticos, passa a ser valorizado por sua singularidade histórica. Para que se prosseguisse nesse processo de valorização, foi necessário que dois governos provinciais assumissem a responsabilidade pelas propostas de cunho preservacionista, o que incluía reativação do trecho e a exploração do transporte ferroviário com vistas ao turismo.

Na década de 1990, com o processo de privatização do sistema ferroviário, o governo argentino ofereceu às províncias a possibilidade de assumirem o transporte de passageiros, ao passo que o transporte de carga foi integralmente privatizado.

Uma parte do transporte ferroviário de passageiros manteve-se como serviço público em algumas províncias e a outra, por razões de inviabilidade econômica ou desatualização das estruturas, foi suprimida (KOGAN, 2004). Quando da concessão, Río Negro e Chubut assumiram o ramal de Esquel por 30 anos, no intuito de reativar o serviço regular de passageiros (SEPIURKA; MIGLIOLI, 2001). Porém, fracassada esta proposta, atualmente, existem apenas serviços turísticos em Chubut.

c. Adaptação para o turismo

A província de Chubut, ultimamente, tem desenvolvido atrativos que realçam de maneira positiva seus recursos. Nesse contexto, o Viejo Expreso Patagónico é um produto recente, que nasce como possibilidade para o turismo cultural, dando mais dinamismo aos recursos naturais de destacada relevância.

Administrativamente o VEP, desde 1994, está vinculado à Secretaria de Turismo da Província del Chubut⁵⁴. A operação é feita por funcionários provinciais, mas há também trabalho voluntário da Asociación Amigos del Tren. O trem, que desempenhou papel preponderante na colonização, atualmente tem outras funções: por seu potencial de atração turística, seus remanescentes – agora entendidos como

⁵⁴ Por ter gestão estatal da província, o VEP é oficialmente denominado *Ferrocarril Provincial del Chubut*.

patrimônio cultural ferroviário – são parte da imagem turística regional, em que o transporte, de elemento logístico, converteu-se em produto turístico.

Observando em perspectiva histórica, o turismo vem se consolidando numa vasta região cujo centro mais dinâmico foi e é Bariloche. Contudo, outras localidades também vêm lançando propostas de desenvolvimento turístico, de modo que a inserção turística do VEP se dá num momento de diversificação das possibilidades de turismo numa zona bastante tradicional para o turismo na Argentina.

i. Caracterização da região turística

A oferta turística da região se vincula basicamente com os atrativos da Cordilheira dos Andes, dos quais se destacam os esportes de inverno e as práticas ecoturísticas. O centro turístico mais consolidado é Bariloche, uma cidade que, desde as primeiras décadas de existência, se dedica à atividade turística. A cidade, porém, originalmente já teve funções agrícolas, em torno do negócio de lãs de Carlos Wiederhold – daí o nome San Carlos de Bariloche. A urbanização da zona fronteiriça se acentuou com a definição dos limites, resultando na criação de Nahuel Huapi, em 1902, originada do primeiro povoamento de San Carlos de Bariloche.

A criação da Comisión de Parques Nacionales, em 1934, foi importante não só na manutenção das fronteiras, mas também no estímulo ao turismo na região. Exequiel Bustillo, foi o primeiro presidente da Comisión de Parques Nacionales⁵⁵ e centrou suas ações na Patagônia. Subjacente à proposta de preservação, nasciam projetos de “turistificação” das regiões patagônicas, como o Parque Nacional Nahuel Huapi. A diversidade e a densidade biológica foram, ao lado da posição fronteiriça estratégica, os motivos que colaboraram para sua criação. Na prática, o parque acabou sendo um instrumento catalisador do desenvolvimento turístico nas províncias de Neuquén, Río Negro e Chubut.

A criação de Nahuel Huapi coincide com a chegada do trem a Bariloche, em 1934, o que foi vital para o turismo na região, pois, ao se oferecerem atrativos inusitados e logística eficiente, criou-se uma nova área de interesse turístico na Argentina. Nos dez primeiros anos, a Administración de Parques Nacionales empreendeu um conjunto de ações para a conservação do patrimônio natural e o

⁵⁵ Anos mais tarde, a Comisión foi renomeada como Administración de Parques Nacionales – APN. Tamanho é o vínculo, já em suas origens, entre turismo e áreas naturais, que até hoje a APN existe como uma “administração descentralizada” da Secretaría de Turismo de la Nación.

fomento da atividade turística. O projeto urbano de Bariloche priorizou um estilo montanhês, em pedra e madeira, como na Catedral de Bariloche, a Estação Ferroviária e o Centro Cívico. Construíram-se ainda o Hotel Llao Llao, o Molhe do Lago Nahuel Huapi, o catamarã Modesta Victoria e estação invernal no Cerro Catedral. A entidade atuou inclusive como credora à construção de hotéis em Nahuel Huapi e Junín de los Andes.

Figura 14. Catedral de Bariloche
Fonte: Thiago Allis (2004)

Figura 15. Centro Cívico de Bariloche
Fonte: Thiago Allis (2004)

Analisando a evolução urbana de Bariloche, Lolic (2003) informa que, além da agropecuária, previra-se, originalmente, uma função industrial para a cidade. No entanto, fracassada tal política, foi o turismo que incentivou seu desenvolvimento. Com o início dos vôos em 1947, a expansão da rede hoteleira e a difusão dos esportes de inverno, a região se consolidou como importante zona turística.

As opções de turismo se diversificaram ao norte a ao sul de Bariloche, como em San Martín de los Andes, Junín de los Andes, Chapelco e Esquel, especialmente em unidades de conservação nacionais, como os parques nacionais de Laguna Blanca, Lanín, Nahuel Huapi, Los Arrayanes, Lago Puelo e Los Alerces.

Em Río Negro, desde a provincialização do transporte ferroviário, dois trens de se somaram ao acervo turístico regional. Um deles, o Tren Patagónico, apesar de não ser um serviço exclusivamente turístico, desempenha importante papel na acessibilidade à região turística de Bariloche. O trajeto de 826 quilômetros se estende desde Viedma até Bariloche, cruzando toda a província no sentido

latitudinal. O Tren Histórico a Vapor, que conta com a colaboração de ex-ferroviários, é um serviço essencialmente turístico que parte de Bariloche e, num curto trajeto, faz um passeio de um dia inteiro até a Laguna Los Juncos, nas redondezas da cidade.

Esses e outros atrativos concentram-se na Província de Rio Negro, que acaba sendo a fonte de demandas para o turismo na Província del Chubut. Notamos, assim, uma mobilidade turística indireta, com fluxos que convergem majoritariamente para Bariloche e, daí, se subdividem para outras partes ao norte e ao sul.

Diante deste cenário, adotamos a Província de Chubut como referencial, primeiro, porque os dois trechos operados pelo VEP estão nesta província. Assim, os impactos do turismo, como a ocupação hoteleira e o contato dos turistas com moradores, serão absorvidos mais diretamente no entorno direto dessas ferrovias turísticas. E, segundo, sendo a região de Bariloche uma zona de turismo consolidada, consideramos mais produtivo focar nossa análise numa área ainda pouco desenvolvida, que abriga os representantes do objeto desta pesquisa.

ii. Inserção da ferrovia turística na região de interesse

Os passeios do VEP se desenvolvem em dois departamentos da Província del Chubut, onde estão, além de Esquel e El Maitén, Lago Puelo, Epuyén e Leleque, Trevelín e o Parque Nacional de los Alerces.

Mapa 13. Província de Chubut
Fonte: www.patagonia.com.ar (2005)

Os atrativos da Província de Chubut são essencialmente naturais, como a Península Valdés, uma área natural protegida na costa atlântica, propícia à observação de baleias. Em 2003, o local recebeu 175.630 visitantes, dos quais 26% eram estrangeiros. Os parques nacionais de los Alerces e Lago Puelo também são bastante procurados, e estão nos mesmos departamentos dos passeios do VEP (SECRETARIA DE TURISMO DE LA PROVÍNCIA DEL CHUBUT, 2005).

O Parque Nacional de los Alerces, criado em 1937, recebeu na temporada 2003/2004 mais de 118 mil visitantes, e o Parque Nacional Lago Puelo, próximo a Epuyen, recebeu mais de 45 mil visitantes em todo o ano de 2004 – quase o dobro de 2001 (SECRETARIA DE TURISMO DE LA PROVÍNCIA DEL CHUBUT, 2005). Essas estatísticas mostram que recursos importantes da província são dinamizados, ao menos quantitativamente, para usos turísticos, sugerindo que o turismo desempenha papel tendencialmente maior na região de interesse.

Esquel, por seu precoce desenvolvimento agropecuário e econômico, tornou-se uma cidade de “primeira categoria”, no contexto provincial, onde os serviços urbanos se desenvolveram com alguma predominância em comparação a cidades vizinhas. Com cerca de 28 mil habitantes, oferece uma gama de serviços turísticos relativamente diversificada, com mais de 60 meios de hospedagem. A estação de esqui de La Hoya, localizada a 13 quilômetros do centro da cidade e dentro do Parque Nacional de Los Alerces, por não ser tão solicitada quanto Bariloche, oferece preços menos inflacionados. Outro diferencial de La Hoya é o longo período de utilização das pistas, que se estende desde junho até a outubro.

El Maitén, hoje com quatro mil habitantes, teve origem, em 1911, com a Compañía de Tierras del Sur de Argentina, de capitais ingleses. O que trouxe fôlego econômico e integração regional à Estância El Maitén foi o acesso à ferrovia, cruzando seu território após mudanças nos planos originais. A operação ferroviária também trouxe outras funções ao povoado, que passou a abrigar as oficinas ferroviárias e 200 funcionários. Por isso, sua evolução urbana foi pontuada por traços culturais ligados à ferrovia. Ainda hoje, as locomotivas Baldwin e Henschel utilizadas no trecho são mantidas nas oficinas de El Maitén, onde são feitas as obras de restauro e reforma dos carros de passageiros e locomotivas.

Ainda que o ecoturismo se destaque em Chubut, os aspectos culturais também merecem atenção. Um único tema – a ferrovia – é capaz de concentrar especificidades culturais interessantes ao desenvolvimento turístico e o VEP evidencia, numa série histórica, quantidades de turistas não negligenciáveis.

Desde que começou a operar sob administração provincial, em 1994, o VEP acumula 108.916 visitantes – para o período 1994-2003. Em termos gerais, o ano de 2003 foi o que apresentou melhores resultados: juntos, os dois trechos transportaram mais de 20 mil turistas (SECRETARIA DE TURISMO DE LA PROVÍNCIA DEL CHUBUT, 2005).

Tabela 17 – Evolução no fluxo de turistas no VEP – 1994-2003

Ano	Total de turistas por trecho	
	Esquel-Nahuel Pan	El Maitén-D.Thomae
1994	3.923	1.087
1995	5.152	654
1996	5.836	2.159
1997	3.471	675
1998	11.028	4.880
1999	10.270	4.281
2000	9.947	3.094
2001	10.062	2.185
2002	8.032	1.739
2003	15.503	4.638
Totais	83.224	25.692
Total geral: 108.916		

Fonte: Secretaría de Turismo de la Provincia del Chubut (2005) – adaptado por Thiago Allis.

Gráfico 7. Evolução do fluxo de turistas no VEP – em número de passageiros

Fonte: Secretaría de Turismo de la Provincia del Chubut (2005) – adaptado por Thiago Allis.

As instabilidades econômicas de 2001, em parte, explicam uma baixa de visitantes no fluxo em 2002. Mas é a partir deste ano que ambos os trechos projetam melhores resultados. De certa forma, é esperado que o trecho Esquel-Nahuel Pan tenha maior demanda, pois Esquel é um centro regional melhor estruturado.

No que tange à preservação do patrimônio cultural, lembramos que as estações ferroviárias originais nunca foram construções complexas. No trajeto, a maior parte das paradas é feita em *apeaderos*, sem muito requinte arquitetônico – o que, todavia, não anula sua significância cultural e histórica. Assim, o patrimônio cultural ferroviário se faz notar fortemente no material rodante, formado por locomotivas e carros de passageiros originais restaurados. Além disso, a memória ferroviária remanescente das comunidades e as construções secundárias, como antigas casas de funcionários feitas de dormentes, são parte significativa do acervo turístico.

Figura 16. Locomotiva 1922 – Esquel
Fonte: Thiago Allis (2004)

Figura 17. Casa feita de dormentes – Nahuel Pan
Fonte: Thiago Allis (2004)

Recordamos que a outorga dos serviços ferroviários na Argentina prevê “concessão integral de exploração”, de forma que a entidade concessionária seja responsável pela manutenção do material rodante e das estações (KOGAN, 2004). Portanto, no tocante à preservação, entendemos que o concessionário terá sob sua responsabilidade o cuidado com todo o patrimônio ferroviário concedido, o que inclui sua reforma, restauração e uso adequado.

O trecho todo é tombado como patrimônio nacional, incluindo material rodante e estações remanescentes. Em 1999, o Decreto Nacional 349/99⁵⁶ foi incisivo ao

⁵⁶ O decreto se baseia nos preceitos da Comisión Nacional de Museos y de Monumentos y Lugares Históricos, que considera como monumento histórico nacional “um imóvel de existência material, construído ou edificado, onde tiveram origem ou transcorreram fatos de caráter histórico, institucional ou ético espiritual, que por suas

declarar o VEP como patrimônio histórico nacional (SEPIURKA; MIGLIOLI, 2001), considerando que “as vias férreas, os vagões, as locomotivas e as seis estações da *Trochita* constituem um testemunho indivisível dessa obra de engenharia que tanto tem contribuído e contribui às comunicações e ao turismo na região”.

O desenvolvimento do turismo nessa região passa, portanto, pela preservação e valorização do patrimônio cultural, seja ele material ou imaterial. Do que apreendemos dos dois trechos turísticos, nota-se uma preocupação original na valorização das formas culturais criadas pelo trem, como os edifícios, a memória social coletiva e o próprio traçado. Ao citar os bens tombados como “indivisíveis”, entendemos que a validade e a necessidade da preservação, do ponto de vista histórico e cultural, se expressam na sua conservação em conjunto, no contínuo do traçado da ferrovia, o que é perfeitamente operacionalizável numa ferrovia turística.

Ao fazer menção a esse acervo cultural protegido, destacamos o peso cultural na construção das paisagens regionais. Não somente as estações ou determinadas estruturas do percurso exercem atração no visitante, senão toda a empresa ferroviária, contextualizada em sua paisagem original. Os ambientes transformados e completados pelos expedientes da ferrovia articulam uma paisagem específica, que, atualmente, serve de recurso para a estruturação de uma ferrovia turística.

Conceitualmente, essa situação pode ser referenciada na “paisagem urbanística”, como proposto por Scherer (2002). A autora, citando o geógrafo canadense Edward Relph, diz que a paisagem urbanística

É o domínio do visual e é a um só tempo substancial e imaterial; além das características da paisagem em geral, inclui, sob formas e proporções variadas, edificações e conjunto de edificações, isto é, relações entre essas edificações e entre elas e o espaço não-edificado.

Assim, a paisagem das pequenas cidades está presente na memória coletiva do trem – *imaterial* = não-edificado –, bem como nas estruturas físicas implantadas pela ferrovia – *substancial* = conjunto de edificações. Esses conceitos são bastante caros à nossa análise por tratar de paisagem e de urbanização sem necessariamente criar uma dependência de escala com o urbano. Portanto, a

consequências transcendentais resultam valiosos para a identidade cultural da Nação, seja por suas características arquitetônicas singulares ou de conjunto, tal bem se constitui em um referencial válido para a história da arte ou da arquitetura na Argentina” e que “sua preservação e presença física – compreendido seu entorno – tem por finalidade transmitir e afirmar os valores históricos ou estéticos que neste bem se concretam...” (CENTRO DE DOCUMENTACIÓN Y INFORMACIÓN DEL MINISTERIO DE LA ECONOMÍA, 2005).

paisagem urbanística associada ao Viejo Expreso Patagónico, materializada pelo diálogo entre o acervo ferroviário, a paisagem natural, as representações sociais das comunidades e a própria viagem no trem, propicia atividades típicas de turismo cultural.

Mostramos que o transporte ferroviário fez-se inviável econômica e tecnicamente, o que, todavia, não inviabiliza a exploração produtiva das estruturas ferroviárias. Estando tais estruturas a serviço do turismo, a premente lógica de mercado não parece estar corrompendo os valores tradicionais locais. Ao contrário, imprimindo-lhes toques de pitoresco e curiosidade, o turismo converte-se em ferramenta de fortalecimento de traços culturais dos períodos áureos da ferrovia.

É fato que, se mal equacionada, essa linha de desenvolvimento pode redundar em exagerada espetacularização do patrimônio cultural; e, em sua essência, é inegável que o turismo apresente traços da “sociedade do espetáculo”. Ainda assim, diante da falta de opção para um enorme conjunto do patrimônio cultural ferroviário, o turismo e o lazer parecem ser soluções bastante sensatas para o re-uso de estruturas despojadas de suas funções originais.

Falamos, com efeito, num turismo planejado e desenvolvido por ações responsáveis, de forma a rechaçar situações turísticas avassaladoras. Na prática, porém, o turismo ao redor do mundo mostra-se insensível a essas diretrizes. Por isso, é a partir da articulação social local e do senso de respeito do corpo técnico de planejamento turístico que emergirão respostas mais coerentes a cada realidade.

As atividades turísticas do VEP, como visto, representam um conjunto de ações de ordem estratégica, já que, por trás do turismo, os anseios de valorização histórica e cultural são mais antigos e prevalecem. Portanto, a construção de produtos turísticos e sua comercialização são etapas posteriores a um processo de amadurecimento, nascido das preocupações com o patrimônio cultural.

Antes que o serviço regular de passageiros fosse extinto, turistas circulavam pela região, que se surpreendiam com a singularidade das estruturas ferroviárias. Por isso, ante a possibilidade da degradação deste patrimônio, é natural que as províncias envolvidas – Chubut, com mais afinco – queiram fortalecer a atividade turística. Assim, o turismo, que era apenas uma função desta ferrovia, converte-se em sua razão essencial, ainda que, para isso, o trem opere em trechos parciais.

Concluímos, portanto, que os três grandes temas desta pesquisa – turismo, preservação do patrimônio cultural e transporte ferroviário – se fazem convenientemente observáveis no VEP. Seria ingênuo pensar que estamos diante de uma situação ideal, em que as ferrovias turísticas corrigiriam todos os descaminhos na preservação do patrimônio cultural; ainda assim, pelo exposto, vislumbramos possibilidades de melhoramentos, desde que a preocupação com o patrimônio – de forma ampla – preceda e acompanhe o desenvolvimento turístico.

Talvez, esta seja a questão central ao se tratar o patrimônio cultural ferroviário. A ferrovia, por sua origem e função ligadas à mobilidade, exige, como condição *sine qua non*, a continuidade dos deslocamentos para o sucesso de projetos de refuncionalização. Não é sem sentido que muitas ferrovias turísticas se intitulem “museus dinâmicos” por sua capacidade de transmitir conteúdos com um trem em movimento.

Conclusões

Conclusões

Ao longo deste trabalho, verificamos que o turismo é uma promissora atividade geradora de receitas para as contas nacionais, especialmente quando se trata da entrada de turistas internacionais. Por isso, o motivo para a esperança em relação ao turismo – em alguns casos, entendido ilusoriamente como uma panacéia – são seus potenciais benefícios econômicos. Contudo, longe de ter sua essência explicada pelos fatores econômicos, o estudo do turismo exige abordagens mais complexas.

Neste trabalho, procuramos entender condicionantes abrangentes à organização do turismo para que, diante de um cenário desenhado, pudéssemos inserir nosso objeto de trabalho com mais propriedade. Em sendo o turismo um tema transversal a várias disciplinas e setores das relações sociais, foi imprescindível lançarmos mão de algumas categorias de análise mais amplas. Além de ser esta uma premência metodológica, consideramos que este exercício também tenha contribuído para a teorização do estudo do Turismo na América Latina, posto que este não conta – ao menos até o momento – com um corpo de conceitos plenamente consolidado.

De início, procuramos entender, de forma panorâmica, como assuntos de ordem global se articulam e interferem na estruturação das regiões sub-nacionais. Assim, o fenômeno que vem sendo chamado de globalização foi o ponto de partida para temas gerais. Reiteramos, porém, que esta análise não constituiu a parte central deste trabalho.

Com efeito, o olhar crítico sobre a globalização sob o prisma das ciências sociais contribuiu sobremaneira, como ferramenta conceitual, para a análise de algumas especificidades de nosso objeto de estudo. Verificamos que a passagem de uma “sociedade nacional” para a predominância de uma “sociedade global” vem desencadeando uma série de transformações sociais e espaciais, cujos resultados incluem, dentre muitos outros, a ampliação do significado do turismo.

Vale dizer que as adaptações espaciais, muitas vezes, se fazem presentes de maneira clara, sendo que uma delas diz respeito aos re-arranjos espaciais urbanos. Dentro deste processo, alguns setores urbanos são adaptados para fins específicos, como o turismo, especialmente o turismo cultural. Para tanto, os remanescentes

arquitetônicos ganham funções diferenciadas das originais, visando atender demandas contemporâneas. O turismo, assim, entra para o rol das atividades urbanas pós-modernas, em consonância com a priorização do setor terciário.

Nesse processo, foi prioritário reconhecermos a gradativa mercantilização da cultura, uma das mais importantes estratégias de comercialização das cidades. O turismo, nesse caso, desempenha uma função acentuada, já que veicula valores locais e nacionais expressos no patrimônio cultural, normalmente a partir da organização de produtos turísticos em áreas “requalificadas” da cidade.

Nosso assunto central – o turismo – está sendo influenciado e se moldando a partir de questões que fogem ao nível local, exigindo que joguemos luz para a temática da globalização. Em paralelo, a urbanização, no atual estágio em que se encontra, também segue se acomodando em função de questões globais – ainda que isso se dê de forma fragmentada e heterogênea. Por isso, no que concerne à atualidade do estudo em tela, consideramos que o turismo e a gestão do urbano convergem para pontos em comum, ambos insertos numa realidade que se reporta no global. Sabemos, porém, que esses são os traços gerais de um fenômeno complexo e multifacetado, sendo sua apreensão condição *sine qua non* para a atualidade das discussões que envolvam temas mais específicos no turismo.

Pudemos constatar que, quaisquer que sejam suas formas e as críticas decorrentes, o turismo e a “refuncionalização” urbana são fenômenos que ganham atenção especial no atual estágio da urbanização, altamente influenciada pelas relações globalizadas. Sabemos que este processo é dinâmico, mas seus resultados, no que ao tange o turismo cultural, já são notórios, como, por exemplo, nos “centros históricos” em países centrais ou periféricos que sofrem processos de revitalização, restauração, reabilitação, etc, numa clara tentativa de se atualizarem com as demandas globais de produção. Assim, obras de restauro de edifícios e reconversão de usos tornam-se paradigmas de novas estratégias no âmbito das administrações dos territórios urbanos, evidenciando políticas de “empresariamento urbano”.

Tendo em vista que as porções dos territórios nacionais que estudamos não se restringem aos grandes aglomerados urbanos, a análise do discurso acerca da valorização do patrimônio cultural enquanto insumo para produtos turísticos

transcende o cenário tradicional da cidade global. Ainda que não fale especificamente de turismo, Castells é esclarecedor ao propor que as cidades, mesmo numa ordem global pretensamente homogeneizante, estruturam-se segundo uma hierarquia urbana, na qual todos os níveis se relacionam com o global, mas de maneira e em escalas diferenciadas. Isso é particularmente importante para desconstruir o senso comum que aponta para um modelo que atinge na homogeneidade as diferentes realidades urbanas.

O entendimento geral dessa situação foi-nos extremamente importante, pois o estudo do objeto de pesquisa se deu em contextos urbanos bastante variados: num extremo, densamente urbanizado e altamente conectado à escala global, e no outro, porções do território nacional em que a urbanização se apresenta de forma mais fluida, através de estruturas que a literatura tradicional não costuma estudar.

Já que uma das entradas para o estudo das ferrovias turísticas foi o patrimônio cultural – ferroviário, no nosso caso – optamos por percorrer o caminho da valorização da cultura como ferramenta de gestão urbana – processo que se iniciou em grandes cidades, localizadas no topo da hierarquia urbana. Todavia, como pudemos notar nos estudos de caso, os contextos urbanos analisados são bastante díspares, o que, por sua vez, não impediu o estudo do patrimônio cultural com vistas ao turismo.

De fato, os conceitos, valores, práticas e experiências do empresariamento urbano, com destaque para as propostas de requalificação urbana, extrapolam os grandes conurbados centrais da rede urbana e são assimilados nas propostas de preservação e turistificação nos mais variados contextos. Comprovamos esta hipótese quando vemos que os projetos de revitalização se estruturam a partir de orientações semelhantes quando desenvolvidos nas cidades globais ou mundiais, ou em pequenas cidades, em regiões deslocadas dos tradicionais eixos econômicos ou turísticos. As ferrovias turísticas estudadas, mesmo que não sejam todas exatamente referenciadas em projetos de revitalização, são partes de uma valorização generalizada do patrimônio cultural, o que pode ser explicado pelo fortalecimento da indústria cultural global e, por conseguinte, do turismo.

Por isso, destacamos que nosso objeto de pesquisa segue, também, alguns padrões comuns de estruturação – ainda que com funções regionais variáveis e em

contextos urbanos diferentes. Lembrando a trajetória de instalação, consolidação, decadência e desestatização das ferrovias no Brasil e na Argentina, percebemos que, em linhas gerais, há muitos períodos semelhantes e até programas estilísticos que se referenciam mutuamente – já que os sistemas ferroviários operaram, como diz Tartarini, um transplante de estruturas diretamente da Europa. Da mesma forma, ambos estão envoltos por um contexto em que o patrimônio ferroviário reveste-se de uma valorização simbólica, tornando-se, pois, *patrimônio cultural ferroviário*.

Essas constatações ajudaram-nos a entender qual a sustentação lógica para se desenvolverem ferrovias turísticas em quaisquer regiões dos dois países, segundo propostas de preservação observáveis normalmente nos grandes centros urbanos. Podemos dizer que, assim como a urbanização na atualidade é caracterizada pela globalização, as práticas preservacionistas – no que elas têm de relação com o turismo – também se explicam com base nas condicionantes globais.

Para que pudéssemos concluir isso, foram imprescindíveis um detalhamento e aprofundamento nas questões locais pertinentes a cada ferrovia turística eleita. Certamente, tais ferrovias passam por relações não-turísticas em suas regiões, o que foi possível entender no plano histórico das ferrovias nacionais. Da mesma forma, soubemos que hoje elas são produtos turísticos – consolidados ou em amadurecimento – pela aproximação da realidade turística maior das regiões estudadas.

Sendo assim, é importante pontuar que a análise do patrimônio cultural – a despeito de seu tratamento comercial “espetacularizado” – é base para abordagens mais completas acerca do turismo. No nosso caso, as representações culturais das sociedades estudadas foram vinculadas a um expediente técnico que passou a povoar os países latino-americanos a partir do século XIX, a ferrovia. Estudamos, pois, as materializações espaciais e as relações sociais entre as comunidades e a ferrovia, de forma a entender como o passivo ferroviário atual entra no circuito da produção turística. Desse cruzamento, emergem questões do patrimônio cultural muito próprias dos países estudados, sem, porém perdermos o fio condutor que perpassa, de forma similar, o assunto central deste trabalho, o turismo.

Por último, mas não menos importante, consideramos que a oportunidade de uma pesquisa comparada ensejou cuidados metodológicos importantes para nosso

entendimento mais objetivo sobre a temática da integração latino-americana. Ademais das especificidades nacionais e locais – exemplificadas com os estudos de caso –, a abordagem comparativa exigiu adaptações ao método que se foi construindo no decorrer das pesquisas. As causas para tanto, foram várias, a saber: a) conceituais, pois o objeto de pesquisa tratado em ambos os países foi e vem sendo estudado a partir de um aparato metodológico diferente, o que resulta em um material de pesquisa heterogêneo em termos de profundidade de análise e em volume de informações, b) técnicas, já que, apesar de termos proposto uma definição para ferrovia turística, cada um dos casos argentinos ou brasileiros se organizam, por vezes, de formas diferentes – ainda que, no geral, a reverência ao patrimônio cultural seja uma tônica geral.

Aqui, portanto, cabem algumas conclusões específicas à nossa problemática original: as ferrovias turísticas contribuem para a preservação do patrimônio cultural ferroviário? No saldo geral, podemos dizer que os casos estudados colaboram para a preservação deste patrimônio. Notamos, porém, um paradoxo: naqueles casos em que a reverência aos remanescentes da ferrovia é maior, o aspecto empresarial é ligeiramente negligenciado, como no caso do Viejo Expreso Patatagónico; enquanto que, nos casos mais bem posicionados mercadologicamente, o patrimônio se apresenta de forma superficial, ofuscado pelas práticas que o turismo de massa privilegia – como no trem da Serra Verde Express. No caso da Viação Férrea Campinas-Jaguariúna, o peso da experiência de duas décadas de operação, já está sendo positivo no que tange à sua comercialização, sem que isso, porém, diminua o rigor no tratamento do patrimônio ferroviário. No caso do Tren de la Costa, a despeito de suas atuais atribulações financeiras, percebemos que, ali, o patrimônio ferroviário foi tratado na forma mais clássica de empresariamento urbano, em que estão presentes a revitalização pelo viés do consumo e certa espetacularização.

Diante desses resultados e de algumas vicissitudes no decorrer da pesquisa, concluímos que, no tocante à temática da integração latino-americana, nosso trabalho gerou alguns resultados empíricos iniciais num campo pouco estudado de forma comparada.

Relembrando Canclini, quando afirma que os acordos comerciais não vêm sendo suficientes para compreender a atualidade globalizada, sugerimos que as

técnicas demasiadamente burocráticas dizem pouco sobre a realidade latino-americana do turismo. Por sua vez, Ianni, como vimos, deixou clara a importância da comparação, como sendo este um método indispensável quando se trata de refletir sobre as configurações e os movimentos da sociedade global.

Assim, o zelo para com os detalhes específicos e o cuidado para não redundarmos em simplificações exageradas parecem ser a maior contribuição deste estudo em paralelo. Centrando a comparação nas ferrovias turísticas, o exercício permitiu a aproximação ao estudo do turismo de uma forma que, sem desconsiderar o contexto globalizado, fossem realçadas particularidades pertinentes à “turistificação” das regiões.

É justamente por isso, ou seja, pelo reconhecimento destas disparidades e similitudes, que esperamos ter contribuído para a problemática da integração da América Latina. Sabemos que nossas categorias de análise e campos de estudo são apenas parte da totalidade latino-americana; mas isso não diminui a importância dos avanços setoriais, especialmente pela natureza interdisciplinar do turismo.

Correntemente, a integração latino-americana é apontada como via alternativa para a dinamização dos projetos de incremento sócio-econômico, o que viria, conseqüentemente, a aliviar seculares mazelas sociais. No entanto, nem sempre se tem claro quais são as portas de entrada para a abordagem comparada e, principalmente, pouco se exercita a capacidade de assimilação das especificidades locais, regionais e até nacionais nos projetos integradores.

Vimos que o turismo, enquanto fenômeno social e econômico, traçou caminhos distintos no Brasil e na Argentina, muito em função dos contextos em que se desenvolveram suas formas primordiais. Atualmente, mesmo que admitamos as particularidades regionais, somos impelidos a acreditar que os valores globalizados concorrem para o desenvolvimento turístico a partir de algumas características comuns.

De um assunto ainda pouco explorado, em ambos os países, despontam propostas regionais de desenvolvimento turístico em função de remanescentes do transporte ferroviário. Sem utopias quanto à significância dessas ferrovias turísticas nos contextos nacionais, mas também reconhecendo seus valores para o estudo do turismo, concluímos que elas podem contribuir de forma contundente para o

entendimento e o desenvolvimento do turismo no contexto latino-americano – desde que credenciadas por abordagens humanistas, atentas a um contexto global e, ao mesmo tempo, sensíveis às especificidades locais.

Referências bibliográficas

- ADMINISTRACIÓN DE PARQUES NACIONALES (APN). (2005). Disponível em: <<http://www.parquesnacionales.com.ar>>. Acesso em: 17 dez. 2005.
- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). Disponível em: <<http://www.antt.gov.br>>. Acesso em: 15 dez. 2005.
- ALFREY, Judith; PUTMAN, Tim. (1992). *The industrial heritage: managing resources and uses*. London and New York: Routledge.
- ALLIS, Thiago. (2002). "Ferrovia e turismo cultural: uma alternativa para o futuro da Vila de Paranapiacaba (SP)". *Revista Turismo em Análise*, São Paulo, v. 13, n. 2, nov. 2002. Escola de Comunicações e Artes. Pp. 29-53.
- _____. (2003). *Geografia e arqueologia como subsídios para o estudo do turismo*. O caso do Parque Nacional da Serra da Capivara. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação) – Escola de Comunicações e Artes, Universidade de São Paulo, São Paulo.
- ANDRADE, Rodrigo Melo Franco de (1987). *Rodrigo e o IPHAN: coletânea de textos sobre o patrimônio cultural*. Rio de Janeiro: Minc, Secretaria do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, Fundação Pró-Memória.
- ANTT REGULAMENTA TRENS TURÍSTICOS. *Revista Ferroviária*, 19 dez. 2003. Disponível em: <<http://www.revistaferroviaria.com.br>>. Acesso em: 11 jan. 2005.
- ARANTES, Otilia B. F. Arantes (2002). Uma estratégia fatal: cultura nas novas gestões urbana. In: ARANTES, Otilia; VAINER, Carlos; MARICATO, Ermínia (orgs.) (2002). *Cidade do pensamento único: desmanchando conceitos*. Petrópolis: Vozes. ISBN 85-3262-384-0.
- ARGAN, G. Carlo. (1998). *História da arte como história da cidade*. Trad. Pier Luigi Cabra. 4ª. ed. São Paulo: Martins Fontes.
- ARRUDA FILHO, Adonai (2005). *Serra Verde Express: desenvolvimento de um novo produto turístico*. In: VI SEMINÁRIO DE TURISMO CULTURAL FERROVIÁRIO, 2005, Curitiba. 1 CD ROM.
- ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. (2002). *NBR 6023:2002: Informação e documentação, referências, elaboração*. Rio de Janeiro.
- ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DOS OPERADORES DE TRENS TURÍSTICOS E CULTURAIS (ABOTTC). *Report Anual – 2004*. Disponível em: <<http://www.abottc.com.br>>. Acesso em: 13 dez. 2005.
- BANCO INTERAMERICANO DE DESENVOLVIMENTO (BID). Disponível em: <http://www.iadb.org/countries/home.cfm?id_country=BR&Language=English>. Acesso em: 10 jan. 2006.
- BARBOSA, Ycarim Melgaço. (2001). *O despertar do turismo: um olhar crítico sobre os não-lugares*. São Paulo: Aleph (Série Turismo). ISBN 85-85887-54-0.
- BARBOSA, Elvis. (2004). *Ferrovias no Estado do Paraná: uma análise da infra-estrutura de logística e investimento após a desestatização*. Monografia (Conclusão de Curso) – Setor de Ciências Sociais Aplicadas, Universidade Federal do Paraná, Curitiba.
- BARREIRA, Irllys Alencar Fº. (2003). "A cidade no fluxo do tempo: invenção do passado e do patrimônio". *Revista Sociologias*. jan./jun. 2003, n.9, p.314-339. Disponível em: <<http://www.scielo.br>>. Acesso em: 29 jan. 2006. ISSN 1517-4522.

- BARRETO, Margarita. (1999). *Manual de iniciação ao estudo do turismo*. 7ª ed. Campinas: Papirus. (Coleção Turismo). ISBN 85-308-0343-4.
- _____. (2003). *Turismo e legado cultural*. 4ª ed. Campinas: Papirus (Coleção Turismo).
- BASUALDO, E. M. et al. (2002). "El proceso de privatización en la Argentina: la regnegociación con las empresas privatizada, revisión contractual y supresión de privilegios y de rentas extraordinarias". Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales, Área de Economía e Tecnología, abr. 2002. Disponível em: <<http://www.flacso.org.ar>>. Acesso em: 17 dez. 2005.
- BATTISTONI FILHO, Duílio (1996). *Campinas: uma revisão história*. Campinas: Pontes. ISBN: 85-7113-100-7.
- BAUMAN, Zigmunt. (1999) *Globalização: as conseqüências humanas*. Trad. Marcus Penchel. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed. ISBN 85-7110-495-6.
- BENI, Mario Carlos. (2001). *Análise estrutural do turismo*. 4ª ed. São Paulo: Ed. SENAC S. Paulo. ISBN 85-7359-031-9
- BORJA, Jordi; DE FORN, Manuel. (1996). "Políticas da Europa e dos Estados para as cidades". Trad. Adriana Rolim de Camargo. *Revista Espaço & Debates*. São Paulo, 1996, vol. 16, n. 39, p. 32-47. ISSN 0101-5621.
- BORRERO, José Maria. (2003). *La Patagónia trágica*. 1ª ed. Buenos Aires: Distal Libros.
- BOTELHO, Tarcísio R. (2005). *Revitalização de centros urbanos no Brasil: uma análise comparativa das experiências de Vitória, Fortaleza e São Luís*. *Revista EURE*, Santiago, ago. 2005, vol.31, no.93, p.53-71. Disponível em: <<http://www.scielo.cl>>. Acesso em: 29 jan. 2006. ISSN 0250-7161.
- BOULLON, Roberto C. (2002). *Planejamento do espaço turístico*. Trad. José V. Baptista. Bauru: EDUSC. (Coleção Turis). ISBN 85-7460-738-1.
- BOYER, Marc. (2003). *História do turismo de massa*. Trad. Viviane Ribeiro. Bauru: EDUSC, EDUFBA. (Coleção Turis). ISBN 85-7460-184-5 (EDUSC), 85-232-0294-3 (EDUFBA).
- BUSTILLO, Ezequiel. (1999). *El despertar de Bariloche: una estrategia patagónica*. 5ª ed. Buenos Aires: Editorial Sudamericana. ISBN 950-07-0458-7
- CACCIATORE, Julio. (1991). "El Ferrocarril del Bajo, Buenos Aires". *Revista Summa*, Buenos Aires, n. 282-283. mar. 1991, p. 21-24.
- CALELLO, Tomás. (2000). "Breve caracterización histórica de la región metropolitana de Buenos Aires". *Revista São Paulo em Perspectiva*, out./dez. 2000, vol.14, n. 4, pp. 34-42. Disponível em: <www.scielo.br>. Acesso em: 02 jan. 2006. ISSN 0102-8839.
- CAMPELLO, Glauco. (1998). *Revista ICOMOS Brasil 1998*, p. 122-128.
- CANCLINI, Néstor García. (2003). *A globalização imaginada*. Trad. Sérgio Molina. São Paulo: Iluminuras. ISBN 85-7321-197-0.
- CARLOS, Ana Fani A. (2001). *A cidade*. 5ª ed. São Paulo: Contexto. (Coleção Repensando a Geografia). ISBN 85-7244-015-1.
- CARRO, Rodrigo (2006). "Toque de Midas: modelo de gestão da GP Investimentos coloca ALL no rol das grandes ferrovias brasileiras". *Revista Ferroviária*, fev. 2006, ano 67, p. 26-28.
- CASTELLS. Manuel. (2000). *A questão urbana*. 1ª reimp. Trad. Arlene Caetano. Rio de Janeiro: Paz e Terra. (Coleção Pensamento Crítico, v. 48). ISBN 85-219-0327-8.
- _____. (2003). *Sociedade em rede*. 7ª ed. Trad. Roneide Venâncio Majer. São Paulo: Paz e Terra. ISBN 85-219-0329-4.

- CENTRO DE DOCUMENTACIÓN Y INFORMACIÓN DEL MINISTERIO DE LA ECONOMIA. Disponível em: <<http://infoleg.mecon.gov.ar/infolegInternet/anexos/55000-59999/57084/norma.htm>>. Acesso em: 20 dez. 2005.
- CONFEDERACIÓN ARGENTINA DE LA MEDIANA EMPRESA; PROGRAMA DE FORTALECIMIENTO AL COMERCIO MINORISTA. (s/d). *Corredor turístico de la Región Metropolitana Norte*. 1 folheto. Sem escala.
- CONSELHO DE DEFESA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO, ARQUEOLÓGICO, ARTÍSTICO E TURÍSTICO (CONDEPHAAT). Disponível em: <<http://www.cultura.sp.gov.br/portal/site/SEC/menuitem.da9951edef838c342ff05210c19714a0/?vgnnextoid=6ef9fbe356338010VgnVCM1000001c79410aRCRD>>. Acesso em: 03 mar. 2006.
- CHOAY, Françoise. (2001). *A alegoria do patrimônio*. Trad. Luciano Vieira Machado. São Paulo: Ed. Unesp: Estação Liberdade. ISBN 85-7448-030-4.
- CISELLI, Graciela. El ferrocarril ¿medio de transporte o vehículo poblador? In: BRIANO, Héctor A. (1999). *El ferrocarril de Puerto Deseado al Lago Nahuel Huapi: tramo Puerto Deseado-Cerro Blanco*. Puerto Deseado: Editorial Dunken, Biblioteca Pública, Popular y Municipal Florentino Ameghino.
- COMISIÓN ECONOMICA PARA A AMÉRICA LATINA Y CARIBE (CEPAL). *Anuario estadístico para América Latina y Caribe – 2004*. Disponível em: <<http://www.eclac.cl/cgi-bin/getProd.asp?xml=/publicaciones/xml/0/21230/P21230.xml&xsl=/deype/tpl/p9f.xsl&base=/deype/tpl/top-bottom.xslt>>. Acesso em: 15 dez. 2005.
- COMISSÃO EUROPEIA (Diretório Geral de Energia e Transporte). Disponível em: <<http://europa.eu.int>>. Acesso em: 13 dez. 2005.
- COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE (CNRT). *Servicios de pasajeros interurbanos, provinciales y turísticos – año 2005*. Disponível em: <<http://www.cnrt.gov.ar/index2.htm>>. Acesso em: 10 dez. 2005.
- COOPER, C.; FLEATHER, J.; WANHILL, S.; SHEPPERD, R. (2001). *Turismo: princípios e prática*. 2ª ed. Porto Alegre: Bookman.
- CORPORACIÓN ANTIGO PUERTO MADERO S/A. Disponível em: <<http://www.corporacionpuertomadero.com>>. Acesso em 14. dez. 2005.
- COULLS, Anthony; DIVAL, Collin; LEE, Robert. (1999). *Railways as world heritage sites*. Disponível em: <<http://www.icomos.org/studies/railways.htm>>. Acesso em: 29 jan. 2005.
- CRC&VB (2005). *Campinas entre as dez melhores*. Disponível em: <<http://campinas-regiao.cosmo.com.br>>. Acesso em: 12 dez. 2005.
- CRUZ, Rita de Cássia A. (2000). *Política de turismo e território*. São Paulo: Contexto (Coleção Turismo). ISBN 85-7244-138-7.
- DE LA TORRE, Oscar. (2002). *Sistema de transporte turístico*. Trad. Cláudia Bruno Galvão. São Paulo: Roca. ISBN 85-7241-379-0.
- EL CLARÍN. Disponível em: <www.clarin.com/diario/2005/11/10/fotos/info39.jpg>. Acesso em 13 dez. 2006.
- ESCRITÓRIO DE REVITALIZAÇÃO DO BAIRRO DO RECIFE. (s/d). *Evolução urbana*. Recife, Prefeitura Municipal do Recife. 3 pp. Mimeo.
- EUROPEUS REDESCOBREM O NORDESTE. (2005). *Revista Aero Magazine*, São Paulo, ano 12, n 139, dez. 2005. ISBN 0104-6233.
- EXAME. São Paulo: Ed. Abril, Anuário infra-estrutura – 2005-2006, nov. 2005.

- FABRE, Maria Murta O. et al. (2002). *El proceso de poblamiento de la región patagónica*. Universidad Católica Argentina, Programa de Investigación Geográfico Político Patagónico. Disponível em: <<http://www.uca.edu.ar>>. Acesso em: 10 jan. 2006.
- FBC&VR; SEBRAE; CTI (2001). *I Dimensionamento econômico do setor de eventos no Brasil: resultados na cidade de Campinas – 2001*. Disponível em: <<http://campinas-regiao.cosmo.com.br>>. Acesso em: 12 dez. 2005.
- FERNANDES, Ana Cristina. (2001). “Da reestruturação corporativa à competição entre cidades: lições urbanas sobre os ajustes de interesses globais e locais no capitalismo contemporâneo”. *Revista Espaço & Debates*. São Paulo, 1996, vol. 16, n. 39, p. 26-45 . ISSN 0101-5621.
- FERREIRA, J. (2005). “Políticas espaciais de requalificação urbana na área central do Rio de Janeiro: nova estética da desintegração local e espetáculo da projeção global”. *Revista Scripta Nova*. Universidad de Barcelona, ago. 2005, vol. IX, n. 194 (43). Disponível em: <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-194-43.htm>>. Acesso em: 27 jan. 2006. ISSN: 1138-9788
- FERREIRA DE BEM, Sueli. (1998). *Contribuição para estudos das estações ferroviárias paulistas*. Dissertação de mestrado, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de S. Paulo.
- GAZANEO, Jorge O.; SCARONE, Mabel M. (1977). “Síntesis historica del ferrocarril en Argentina”. *Revista Summa*, ago. 1977, p. 51-54.
- GIESBRECHT, Ralph M. (2001). *Um dia o trem passou por aqui*. São Paulo: Studioquatro
- GOELDNER, C; RITCHIE, J. R. B.; MCINTOSH, R. W. (2002). *Turismo: princípios, práticas e filosofias*. 8ª ed. Porto Alegre: Bookman.
- GOMES, Iclerécio. (1918). *Anuario Cia. Mogyana*. São Paulo: Casa Vanorden.
- GOMEZ, Guadalupe. *Reminiscencias ferroviárias*. *Revista Tiempos Patagónicos*, nov. 2003. Ano IV, n. 9. Disponível em: <<http://www.uca.edu.ar>>. Acesso em: 12 jan. 2006.
- GONÇALVES, Maria Flora. (1994). “Novas configurações do desenvolvimento urbano paulista”. *Revista Espaço & Debates*. São Paulo, 1994, vol. 14, n. 37, p. 39-53. ISSN 0101-5621.
- HALL, Colin Michael. (2004). *Planejamento turístico: políticas, processos e relacionamentos*. Trad. Edite Sciulli. 2ª ed. São Paulo: Contexto. (Coleção Turismo). ISBN 85-7244-188-3.
- HALL, Peter. (2002). *Cidades do amanhã: uma história intelectual do planejamento e do projeto urbanos no século XX*. 1ª ed. ampliada, 1ª reimp. São Paulo: Perspectiva.
- HARVEY, David. (1996). “Do gerenciamento ao empresariamento urbano: a transformação da administração urbana no capitalismo tardio”. Trad. Luís Octávio da Silva e Micaela Krumholz. *Revista Espaço & Debates*. São Paulo, 1996, vol. 16, n. 39, p. 48-64. ISSN 0101-5621.
- _____. (2005). *Condição pós-moderna*. Trad. Adail U. Sobral e Maria Stela Gonçalves. 14ª ed. São Paulo: Loyola. ISBN 85-15-00679-0.
- HOBBSAWN, Eric (2005). *Era dos extremos: o breve século XX (1914-1991)*. 2ª ed, 32ª reimpressão. Trad. Marcos Santarrita. São Paulo: Cia. das Letras.
- IANNI, Octavio. (2004). *A era do globalismo*. 8ª ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira. ISBN 85-200-0421-0.

- IBARRA, Horácio; RENALDI DE LOUSTAU, Maria Cristina. (s/d). El Ferrocarril Central Chubut y el desarrollo de la colonia galesa. In: *Patrimonio industrial: fuerza y riqueza del trabajo colectivo*. Buenos Aires: CICOP, p.297-310.
- IPHAE (2002). *Patrimônio ferroviário no Rio Grande do Sul*: inventário das estações 1874-1959. Porto Alegre: Palotti.
- INSTITUTO BRASILEIRO DE TURISMO (EMBRATUR). *Estatísticas básicas do turismo: 2003*. Atualizado em 2005. Disponível em: <<http://www.turismo.gov.br>>. Acesso em: 25 jan. 2006.
- _____. *Estudo de mercado interno de turismo – 2001*. Disponível em: <<http://www.turismo.gov.br>>. Acesso em: 25 jan. 2006.
- _____. *Anuário estatístico da EMBRATUR – 2004*. Atualizado em 2005. Disponível em: <<http://www.turismo.gov.br>>. Acesso em: 10 dez. 2006.
- INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL (IPHAN). Disponível em: <<http://www.iphan.gov.br>>. Acesso em: 08 mar. 2006.
- JEUDY, Henri-Pierre. (2005). *Espelho das cidades*. Trad. Rejane Janowitz. Rio de Janeiro: Duas Cidades. ISBN 85-87220-88-8.
- KNAFOU, Remy (2001). Turismo e território: para um enfoque científico do turismo. In: RODRIGUES, Adyr B. (org.). (2001). *Turismo e geografia: reflexões teóricas e enfoques regionais*. São Paulo: HUCITEC. ISBN 85-271-0344-3.
- KOGAN, Jorge H. (org.) (2004). *Rieles con futuro: desafíos para los ferrocarriles de América del Sur*. Caracas: Cooperación Andina de Fomento (CAF). Disponível em: <<http://www.caf.com>>. Acesso em: 05 nov. 2005.
- KROETZ, Lando Rogério. (1985). *As estradas de ferro do Paraná: 1880-1940*. Tese (Doutorado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo.
- KÜHL, Beatriz M. (1998). *Arquitetura de ferro e arquitetura ferroviária em São Paulo: reflexões sobre sua preservação*. São Paulo: Ateliê Editorial: Secretaria de Estado da Cultura do Estado de S. Paulo. ISBN 85-85851-65-1.
- LARAIA, Roque Barros. (2005). *Cultura: um conceito antropológico*. 18ª ed. Rio de Janeiro: Jorge Zahar. ISBN 85-7110-438-7
- LEITE, Rogério Proença. “Contra-usos e espaço público: notas sobre a construção social dos lugares na Manguetown”. *Revista Brasileira de Ciências Sociais*. Jun. 2002, vol. 17, n. 49, p.115-134. Disponível em: <<http://www.scielo.br>>. Acesso em: 24 jan. 2006. ISSN 0102-6909.
- LENCIONI, Sandra. (1994). “Reestruturação urbano-industrial no Estado de São Paulo: a região da metrópole desconcentrada”. *Revista Espaço & Debates*. São Paulo, 1994, vol. 14, n. 37, p. 54-61. ISSN 0101-5621.
- LIERNUR, Jorge Francisco. (2004). *Buenos Aires e seu rio: o porto de barro ao bairro globalizado*. Arquitectos, nov. 04. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br>>. Acesso em: 10 jan. 2005.
- LIMA, Evelyn F. W. (2004). *Configurações urbanas cenográficas e o fenômeno da “gentrificação”*. Arquitectos, mar. 04. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br>>. Acesso em: 22 jan. 2005.
- LINS, Hoyêdo N. (2003). Transformações econômicas e reflexos espaciais no Brasil meridional. In: GONÇALVES, Maria Flora et al. (org). *Regiões e cidades, cidades nas regiões: o desafio urbano-regional*. São Paulo: UNESP, ANPUR. ISBN 85-7139-460-1

- LOLICH, Liliana. (2003). *Ferrocarril en Bariloche*. San Carlos de Bariloche: Museo de la Patagnia, Administracin de Parques Nacionales, Asociacin de Amigos del Museo de la Patagnia.
- LOPEZ, Mario Justo. (1991). *Historia de los ferrocarriles de la provincia de Buenos Aires: 1857-1886*. Buenos Aires: Lumiere. ISBN 950-9603-13-9.
- MARTINS, Ana Luiza. (1991). *Imprio do caf: a grande lavoura no Brasil, 1850-1890*. 3 ed. So Paulo: Atual (Histria em documentos). ISBN 85-7056-290-X.
- MATOS, Odilon Nogueira de (1990). *Caf e ferrovias: a evoluo ferroviria de So Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira*. 4 ed. Campinas: Pontes. ISBN 85-7113-038-8.
- MEDRANO, Ricardo Hernn. (2003). *So Paulo e Buenos Aires: urbanismo e arquitetura, 1870-1915*. 246p. Tese (Doutorado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de So Paulo, So Paulo.
- MINISTRIO DO TURISMO. *Programa de Regionalizao do Turismo*. Disponvel em: <200.189.169.135/regionalizacao/index.asp>. Acesso em: 5 dez. 2005.
- MUNICIPALIDAD DE SAN FERNANDO. *Convenio de creacin del consorcio Regin Metropolitana Norte*. Disponvel em: <http://www.sanfernando.gov.ar/region_metro/convenio.html>. Acesso em: 20 dez. 2005.
- NEGRI, Barjas; PACHECO, Carlos Amrico. (1994). “Mudana tecnolgica e desenvolvimento regional nos anos 90: a nova dimenso espacial da indstria paulista”. *Revista Espao & Debates*. So Paulo, 1994, vol. 14, n. 37, p. 62-82. ISSN 0101-5621.
- NICOLS, Daniel Hiernaux. (2001). Elementos para un anlisis sociogeogrfico del turismo. In: RODRIGUES, Adyr B. (org.). (2001). *Turismo e geografia: reflexes tericas e enfoques regionais*. So Paulo: HUCITEC. ISBN 85-271-0344-3.
- NOBRE, Eduardo A. C. (2002). “Urban regeneration experiences in Brazil: historical preservation, tourism development and gentrification in Salvador da Bahia”. *Revista Urban Design International*, Palgrave Macmillan Ltd., 2002. v. 7, n. 2, pp. 109-124.
- NOVILLO, Pablo (2005). “El Tren de la Costa ya cumpli 10 aos y no termina de arrancar”. *El Clarn*, 10 jun. 2005. Disponvel em: <<http://www.clarin.com/diario/2005/11/10/laciudad/h-03915.htm>>. Acesso em: 04 jan. 2006.
- ORGANIZAO MUNDIAL DO TURISMO (OMT). Disponvel em: <>. Acesso em: 15 dez. 2005.
- ORTIZ, Renato. (2003). *Mundializao e cultura*. 1 ed., 5 reimp. So Paulo: Brasiliense. ISBN 85-11-08078-3.
- PAGE, Stephen. (2001). *Transporte e turismo*. Porto Alegre: Bookman.
- PALHARES, Guilherme Lohmann. (2002). *Transportes tursticos*. So Paulo: Aleph (Srie Turismo). ISBN 85-85887-67-2.
- PARQUE DAS NAES. Disponvel em: <<http://www.parquedasnacoes.pt>>. Acesso em: 20 dez. 2005.
- PEARCE, Douglas G. (2003). *Geografia do turismo: fluxos e regies no mercado de viagens*. Trad. Saulo Krieger. So Paulo: Aleph (Srie Turismo). ISBN 85-85887-81-8.
- PIRES, Mario Jorge. (2001a). *Lazer e turismo cultural*. Barueri: Manole. ISBN 85-204-1189-4.

- _____. (2001b). *Raízes do turismo no Brasil*. Barueri: Manole. ISBN 85-204-1188-6.
- PONTIFÍCIA UNIVERSIDAD CATÓLICA ARGENTINA. Disponível em: <<http://www2.uca.edu.ar/esp/sec-pigpp/esp/page.php?subsec=personajes&page=moreno>>. Acesso em: 20 jan. 2006.
- QUATRO RODAS. (2003). *Guia Brasil*. São Paulo: Abril, 738p.
- RABAHY, Wilson A. (2003). *Turismo e desenvolvimento: estudos econômicos e estatísticos no planejamento*. Barueri: Manole. ISBN 85-204-1713-2.
- REIS FILHO, Nestor Goulart (1998). "Culturas e estratégias de desenvolvimento". *Cadernos de Pesquisa do LAP*, jan./fev. 1998, n. 23, São Paulo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo (Série Urbanização e Urbanismo).
- RFFSA (Escritório Regional Curitiba). *Contrato nº 01/ERCUB/RFFSA/97*. Curitiba, 1997. mimeo.
- ROCHA, Lea Maria da. (1986). *O rodoviarismo em São Paulo*. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de S. Paulo.
- ROJAS, Eduardo. (1998). *Heritage conservation in Latin America and the Caribbean: recent bank experience*. Washington: Inter-American Development Bank. Disponível em: <<http://www.idb.org>>. Acesso em: 10 mai. 2005.
- ROJAS, Eduardo, CASTRO, Claudio de Moura. (1999). *Lending for urban heritage conservation: issues and opportunities*. Washington: Inter-American Development Bank, ago. 1999. Disponível em: <<http://www.idb.org>>. Acesso em: 10 mai. 2005.
- ROMERO, José Luís. (2004a). *América Latina: as cidades e as idéias*. Trad. Bella Josef. Rio de Janeiro: Ed. UFRJ.
- _____. (2004b). *Breve historia de la Argentina*. 5ª ed. Ampliada. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica (Coleção Tierra Firme).
- RYKWERT, Joseph. (2004) *A sedução o lugar: história e futuro da cidade*. Trad. Valter L. Siqueira. São Paulo: Martins Fontes.
- SANTOS, Glauber E. O. (2000). "A importância das peregrinações para o turismo mundial". *Revista Turismo em Análise*, São Paulo, v. 11, n 2, pp. 38-44. ISSN 0103-5441
- SASSEN, Saskia; ROOST, Frank. (2001). "A cidade: local estratégico para a indústria global do entretenimento". Trad. José Tavares Correia de Lira. *Revista Espaço & Debates*. São Paulo, 2001, vol. 17, n. 41, p. 66-74. ISSN 0101-5621.
- SAVIGLIANO, Marta E. (2005). "Destino Buenos Aires: tango-turismo sexual cinematográfico". *Cadernos Pagu*, jul./dez. 2005, n. 25, pp.327-356. Disponível em: <<http://www.scielo.br>>. Acesso em: 31 dez. 2005. ISSN 0104-8333.
- SCHERER, Rebeca. (2002). Paisagem urbanística, urbanização pós-moderna e turismo. In: YÁZIGI, Eduardo (org.) (2002). *Turismo e paisagem*. São Paulo: Contexto. (Turismo Contexto). pp. 83-106. ISBN 85-7244-187-5.
- SCHOPPA, Renê Fernandes. (2004). *150 anos de ferrovia no Brasil*. Ed. Particular.
- SCHLÜTER, Regina G. (1995). *Mundo Turístico*. Buenos Aires: Fundación Universidad a Distancia Hernandarias (Vol. 2 – América del Sur).
- _____. (2001) *El turismo en Argentina: del balneario al campo*. Buenos Aires: CIET.
- _____. (2002). Desenvolvimento do turismo: perspectivas na América Latina. In: THEOBALD, Willian (org.). *Turismo Global*. Trad. Anna Maria Capovilla, Maria Cristina Guimarães, João Ricardo Barros Penteado. 2ª ed. São Paulo: Ed. SENAC São Paulo.

- SCHVARTZER, Jorge (2004). Poder político-social, condições de mercado e mudança estrutural: a evolução argentina no último quartel do século 20. In: SALLUM Jr., Brálio (org.). (2004). *Brasil e Argentina hoje: política e economia*. Bauru: Edusc.
- SCOCUGLIA, Jovanka B. A. (s/d). *Sociabilidades e usos contemporâneos do patrimônio cultural*. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br>>. Acesso em: 22 jan. 2005.
- SCOTT, Allen J.; AGNEW, John; SOJA, Edward W.; STORPER, Michael. (2001). "Cidades-regiões globais". Trad. Daniel J. van Wilderode. *Revista Espaço & Debates*. São Paulo, 2001, vol. 13, n. 41, p. 11-24. ISSN 0101-5621.
- SECRETARÍA DE CULTURA DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES. Disponível em: <http://www.buenosaires.gov.ar/areas/cultura/cpphc/leyes/ley_130.doc>. Acesso em: 10 mar. 2006.
- SECRETARÍA DE CULTURA DE LA NACIÓN. Disponível em: <<http://www.cultura.gov.ar>>. Acesso em: 10 fev. 2006.
- SECRETARÍA DE CULTURA DE LA PROVINCIA DEL CHUBUT. Disponível em: <<http://www.chubut.gov.ar/cultura/sitio/archives/000755.php>>. Acesso em: 10 mar. 2006.
- SECRETARÍA DE TURISMO DE LA NACIÓN (2006a). *Llegadas de turistas extranjeros a la Argentina según país de residencia*. Disponível em: <http://www.turismo.gov.ar/esp/institucional/estad/REC_2.xls>. Acesso em: 10 fev. 2006.
- _____. (2006b). *Gasto total de turistas extranjeros en la Argentina según país de residencia*. Disponível em: <http://www.turismo.gov.ar/esp/institucional/estad/REC_3.xls>. Acesso em: 10 fev. 2006.
- SECRETARÍA DE TURISMO DE LA PROVINCIA DEL CHUBUT. *Informe estadístico: 2004*. Disponível em: <<http://www.chubutur.gov.ar>>. Acesso em: 06 dez. 2005.
- SECRETARIA ESTADUAL DE TURISMO (Paraná). *Estatísticas do turismo – edição 2005*. Disponível em: <<http://www.pr.gov.br/turismo>>. Acesso: 19 dez. 2005.
- SECRETARIA ESTADUAL DE TURISMO (São Paulo). Disponível em: <<http://www.turismo.sp.gov.br>>. Acesso em: 20 dez. 2005.
- SEPIURKA, Sergio; MIGLIOLI, Jorge. (2001). *La Trochita: un viaje en el tiempo y la distancia en el Viejo Expreso Patagónico*. Bilingüe. Esquel: Grupo Abierto de Comunicación.
- SONDERÉGUER, Pedro C. "Puerto Madero". *Página 12*, mar. 2002. Disponível em: <<http://www.pagina12.com.ar>>. Acesso em: 10 jan. 2006.
- STANDAGE, Tom. (2005). *Histórico do mundo em seis copos*. São Paulo: Jorge Zahar Editor. ISBN 85-7110-893-5.
- SUBSECRETARÍA DE TURISMO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES; PEMET (2005a). *Encuesta de preferencia Ciudad de Buenos Aires – año 2004*. Disponível em: <http://www.buenosaires.gov.ar/areas/gestion_turismo/pdf/encuesta_de_preferencia_año_2004.pdf>. Acesso em: 15 dez. 2005.
- _____; _____. (2005b). *Turismo de reuniones: los congresos de Ciudad de Buenos Aires – año 2004*. Disponível em: <http://www.buenosaires.gov.ar/areas/gestion_turismo/pdf/informe_anual_congresos_2004.pdf>. Acesso em: 15 dez. 2005.

- TARTARINI, Jorge. (2001). *Arquitectura ferroviaria en Argentina*. Buenos Aires: Colihue, Cedodal.
- TAUNAY, Carlos. (1995). Viagem pitoresca a Petrópolis para servir de roteiro aos viajantes e recordação deste ameno torrão brasileiro. In: *Anuário do Museu Imperial*. Petrópolis: Ministério da Cultura, IPHAN, Museu Imperial. Edição comemorativa, pp. 17-104. ISSN 0103-2593.
- THOMSON, Ian. (2000). "La privatización ferroviaria en América Latina y el Caribe en análisis". *Boletín FAL*, CEPAL, abr. 2000, ed. 164. ISSN 0256 9779. Disponível em: <<http://www.eclac.cl/transporte/noticias/bolfall/2/5022/FAL164.html>>. Acesso em: 14 nov. 2005.
- _____. (2004). "Los servicios regulares de trenes turísticos en América Latina: un mercado creciente". *Boletín FAL*, CEPAL, jan. 2004, ed. 209. ISSN 0256 9779. Disponível em: <<http://www.eclac.cl/cgi-bin/getProd.asp?xml=/Transporte/noticias/noticias/2/13992/P13992.xml&xsl=/Transporte/tpl/p1f.xsl&base=/transporte/tpl/top-bottom.xsl>>. Acesso em: 14 nov. 2005.
- THUILLIER, Guy. (2005). "El impacto socio-espacial de las urbanizaciones cerradas: el caso de la Región Metropolitana de Buenos Aires". *Revista Eure*, ago. 2005, vol. 31, n. 93, pp. 5-20. Disponível em: <<http://www.scielo.cl>>. Acesso em: 03 jan. 2006. ISSN 0250-7161.
- TONOCCHI, Mário. (2003). História da Mogiana. *Folha de São Paulo*, 05 jan. 2003. Disponível em: <<http://www.unicamp.br>>. Acesso em: 16 jan. 2006.
- TORRES, Horacio A. (2001). "Cambios socioterritoriales en Buenos Aires durante la década de 1990". *Revista EURE*, mai. 2001, vol. 27, n. 80, pp. 33-56. Disponível em: <<http://www.scielo.cl>>. Acesso em: 02 jan. 2006. ISSN 0250-7161.
- TREM DOS PAMPAS RECEBE 1,1 MILHÃO. *Diário do Turismo*, 13. dez. 2005. Disponível em: <<http://www.revistaferroviaria.com.br>>. Acesso em: 18 dez. 2005.
- TREN DE LA COSTA. Disponível em: <<http://www.trendelacosta.com.ar>>. Acesso em: 17 nov. 2005.
- TREVISAN, Edilberto (1965). Do litoral ao planalto. In: PETROSKI, José. (org.). (1965). *Paranaguá-Curitiba: oitenta anos de ligação ferroviária*. Edição comemorativa de Rede de Viação Paraná-Santa Catarina. Curitiba: Rede Ferroviária Federal S/A: Imprensa Paranaense S/A.
- TRIGO, Luiz Gonzaga de Godoi. (2000). *Turismo básico*. 4ª ed. São Paulo: Senac São Paulo (Apontamentos Turismo). ISBN 85-85578-60-2.
- TRONCOSO, Claudia; LOIS, Carla. (2004). "Políticas turísticas y peronismo. Los atractivos turísticos promocionados en Visión Argentina (1950)". *Revista Pasos de Turismo y Patrimonio Cultural*, 2004. vol. 2, n. 82. pp. 281-294. Disponível em: <<http://www.pasosonline.org>>. Acesso em: 10 jan. 2006. ISBN 1695 7121.
- UNITED NATIONS EDUCATION, SCIENTIFIC AND CULTURAL ORGANIZATION (UNESCO) (2006a). Disponível em: <<http://whc.unesco.org/en/list/>>. Acesso em: 15 mar. 2006.
- _____. (2006b). Disponível em: <<http://whc.unesco.org/en/about/>>. Acesso em: 15 mar. 2006.
- UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO, SERVIÇO INTEGRADO DE BIBLIOTECAS. (2004). *Diretrizes para a apresentação de dissertações e teses da USP*: documento impresso e

- eletrônico. Disponível em: <<http://www.teses.usp.br/info/diretrizesfinal.pdf>>. Acesso em: 10 dez. 2005.
- VAINER, Carlos B. (2002). Pátria, empresa e mercadoria: notas sobre a estratégia discursiva do Planejamento Estratégico Urbano. In: ARANTES, Otilia; VAINER, Carlos, MARICATO, Ermínia (2002). *Cidade do pensamento único: desmanchando conceitos*. Petrópolis: Vozes. ISBN 85-3262-384-0.
- VALE LANÇA TREM TURÍSTICO OURO PRETO-MARIANA. Revista Ferroviária, 30 jun. 2005. Disponível em: <<http://www.revistaferroviaria.com.br>>. Acesso em: 09 dez. 2005.
- VALLMITJANA, Ricardo. (s/d). *El ferrocarril a Nahuel Huapi*. Arquivo Histórico Regional.
- VICTOR, Nestor. (1965). A subida da serra. In: PETROSKI, José. (org.). (1965). *Paranaguá-Curitiba: oitenta anos de ligação ferroviária*. Edição comemorativa de Rede de Viação Paraná-Santa Catarina. Curitiba: Rede Ferroviária Federal S/A: Imprensa Paranaense S/A.
- VIOLET-LE-DUC, Eugene. E. (2000). *Restauração*. Trad. Beatriz M. Kühl. São Paulo: Ateliê Editorial.
- ZANCHETI, Silvio Mendes; LACERDA, Norma; MARINHO, Geraldo. (orgs). (1998). *Revitalização do Bairro do Recife: plano, regulação e avaliação*. Recife: EDUFPE. (Coleção Conservação Integrada Urbana e Territorial). ISBN 85-73150-92-0.
- ZUKER, Puppy, RENA, R. (1998). *El Viejo Expreso Patagónico*. 4ª ed. Bilingüe. Esquel: Gobierno de la Provincia del Chubut.
- ZUKIN, Sharon (2003). "Aprendendo com Disney World". Trad. José Tavares Correia de Lira. *Revista Espaço & Debates*. São Paulo, jan./dez. 2003, vol. 23, n. 43-44, p. 11-27. ISSN 0101-5621.
- WACHOWICZ, Rui Cristovam. (1995). *História do Paraná*. 7ª. ed. Curitiba: Ed. Gráfica Vicentina.
- WADELL, Jorge. El marco político de los ferrocarriles patagónicos. In: BRIANO, Héctor A. (1999). *El ferrocarril de Puerto Deseado al Lago Nahuel Huapi: tramo Puerto Deseado-Cerro Blanco*. Puerto Deseado: Editorial Dunken, Biblioteca Pública, Popular y Municipal Florentino Ameghino

OUTROS SITES CONSULTADOS

Aerolíneas Argentinas	www.aerolineas.com.ar
AIFFLA	www.ferrolatino.ch
Autopista del Sol S/A	www.ausol.com
Circuito das Águas Paulista	www.circuitodasaguaspaulista.com.br
Fundación Instituto Argentino de Ferrocarriles	www.fiaf.org.ar
Giordani Turismo	www.giordaniturismo.com.br
Governo da Província de Buenos Aires	www.gba.gov.ar
Governo da Provincia de Chubut	www.chubut.gov.ar
Governo da Província de Río Negro	www.rionegro.com.ar
La Nación	www.lanacion.com.ar
La Trochita	www.latrochita.org.ar
Metrô de Buenos Aires	www.metrovias.com.ar
Metrô de Lisboa	www.metrolisboa.pt
Movimento de Preservação Ferroviária	www.trembrasil.org.br
Municipalidad de El Maitén	www.elmaiten.gov.ar
Municipalidad de Esquel	www.esquel.gov.ar
Municipalidad de Posadas	www.posadas.gov.ar
Municipalidad de San Fernando	www.sanfernando.gov.ar
Municipalidad de San Isidro	www.sanisidro.gov.ar
Municipalidad de Tigre	www.tigre.gov.ar
Ministério dos Transportes do Brasil	www.transportes.gov.br
Portal Estações Ferroviárias	www.estacoesferroviarias.com.br
Portal Estâncias Paulistas	www.estanciaspaulistas.com.br
Secretaria de Turismo da Prov. Rio Negro	www.rionegrotur.gov.ar
Serviço Nacional do Comércio	www.senac.sp.com.br
Trem do Corcovado	www.corcovado.com.br
Tren a las Nubes	www.lavelozturismo.com.ar
Tren del Fin del Mundo	www.trendelfindelmundo.com.ar
Tren Histórico a Vapro	www.trenhistoricoavapor.com.ar
Tren Patagónico	www.trenpatagonico.com.ar
Trenes de Buenos Aires	www.tbanet.com.ar
Weka Passa Railway	www.wekapassarailway.co.nz
Zig-Zag Railway	www.zigzagrailway.com.au