UNIVERSIDADE DO ESTADO DA BAHIA – UNEB
CURSO DE BACHARELADO EM TURISMO E HOTELARIA

ALINE SANTANA DOS REIS

RECÔNCAVO NOS TRILHOS:
uma história para contar e uma viagem por fazer...

SALVADOR
2011

ALINE SANTANA DOS REIS

RECÔNCAVO NOS TRILHOS:
uma história para contar e uma viagem por fazer...

Monografia apresentada ao Curso de Graduação em Turismo e Hotelaria, Departamento de Ciências Humanas da UNEB, como requisito parcial para a obtenção do grau de Bacharel em Turismo e Hotelaria.

Orientadora: Profª. Drª Miriam Medina Velasco

SALVADOR
2011

ALINE SANTANA DOS REIS

RECÔNCAVO NOS TRILHOS:
uma história para contar e uma viagem por fazer...

Monografia apresentada ao Curso de Graduação em Turismo e Hotelaria, Departamento de Ciências Humanas da UNEB, como requisito parcial para a obtenção do grau de Bacharel em Turismo e Hotelaria, à banca examinadora.

Aprovada em 14 de março de 2011

_____

Professora Miriam Medina Velasco - orientadora
Doutora em Estruturas Ambientais Urbanas

_____

Professora Leliana Santos de Sousa
Doutora em Ciências da Educação

_____

Professora Rosana Santana dos Reis
Especialista em Administração Hoteleira

SALVADOR
2011

Dedico este trabalho aos meus queridos pais,
Rosângela e Luiz, pela educação e ensinamentos
que foram fundamentais na formação do meu
caráter como pessoa e profissional.

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a Deus, por ter me concedido o dom da vida e por me guiar em todos os momentos.

Aos meus pais e meu irmão Fillipe, pelo amor incondicional, pela dedicação, por acreditarem em mim e pelos conselhos que tanto me ajudaram na vida.

A minha família, pelo carinho e apoio nas horas de desespero, em especial, ao meu avô Pedro (*in memorian*) pela sua alegria de viver que tanto me motivou durante esta caminhada.

A minha orientadora, professora Miriam Velasco, por ter compartilhado comigo a sua sabedoria e por ter acreditado que eu era capaz, a minha eterna gratidão e carinho.

A professora Ana Paula Feitosa, pelo entusiasmo com o meu trabalho e por acreditar no sucesso dele.

Aos meus amigos por terem entendido a minha ausência.

A todos vocês o meu muito obrigada!

Ói, ói o trem, vem surgindo de trás
das montanhas azuis, olha o trem.

Ói, ói o trem, vem trazendo de longe
as cinzas do velho aeon.

Ói, já é vem, fumegando, apitando,
chamando os que sabem do trem.

Ói, é o trem, não precisa passagem
nem mesmo bagagem no trem.

Quem vai chorar, quem vai sorrir?
Quem vai ficar, quem vai partir?

Pois o trem está chegando, tá
chegando na estação.
É o trem das sete horas, é o último
do sertão.

Raul Seixas

RESUMO

Os trens, além do seu caráter funcional de locomover pessoas e cargas, podem fortalecer o Turismo, ao enfatizar sua importância como elemento de preservação histórica. Nesse contexto, este Trabalho de Conclusão de Curso apresenta um estudo sobre a Ferrovia Centro Atlântica e a viabilidade de sua reativação como parte dos atrativos turísticos no Recôncavo Baiano. A região, conhecida internacionalmente pelo seu patrimônio histórico e cultural, é sede de cidades que têm importantes atrativos turísticos, como é o caso de Santo Amaro, Cachoeira e São Félix. Para compreender a realidade atual da ferrovia este estudo teve como base uma pesquisa documental, a qual permitiu, também, entender o processo histórico pelo qual o transporte ferroviário passou, assim como, o desenvolvimento do segmento de Turismo Ferroviário. Como resultado, apresenta-se uma proposta de Roteiro Turístico alternativo para a região, incluindo, além dos atrativos arquitetônicos, culturais e naturais já conhecidos, o incentivo à utilização da ferrovia sob os trilhos existentes.

Palavras-Chave: Ferrovia Centro Atlântica. Recôncavo Baiano. Turismo Ferroviário. Patrimônio.

ABSTRACT

The trains, in addition to its functional character of move people and cargo, can strengthen tourism, emphasizing its importance as an element of historic preservation. This Work Completion of Course presents a study on Centro Atlântica Railway and viability of its reactivation as part of the tourist attractions in the Recôncavo Baiano. The region, known internationally for its historic and cultural heritage, is home to cities that are major tourist attractions, as is the case of Santo Amaro, Cachoeira and São Félix. To understand the current reality of the railroad this study was based on documentary research, which also allowed us to understand the historical process by which the railway now, as well as the development of the Tourism sector Rail. As a result, we present an alternative proposal for a Tourist Itinerary for the region, including, besides the architectural attractions, cultural and natural known, encouraging the use of the railway under the existing tracks.

Key Words: Centro Atlântica Railway. Recôncavo Baiano. Tourist Railway. Heritage.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Ferrovias existentes no Brasil durante o Segundo Reinado 35

Figura 2 – Ferrovias existentes no Brasil entre 1854 e 1930 36

Figura 3 – Ferrovias existentes no Brasil em 2001 39

Figura 4 - Recôncavo Baiano – Cidades 46

Figura 5 – Recôncavo Baiano com destaque para a cidade de Cachoeira 52

Figura 6 - Recôncavo Baiano com destaque para a cidade de Santo Amaro 56

Figura 7 - Recôncavo Baiano com destaque para a cidade de São Félix 58

Figura 8 – Investimentos nas Malhas Concedidas à Iniciativa Privada entre 1997 e 2009 63

LISTA DE SIGLAS

ANPF - Associação Nacional de Preservação Ferroviária
ANTF - Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários
ANTP - Associação Nacional de Transportes Públicos
ANTT - Agência Nacional de Transportes Terrestres
BNDES – Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
CNT - Confederação Nacional do Transporte
DNIT – Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes
FCA – Ferrovia Centro Atlântica
FIESP – Federação das Indústrias de São Paulo
IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IFE - Inspetoria Federal de Estradas
IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
IPHAN - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
MERCOSUL – Mercado Comum do Sul
OMT – Organização Mundial de Turismo
PAC – Programa de Aceleração do Crescimento
PND - Programa Nacional de Desestatização
RFFSA - Rede Ferroviária Federal S/A
SEPLAN - Secretaria do Planejamento
VFFLB – Viação Férrea Federal do Leste Brasileiro

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Dados Gerais dos Municípios 51

Quadro 2 – Trechos Ferroviários Selecionados pelo BNDES para Financiamento 66

Quadro 3 – Trens Turísticos em Operação no Brasil 69

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO 12

2 RELAÇÃO ENTRE TRANSPORTE E TURISMO: APROXIMAÇÃO AOS CONCEITOS 18
2.1 CONCEITO DE TURISMO 21
2.2 CONCEITO DE TRANSPORTE 22
2.3 A INTERMODALIDADE NO TURISMO A FAVOR DA LOCOMOTIVA 24

3 A MODALIDADE DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO 27
3.1 CONTEXTO DO MODAL FERROVIÁRIO NO MUNDO 28
3.2 A EVOLUÇÃO HISTÓRICA DAS FERROVIAS BRASILEIRAS 32
3.3 SURGIMENTO DAS FERROVIAS TURÍSTICAS 40
3.4 CENÁRIO PÓS PRIVATIZAÇÃO DA FERROVIA CENTRO ATLÂNTICA 42
3.5 TRENS TURÍSTICOS OPERADOS PELA FCA 44

4 O RECÔNCAVO BAIANO E O TURISMO 46
4.1 ANTECENDENTES HISTÓRICOS 47
4.2 A ATIVIDADE TURÍSTICA NO RECÔNCAVO 49
4.3 CARACTERIZAÇÃO DOS MUNICÍPIOS DO ROTEIRO 51
4.3.1 Município de Cachoeira 52
4.3.2 Município de Santo Amaro 55
4.3.3 Município de São Félix 58

5 TURISMO X RECÔNCAVO X FERROVIAS E TENDÊNCIAS ATUAIS 62
5.1 PLANOS E INVESTIMENTOS PARA O SETOR FERROVIÁRIO 62
5.2 CENÁRIO DO TURISMO FERROVIÁRIO 68

6 CONCLUSÃO 73

REFERÊNCIAS 77

APÊNDICE 82
APÊNDICE A - LINHA CRONOLÓGICA DAS FERROVIAS NO BRASIL E NO MUNDO 83
APÊNDICE B – ROTEIRO RECÔNCAVO NOS TRILHOS 85

ANEXO 94
ANEXO A – TERRITÓRIOS DE IDENTIDADE 95
ANEXO B – TERRITÓRIO RECÔNCAVO 96
ANEXO C - MAPA FERROVIÁRIO DO RECÔNCAVO 97

1 INTRODUÇÃO

Desde que existe na Terra, há cerca de 600 mil anos, o homem sempre teve a necessidade de se locomover, seja para se alimentar, seja para conquistar novos espaços ou por diversos outros motivos. Fato é que essa movimentação faz parte do ser humano em todos os tempos. Nessa trajetória, os meios de locomoção surgiram e se aprimoraram, dando condições para que as pessoas pudessem alcançar lugares distantes.

A primeira forma de locomoção do ser humano foram os seus próprios pés, mas esse meio o limitava a percorrer pequenas distâncias e transportar uma quantidade de peso restringida; apenas àquela que o seu corpo suportava. Com a domesticação dos animais, o homem descobriu que também poderia utilizá-los como meio para se locomover, amarrando a eles uma espécie de trenó onde depositavam os pertences que deveriam ser deslocados facilitando sua mobilidade.

Com a invenção da roda que, originalmente era apenas uma seção circular de uma árvore, aumentou-se a possibilidade de transportar mais peso com uma velocidade maior. O mais antigo veículo com rodas de que se tem registro é um carro militar encontrado na Mesopotâmia e calcula-se que tenha cerca de 5.500 anos. Esta invenção alavancou toda uma revolução no sentido do movimento, uma vez que pela roda, o campo dos transportes e da comunicação pôde se desenvolver.

Outros meios específicos para o deslocamento de pessoas e coisas, cada vez mais, diminuíam a distância entre os lugares e o tempo utilizado nesse deslocamento. Hoje são inúmeros os meios de transporte que temos à nossa disposição, cada um sendo oportuno de acordo com a necessidade de quem o utiliza.

Assim, a ideia de fazer uma pesquisa sobre ferrovias surge primeiramente do interesse pela história desse meio de transporte, do seu auge ao seu declínio; e também, pela importância estratégica que historicamente teve para o desenvolvimento das nações transportando passageiros e cargas, atingindo lugares que muito possivelmente não poderiam ser conhecidos não fossem as linhas ferroviárias. Uma viagem de trem é algo bucólico; nostálgico; que nos remete ao

passado de uma forma extremamente saudosista. Além das magníficas paisagens que só podem ser apreciadas através de meio de transporte ferroviário[1].

Outro motivo da realização deste trabalho é o interesse despertado a partir de uma análise geral das condições atuais de muitas dessas ferrovias que se encontram em estado de total abandono; sucateadas e sujeitas a "enterrar" junto consigo uma parte da memória coletiva de várias regiões.

Nessas questões se fundamenta a importância do estudo sobre as "locomotivas", que em tempos passados foram a glória do que representavam como meio de transporte e hoje podem ser utilizadas no sentido de divulgar a cultura de um determinado lugar, como é no caso do Recôncavo Baiano.

Mas, o principal fato que motiva este trabalho é a confiança de que os trens poderão voltar a ter, ou reconfigurar a posição de destaque que tiveram no passado. As ferrovias podem ser um instrumento a ser utilizado em favor do desenvolvimento dos lugares em que estão inseridas, seja no escoamento de mercadorias para prover o comércio, seja transportando pessoas com diversos interesses, inclusive com fins turísticos.

Existem alguns casos de linhas férreas que passaram por um total processo de revitalização e hoje são utilizadas para o Turismo, propiciando aos seus viajantes uma volta no tempo, além da possibilidade de vislumbrar belas paisagens. Assim como também, estão contribuindo para fortalecer a economia local.

A escolha da Ferrovia Centro Atlântica decorre do fato de que esta é uma linha ferroviária que passa por algumas cidades do Recôncavo, onde já existem atrativos básicos para consolidar uma atividade turística relacionados com sua história e cultura. Essa atividade pode ser incrementada com a implantação do trem turístico, caso fosse confirmada sua viabilidade.

O objetivo principal deste trabalho é estudar a Ferrovia Centro Atlântica e a viabilidade de sua reativação como parte das atividades turísticas existentes nas cidades em que se localiza esta linha férrea no Recôncavo Baiano. Os objetivos secundários são: entender o processo histórico do transporte ferroviário e o

[1]Nenhum meio de transporte é tão atraente sob a perspectiva pessoal, acadêmica,profissional e técnica quanto os trens; eles possuem a capacidade de remeter a um passado de glamour, uma época em que a produção cultural era intensa. Independente da situação em que se encontram, as ferrovias ainda exercem grande fascínio sobre as pessoas de uma forma geral. Em conversas informais com familiares, amigos e conhecidos observou-se o grande entusiasmo frente à possibilidade de realizar uma viagem de trem.

desenvolvimento do Turismo Ferroviário no âmbito nacional e internacional e também analisar a viabilidade de reativação dos trens para o transporte de passageiros e sua utilização como parte dos atrativos turísticos desta região.

Será tomada, como delimitação para a pesquisa, a região do Recôncavo Baiano, mais especificamente as cidades que a ferrovia atravessa: São Félix, Cachoeira e Santo Amaro, pois, é nesse conjunto de cidades que se encontra o mais extenso parque da arquitetura barroca do país; trata-se de um importante núcleo de cultura lusa e abriga uma vigorosa comunidade africano-brasileira que traduz e representa a própria formação histórica do Brasil (BRANDÃO, 1998).

Desse modo, o estudo apresenta algumas considerações sobre a atividade turística existente na região e a sua situação atual, com a intenção de analisar como este meio de transporte poderia se integrar à atividade turística já em vigor nos municípios e assim contribuir para o crescimento do Turismo, a revitalização e preservação da ferrovia.

Como parte das propostas deste trabalho, foi elaborado um projeto de roteiro alternativo que inclui o trem como um dos atrativos para os turistas que visitam a região, valorizando seu patrimônio histórico, cultural e arquitetônico, assim como a preservação ambiental.

Entende-se que para a concretização da experiência turística, apenas um bom roteiro não é suficiente. Além de outros fatores, é necessária uma infraestrutura local adequada e uma relação de cooperação com outras atividades (comércio, transportes etc.), tudo isso com o propósito de oferecer um melhor serviço ao viajante. Tais atividades envolvem atores sociais, administrações públicas e as comunidades locais, cuja lógica de interesse não é o foco deste estudo, que apenas pretende introduzir a reflexão e contribuir com uma singela proposta no sentido de embasar futuras discussões.

A pesquisa será pautada em duas problemáticas interligadas e todos os esforços para a realização deste trabalho estarão focados em respondê-las. São elas: Diante das condições atuais da Ferrovia Centro Atlântica e do Turismo no Recôncavo Baiano, seria possível sua utilização com fins turísticos? Quais seriam os benefícios oriundos da adaptação da Ferrovia Centro Atlântica para tal finalidade?

O presente estudo poderá contribuir para a reflexão de pesquisadores do Turismo e áreas afins (Geografia, Urbanismo, Meio Ambiente, Planejamento Urbano) acerca da importância do meio de transporte como uma possibilidade de

preservação da cultura local Assim também, poderá vir a servir como base para pesquisas futuras sobre o assunto específico e a região. De igual forma pode contribuir para pensar estratégias para o desenvolvimento socioeconômico que podem proporcionar ao destino, o Recôncavo Baiano, como a geração de empregos diretos e indiretos através do incremento da oferta turística (restaurantes, hotéis, lojas de artesanato, etc.).

Tomando como base a relevância histórica e cultural da Ferrovia Centro Atlântica, sua grande abrangência territorial e o Turismo já existente no Recôncavo Baiano, acredita-se que a turistificação do meio de transporte ferroviário, ou seja, a sua utilização com finalidade turística virá fortalecer a atividade nessas cidades.

Este trabalho foi realizado, primeiramente, a partir de um estudo sobre a história do transporte ferroviário e do seu uso com finalidade turística para o entendimento da atual situação do modal[2] e também dessa tipologia de Turismo, dando ênfase à relação entre o transporte e a atividade turística em termos gerais. Em seguida, a partir desta identificação do cenário, foi feito um estudo específico sobre a Ferrovia Centro Atlântica, também, do Turismo no Recôncavo Baiano e, logo após, uma avaliação acerca da utilização desta ferrovia como produto turístico da região.

Com base no objetivo e visando responder à problemática do trabalho, a pesquisa tem caráter exploratório por estar fundamentada em pesquisa bibliográfica através de fontes secundárias, abrangendo a bibliografia já existente sobre o tema e outras afins, publicações científicas, documentos disponíveis nos acervos públicos como a Biblioteca Central de Salvador, a Biblioteca Pública de Santo Amaro (Góes Calmon), a Biblioteca da Universidade do Estado da Bahia e a Fundação Gregório de Matos, e privados como os das bibliotecas da FIB e Faculdade Olga Metting, além da documentação existente na sede administrativa da Ferrovia Centro Atlântica e órgãos públicos como SEI, AGERBA e Sindicato dos Ferroviários. Do mesmo modo, foram utilizados como fonte de pesquisa alguns sites pertinentes ao tema do trabalho. Também é uma pesquisa descritiva, desde quando está pautada em pesquisa de campo através do registro fotográfico, da observação direta e de conversas com funcionários e administradores da FCA. Segundo Lakatos (1991, p.37):

---

[2] Os termos modo, modal e modalidade de transporte possuem o mesmo significado. Consideram-se cinco os modos básicos de transporte: rodoviário, ferroviário, dutoviário, aquaviário e aéreo (ANTT, s/d).

> A pesquisa bibliográfica, ou de fontes secundárias, abrange toda a bibliografia já tornada pública em relação ao tema de estudo. Desde publicações avulsas, boletins, jornais, revistas, livros, pesquisas, monografias, teses, material cartográfico etc., até meios de comunicação orais: rádios, gravações em fita magnética e audiovisuais: filmes e televisão. Sua finalidade é colocar o pesquisador em contato direto com tudo o que foi escrito, dito ou filmado sobre determinado assunto.

Entre as dificuldades encontradas pontua-se, principalmente, a falta de bibliografia específica sobre transportes e Turismo, pois na maioria das publicações essa relação é tratada de forma generalizada, a falta de dados sobre a atividade turística na região do Recôncavo Baiano bem como a dificuldade de acesso às pessoas responsáveis por estas informações. No entanto, esforços não foram poupados na coleta do maior número de dados e informações possíveis e na posterior análise dos mesmos na tentativa de atingir o objetivo desejado.

É importante salientar que devido às condições em que se encontram a maioria dos nossos trens e trilhos, e ainda, devido à intenção das empresas concessionárias em fazer uso da malha ferroviária quase que totalmente, para o transporte de carga (afinal, carga não necessita de conforto e segurança e não tem um grande impacto na opinião pública quando ocorre um imprevisto ou acidente por má conservação), as observações são provenientes das tendências de fortalecimento do Turismo Ferroviário que existem no Brasil.

Para um melhor entendimento dos leitores, o trabalho está dividido em cinco partes sendo a primeira com estes componentes introdutórios.

No segundo capítulo primeiramente é feita uma análise da relação entre transporte e Turismo pautada nos conceitos de ambas as atividades e, em seguida, é tratada, especialmente, a questão da intermodalidade nos transportes para o desenvolvimento da atividade turística.

O terceiro capítulo faz uma breve retrospectiva da história do transporte ferroviário no mundo e no Brasil, desde o seu surgimento até os dias atuais. Também é feita uma caracterização da Ferrovia Centro Atlântica; sua origem, modelo de gestão, os trechos operados por ela e os trens turísticos que estão sob sua administração.

O capítulo quatro trata do Recôncavo Baiano: uma síntese do seu histórico, as principais manifestações culturais, monumentos arquitetônicos e festas

populares que atraem turistas para as cidades em estudo. Em seguida faz um relato da situação atual do Turismo nessas cidades.

No capítulo cinco são feitos registros acerca dos planos e investimentos previstos para o setor de transporte ferroviário e a situação atual do Turismo Ferroviário no país, apresentando as tendências da inserção do modal ferroviário na promoção de atividades turísticas.

No final, se fazem as considerações sobre a pesquisa a partir do que foi estudado e das informações coletadas durante a sua realização, porém, de forma alguma, se finalizam os estudos sobre o assunto; é apenas um incentivo para o surgimento de novos questionamentos e trabalhos sobre o tema.

2 RELAÇÃO ENTRE TRANSPORTE E O TURISMO: APROXIMAÇÃO AOS CONCEITOS

Este capítulo trata da relação entre transporte e Turismo, apresenta os conceitos e faz uma menção à questão da intermodalidade como facilitadora da integração entre os diversos meios de transporte, questão estratégica na atividade turística, mais ainda quando o meio utilizado é o ferroviário, pois este modal tem sua mobilidade limitada pelos trilhos. O estudo tem como base as referências já existentes, entretanto, identifica-se que apesar da função determinante dos transportes para a atividade turística é praticamente inexistente a produção bibliográfica sobre o tema.

Entre as diversas atividades beneficiadas pela existência dos meios de transportes está o Turismo que ganhou grande importância nas últimas décadas e tem sido impulsionador da economia de diversos lugares, gerando empregos e fazendo uso de mão-de-obra com as mais diversas especializações.

Tendo em vista que a atividade necessita da inter-relação de uma série de fatores para que possa acontecer e são eles que, em conjunto, irão dar composição ao produto turístico, é necessário um estudo detalhado destes para o entendimento completo do sistema. Entre os componentes imprescindíveis para a prática da atividade turística podem se citar os meios de transportes, a hospedagem, uma infraestrutura adequada, dentre outros elementos.

Segundo Lamb e Davidson (apud PAGE, 2001, p. 40) “o transporte é um dos três componentes fundamentais do Turismo. Os outros dois são o produto turístico (a oferta) e o mercado turístico (a demanda). Sem o transporte, a maioria das formas de turismo não poderia existir. Em alguns casos, a experiência de transporte é a experiência turística...”; ainda de acordo com os autores:

> O comprador do produto turístico (o turista) deve experimentar a viagem para avaliar o produto, a qualidade da experiência do transporte torna-se um importante aspecto da experiência turística e, portanto, um critério-chave envolvido na escolha da destinação. Um serviço de má qualidade, por exemplo, pode afetar seriamente a percepção de um viajante e seus níveis de prazer com relação à viagem. Os turistas exigem redes intermodais de transporte seguras, confortáveis, acessíveis e eficientes, que possibilitem que períodos

> preciosos de férias sejam desfrutadas em seu potencial máximo (PAGE, 2001, p. 40).

De acordo com uma publicação mais recente de Page (2008, p.30) “o transporte fornece a ligação essencial entre os locais de origem e de destino da atividade turística, facilitando o deslocamento de pessoas [...]”.

Além de ser o responsável pela conexão entre as regiões de origem e as de destinação turística o transporte também é responsável pela locomoção destes turistas dentro do destino. Ainda segundo Page (2008, p.36), “o desenvolvimento e a expansão dos destinos turísticos são, em parte, baseados na necessidade de acesso adequado aos locais para férias, suas atrações e recursos.”

O Turismo é concebido como um sistema onde todos os seus componentes precisam estar conectados; agindo conjuntamente e em harmonia. Nesse contexto, o transporte é parte fundamental, uma vez que ele constitui a primeira etapa da atividade turística e, se não houver um serviço de qualidade nesse quesito, todo o restante da experiência turística certamente estará comprometida, pois o turista sempre espera que as suas expectativas sejam supridas ou superadas em suas viagens. De acordo com Beni (2004, p.23) “o Turismo, na linguagem da Teoria Geral de Sistemas deve ser considerado um sistema aberto que, permite a identificação de suas características básicas”.

O meio de locomoção ainda é mais importante quando é responsável por toda a experiência turística como acontece nos cruzeiros e trens turísticos, pois, além da função de deslocamento são responsáveis pela hospedagem e por todos os atrativos oferecidos durante a viagem.

Ao escolher a modalidade de transporte do seu roteiro, o turista leva em conta alguns aspectos e entre eles destacamos: a acessibilidade ao meio ou modal, segurança, pontualidade, preço, tempo de viagem, frequência ou regularidade do serviço, conforto, continuidade na prestação do serviço, entre outros mais específicos ou pessoais.

Além disso, ao eleger o meio de transporte, seria importante que o turista optasse por um modal que seguisse, mesmo que minimamente, os princípios da sustentabilidade como um incentivo a práticas que valorizam questões ambientais e culturais visando uma futura atividade turística inteiramente sustentável do destino receptor.

A atividade turística se insere estimulando o contato entre diferentes grupos, e dessa forma, as relações de troca e agregação. Desse modo, as empresas e pessoas ligadas direta ou indiretamente ao Turismo, estão cada vez mais atentas à questão da hospitalidade. Receber bem o visitante, acolhê-lo, dando-lhe o melhor tratamento possível é um dos principais objetivos da atividade turística. Assim, o visitante se sentirá parte integrante daquele espaço e estará motivado a retornar mais vezes.

Muitas vezes, o maior atrativo que apresenta uma localidade é a amabilidade dos seus habitantes. O carinho, a simpatia, o polimento, a gentileza, a disposição de atender o turista, tudo isso contribui para a formação de uma imagem e promoção positiva do destino. O meio de transporte ferroviário pode contribuir com esse propósito desde quando é um modal que promove seu uso de forma coletiva e que possibilita o contato entre a comunidade local e o visitante.

Outra questão relevante é que os promotores dos destinos turísticos investem grandes quantias com propaganda e marketing da localidade visando atrair turistas potenciais, mas, não se preocupam em estabelecer parcerias com as empresas de transportes para facilitar a chegada do turista ao destino, iniciativa que se fosse tomada não representaria custos diretos ao núcleo receptor e sim poderia aumentar consideravelmente a demanda turística (ZARDO, 2003).

Fato é que a evolução dos transportes propiciou o alcance do padrão do Turismo que hoje é reconhecido mundialmente, possibilitando viagens para lugares cada vez mais distantes e em menos tempo. Segundo Roná (2002), as conquistas na qualidade e na quantidade dos transportes estimulam o Turismo, aquecendo a demanda e contribuindo também para o desenvolvimento da atividade. Fica claro assim, que o desenvolvimento tecnológico dos transportes proporcionou maior conforto e comodidade aos turistas além de mais confiabilidade e segurança.

Tendo em vista a proposta do trabalho cabe apresentar aqui alguns conceitos de meios de transporte e de Turismo, o que é importante para uma melhor compreensão destas atividades bem como para o entendimento da relação existente entre elas.

2.1 CONCEITO DE TURISMO

Não existe uma unanimidade quando se fala em conceituar o Turismo, pois se trata de uma atividade que está ligada diretamente com outras diversas áreas de estudo como a Psicologia, a Sociologia, o Meio Ambiente etc. e requer dados, não só de natureza econômica, como também de natureza social, cultural e ambiental; essa característica heterogênea do setor dificulta sua conceituação e a avaliação do seu impacto em relação a outros setores e defini-lo se torna um desafio para os estudiosos da atividade.

O conceito de Turismo, segundo o dicionário Michaelis (1998, p. 2142) é: "Viagens realizadas, por prazer, a lugares que despertam interesse", já o dicionário Aurélio (2009, p. 2117) o conceitua como: "Viagem ou excursão, feita por prazer, a locais que despertam interesse. 2. O movimento de turistas".

A definição de Turismo, segundo a Organização Mundial de Turismo – OMT (2001, p.35), é: "o conjunto de atividades praticadas pelos indivíduos durante as suas viagens e permanência em locais situados fora do seu ambiente habitual, por um período contínuo que não ultrapasse um ano, por motivos de lazer, negócios e outros".

De acordo com Burkart e Medlik (apud LICKORISH; JENKINS, 2000, p.10) o Turismo deve ser entendido como "o fenômeno que surge de visitas temporárias ou estadas fora do local de residência habitual por qualquer motivo que não seja uma ocupação remunerada no local visitado".

Partindo do princípio de que o Turismo está baseado fundamentalmente no deslocamento de pessoas para um local diferente da sua residência habitual e por um determinado período de tempo, os meios de transporte se constituem em um fator determinante para que o mesmo aconteça. "Os meios de transporte permitem que o turista se traslade do seu lugar de origem a um destino com a finalidade de desfrutar do atrativo que motivou a viagem" (TORRE, 2002, p.4).

Alguns conceitos de Turismo abordam a questão cultural e de interesse sobre o patrimônio do destino receptor como o de Morgenroth (apud BARRETTO, 1998, p.10) onde Turismo é entendido como o "tráfego de pessoas que se afastam temporariamente do seu lugar fixo de residência para deter-se em outro local com o

objetivo de satisfazer suas necessidades vitais e de cultura ou para realizar desejos de diversas índoles, unicamente como consumidores de bens econômicos e culturais".

Outro autor que trabalha sob essa ótica é Lundberg (apud BARRETTO, 1998, p.11) que afirma que "o Turismo é a atividade de transporte, cuidado, alimentação e entretenimento do turista; tem um grande componente econômico, mas suas implicações sociais são bem mais profundas. Estimula o interesse no passado, na arquitetura e na arte [...]".

A viagem ou deslocamento é um elemento implícito na noção de Turismo; o próprio sentido etimológico do termo "tour" (viagem em circuito; deslocamento de ida e volta) nos remete a esta idéia de saída do lugar de origem; sem deslocamento não há Turismo.

Chama a atenção nos conceitos de Turismo apresentados, as diferentes motivações dos turistas ao realizarem viagens, a sua relação com diversas outras atividades econômicas (transportes, gastronomia, hotelaria etc.) e também a definição do tempo mínimo e máximo de permanência do turista no destino.

2.2 CONCEITO DE TRANSPORTE

De acordo com o Dicionário Aurélio (2009, p. 1979), transportar significa "levar ou conduzir algo de um lugar para outro". De posse dessa afirmação e ao observar a história da humanidade em todos os tempos, pode-se perceber que o ato de transportar ou locomover sempre esteve intrínseco à vida de todos e foi fundamental para o desenvolvimento da sociedade.

Segundo Torre (2002, p.1) o meio de transporte pode ser concebido como "uma máquina, uma carruagem, uma embarcação ou liteira, que serve para transportar pessoas ou objetos de uma parte a outra". A Federação das Indústrias de São Paulo (FIESP, s/d, s/n) define o transporte como:

> O deslocamento de bens de um ponto a outro da rede logística, respeitando as restrições de integridade da carga e de confiabilidade de prazos. Não agrega valor aos produtos, mas é fundamental para que os mesmos cheguem ao seu ponto de aplicação, de forma a

> garantir o melhor desempenho dos investimentos dos diversos agentes econômicos envolvidos no processo.

Ribeiro apud Roná (2002, p.6) define meios de transporte como “os elementos ou dispositivos utilizados para suportar ou conduzir a coisa transportada, e nos quais se aplicam as forças externas que determinam o movimento”.

Geralmente associa-se a transporte, somente os veículos que são utilizados para o deslocamento de pessoas e cargas, mas o equipamento é apenas um integrante, pois existe uma série de outros agentes envolvidos nesse processo e por este motivo devemos entendê-lo como um sistema. Fazem parte do sistema de transporte as vias que são os meios pelo qual o transporte se desenvolve, os veículos como já citados, a força motriz que é a tecnologia utilizada para o funcionamento dos veículos e os terminais que são os locais pelos quais se tem acesso aos meios de transporte.

Cabe conceituar também o que se denomina de transporte urbano e de acordo com o Projeto de Lei 1687/2007 da Mobilidade Urbana criado pelo Ministério das Cidades (BRASIL, 2007) “os transportes urbanos são definidos como o conjunto dos meios e serviços utilizados para o deslocamento de pessoas e bens na cidade, e integram a política de mobilidade urbana”. O transporte urbano é responsável pela movimentação de pessoas e mercadorias dentro das cidades; outras atividades como o trabalho, o estudo e o comércio necessitam desta atividade-meio para a sua efetivação (WRIGHT, 1988).

O autor diz ainda que “por modalidade, modo ou meio de transporte, entende-se o tipo de veículo, a via e equipamentos complementares que ele usa. Assim, a modalidade ferroviária engloba o trem, a via férrea e os sistemas de sinalização e controle de tráfego” (WRIGHT, 1988, p.34).

A partir desses conceitos é possível perceber quão importante são os meios de transporte, pois os mesmos possibilitaram para a sociedade a “ampliação dos horizontes”, a quebra de barreiras, o contato com outros povos e culturas, o desenvolvimento social, cultural e econômico, dentre vários outros benefícios. A falta de meios de locomoção adequados afeta, de forma direta, diversos outros setores como a agricultura, o comércio, a indústria, a segurança e, principalmente a atividade turística, fundamentada essencialmente no deslocamento de pessoas.

2.3 A INTERMODALIDADE NO TURISMO A FAVOR DA LOCOMOTIVA

A expressão transporte intermodal traduz o processo de se levar pessoas e cargas diretamente da origem ao destino, envolvendo dois ou mais diferentes modais, de forma que todas as etapas envolvidas nesse processo estejam conectadas e coordenadas oferecendo flexibilidade para quem as usa. Vale sublinhar que a intermodalidade tem sido preocupação principal na perspectiva da logística de cargas, como se observa na literatura sobre o assunto (ANTT, s/d), contudo há uma tendência para sua valorização no caso do transporte urbano e neste trabalho a preocupação é com sua apropriação no traslado de turistas.

O transporte intermodal tem como principal vantagem proporcionar o que cada modal tem de melhor aumentando dessa forma a produtividade, a eficiência do processo de transporte e a competitividade entre os diversos meios. Permite que pessoas e cargas sejam transportadas com mais segurança, agilidade e economia. A combinação entre os diversos modais reduz os custos com os transportes, o consumo de energia e os impactos ambientais, como descrito pela própria Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários - ANTF (2009).

Em 1993, na European Conference of Ministers of Transport, o conceito de intermodalidade foi definido como “o movimento de bens em uma única unidade de carregamento, que usa sucessivos modais de transporte sem manuseio dos bens na mudança de um modal para outro” (NAZÁRIO, 2007, p.11).

São vários os modos de transportes que temos a nossa disposição: marítimo, rodoviário, ferroviário e aéreo. Todos eles possuem uma rede, que no caso da rodovia, é constituída pelas auto-estradas e estradas convencionais, enquanto que na ferrovia existem as redes convencionais, as suburbanas e as de alta velocidade.

Cada uma dessas redes é composta por nós (pontos de apoio) que, na ferrovia são as estações, no transporte marítimo são os portos e no aéreo são os aeroportos. Esses nós podem ser considerados como os pontos que possibilitam a mudança da rede de transporte. Os diferentes sistemas de transporte precisam promover ao máximo, a coordenação dos seus modos e respectivas redes e, para melhorá-lo, é preciso haver uma interligação entre todos esses nós.

A intermodalidade permite que os passageiros escolham os meios de transporte que lhe forem mais convenientes. Dessa forma os terminais de transportes necessitam estar conectados com os outros modos existentes para oferecer ao usuário opções de acessibilidade ao seu destino final.

> Tradicionalmente sempre houve uma integração muito grande entre os transportes marítimos e ferroviários. Enquanto os navios eram responsáveis pelas grandes viagens internacionais e ao redor do mundo, os trens faziam a interligação dos portos com o interior. Com o surgimento do transporte aéreo, os aeroportos foram construídos afastados dos grandes centros e geralmente sem a interligação com o sistema ferroviário. Assim, as rodovias foram a forma encontrada para interligá-los aos pontos principais das cidades (PALHARES, 2002, p. 45).

Sob a perspectiva da locomotiva, é possível e fundamental a integração entre modais (aéreo-rodoviário, ferroviário-rodoviário, aquaviário-ferroviário, aquaviário-rodoviário) ou ainda entre mais de dois modais[3] pois o alcance dos trens é limitado pelos trilhos, fato que o faz “dependente” de outros meios de transportes, principalmente quando se trata do Turismo que demanda que o meio utilizado conduza o turista até os atrativos, tendo em vista trabalhar com pessoas de diferentes idades, condições físicas e muitas vezes com limitações. Segundo o ex-ministro do Turismo Luis Barreto:

> A ideia da integração modal no Turismo é levar os turistas a utilizar mais de um modal de transporte em um pacote previamente estabelecido. Além disso, na questão portuária, a infraestrutura aos passageiros dos cruzeiros marítimos ainda deixa a desejar. Os terminais da maior parte dos portos nacionais não contam com estrutura mínima para a conveniência dos passageiros, que muitas vezes precisam se deslocar a pé por longas distâncias (MERLIN, 2008).

No Brasil, a existência de um sistema integrado de transportes teria como objetivos principais a ligação entre os setores produtivos e os grandes centros de consumo e uma eficaz acessibilidade a todo território. Uma boa rede de transportes

[3] Por exemplo, a soja produzida em Goiás, segue de caminhão da lavoura para o porto de São Simão, em Goiás e até a cidade de Perdeneiras, em São Paulo, pela hidrovia Tietê-Paraná. Chegando finalmente ao Porto de Santos através da Ferroban, totalizando cerca de 1.340 quilômetros no seu percurso.

é uma condição fundamental para o desenvolvimento do país, mas por si só não é suficiente se não há uma integração satisfatória entre os seus componentes.

Segundo a Associação Nacional de Transportes Públicos – ANTP (2010), a implantação de um sistema integrado de transportes, ao menos nas capitais do país, é um objetivo buscado por organizações da sociedade, setor empresarial e alguns órgãos públicos, entendendo que os ganhos não são apenas para a sociedade que melhora as alternativas para a sua mobilidade e a diminuição dos congestionamentos, mas também, para o setor econômico que pode ser fortalecido com a maior movimentação de produtos para os centros consumidores.

Dessa forma, fica evidente a importância da intermodalidade para os meios de transporte, principalmente na atividade turística onde o turista preza pelo seu conforto, segurança e comodidade o que é viabilizado quando se tem vários modais ä disposição.

O próximo capítulo apresenta um breve histórico do meio de transporte ferroviário; primeiramente em âmbito mundial, e logo após é feita uma abordagem da trajetória das ferrovias no Brasil. Em seguida, será dado enfoque à Ferrovia Centro Atlântica que é o objeto de estudo da pesquisa.

3 A MODALIDADE DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO

As técnicas de comunicação e transporte foram de fundamental importância para que as civilizações pudessem ampliar os seus horizontes. Isso foi feito primeiramente através da navegação oceânica na época do descobrimento, posteriormente com a navegação a vapor, as ferrovias, o telégrafo e hoje contamos com os mais modernos meios de comunicação e transporte como a internet e o trem-bala.

De acordo com Orlando Nunes (2007) a ferrovia ou via férrea pode ser considerada como a estrada de ferro ou sistema de transporte sobre trilhos; o que compreende a via permanente e outras instalações fixas, o material rodante além do equipamento de tráfego.

Seus maiores problemas são a dificuldade de percorrer áreas com declives e aclives acentuados e a necessidade de reembarcar as pessoas e mercadorias em outros meios para entregá-las na porta do consumidor, pois os trens não têm a possibilidade de sair de seus trajetos.

O transporte ferroviário é o mais indicado para o transporte de mercadorias pesadas e que necessitam percorrer longas distâncias. A ferrovia seria um meio de transporte adequado para a realidade do Brasil, pois no país existe a predominância de terrenos baixos e relativamente planos e as grandes distâncias a serem percorridas.

No Brasil, este modal de transporte não alcançou a representatividade obtida em outros países de grande extensão territorial. A sua participação na produção de transporte no país, medida pela tonelada quilômetro útil, variou, nas décadas de 1980 e 1990, entre aproximadamente 20% e 23%. Este grau de utilização para o transporte de carga coloca o Brasil na mesma situação de alguns países europeus, como França e Alemanha que possuem uma extensão territorial significativamente menor que a nossa (NUNES, 2007).

Para entender melhor o atual cenário do transporte ferroviário, se faz um breve histórico das ferrovias em âmbito mundial e nacional.

3.1 CONTEXTO DO MODAL FERROVIÁRIO NO MUNDO

A ideia de utilizarem-se trilhos, ainda de madeira, para facilitar o deslizamento de rodas já era conhecida entre os egípcios e os romanos na Antiguidade. O costume continuou durante a Idade Média e a Moderna, nas minas, especialmente as de carvão na Inglaterra.

Em 1802, Richard Trevithick construiu uma carruagem a vapor que não desenvolveu grande velocidade em razão das péssimas condições das vias inglesas de então. Em 1808, apresentou a locomotiva Catch Me Who Can, exibida em Londres (RONÁ, 2002).

No início do século XIX com o crescimento industrial e a conseqüente mudança no modo de vida da população, ampliou-se a motivação em realizar viagens como forma de adquirir conhecimento. O surgimento da máquina a vapor e sua aplicação aos transportes complementaram e passaram a substituir os transportes primitivos, insuficientes para promoverem a expansão dos produtos europeus e a captação de matérias-primas nas colônias. Isso só poderia ser feito por um meio de transporte mais rápido e eficiente. A máquina a vapor, adaptada a um chassi deu origem à ferrovia que permitia viagens de longa distância, transformando radicalmente os transportes, que passaram a atender as necessidades do capitalismo industrial: é o período chamado de “Era das Ferrovias” (SILVEIRA, 2003).

O aumento do volume de produção de mercadorias e a necessidade de transportá-las, com rapidez para os mercados consumidores, fizeram com que os empresários ingleses dessem apoio a George Stephenson, que apresentou sua primeira locomotiva: a “Blucher”, que tinha oito vagões com trinta toneladas entre Lilligwort e Hetton, no dia 25 de julho de 1814. Stephenson é considerado o verdadeiro criador da tração a vapor nas estradas de ferro. Foi o primeiro que obteve resultados concretos com a construção de locomotivas (DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRA-ESTRUTURA DE TRANSPORTES, s/d).

No entanto, a data marcante da história das ferrovias foi o dia 27 de setembro de 1825, quando a “Locomotion” correu, entre Darlington e Stockton no nordeste da Inglaterra, num percurso de 51 quilômetros, transportando seiscentos

passageiros e sessenta toneladas de cargas. Foi a primeira ferrovia pública do mundo (NUNES, 2007).

Com o passar do tempo, novas descobertas foram introduzidas na produção de locomotivas e o transporte ferroviário se popularizou em todo o mundo. Desde os mais antigos vagões que faziam o transporte de carvão aos trens de passageiros, a indústria ferroviária se desenvolveu, diversificando a produção para o transporte dos mais variados tipos de cargas.

A maioria das ferrovias inglesas foi construída por empresas privadas, com mínima intervenção do governo. Já na Europa continental a construção esteve quase sempre sob o controle de governos nacionais (NUNES, 2007).

O transporte ferroviário regular de passageiros (pax) surgiu na Inglaterra. A primeira linha construída para este fim ligava as cidades de Liverpool e Manchester e foi inaugurada no ano de 1830. O trecho possui a extensão de 63 quilômetros tendo um grande viaduto além do primeiro túnel ferroviário do mundo. No mesmo ano, a França inaugurava sua primeira ferrovia com a linha Saint Etienne – Lyon.

Na Alemanha, a primeira estrada de ferro foi inaugurada em 1835, entre Nurenberg e Furth. No mesmo ano, o Canadá inaugurou sua ferrovia ligando La Praierie a St. Jean.

Os carros de passageiros também evoluíram para proporcionar aos seus usuários mais conforto e segurança. O primeiro carro-dormitório circulou em 1838, na linha Londres – Liverpool – Manchester. No mesmo ano, começou a circular o primeiro trem-postal, entre Londres e Birminghan.

Nos Estados Unidos, o primeiro trem para passageiros circulou em 1839, com locomotiva importada da Inglaterra, entre Charleston e Hamburg, na Carolina do Sul.

A primeira ferrovia da América do Sul foi construída no Peru, em 1849 em um trecho de 14 quilômetros entre Lima e Calero (ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA, 2004).

Entre 1850 e 1860, o melhor negócio da América era o de construir e explorar estradas de ferro. Grandes somas de dinheiro foram empregadas na compra de ações de ferrovias, o que proporcionou um rápido desenvolvimento ferroviário dos países americanos.

O desenvolvimento dos modernos trens de passageiros para longos percursos começou na década de 1860 nos Estados Unidos, quando George Pullman introduziu seus próprios vagões-leitos, vagões-restaurantes e vagões-salões. Em conseqüência, já no final do século, o mobiliário, o serviço e a cozinha dos trens de viagens de longa distância dos Estados Unidos e de alguns trens internacionais europeus (como o Expresso do Oriente) justificaram o apelido de hotéis sobre rodas (NUNES, 2007).

Ainda no EUA, um acontecimento importante foi registrado em 1869 – a linha transcontinental ligando Nova York, no Atlântico, a São Francisco da Califórnia, no Pacífico, numa extensão de 5.300 km. (ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA, 2004).

A Suíça construiu a primeira linha eletrificada em 1898. A eletrificação generalizada das linhas no mundo desenvolvido aconteceu depois da II Guerra Mundial. Os países da Europa continental, que restauravam as linhas danificadas pela guerra, aproveitaram a ocasião para eletrificá-las. (NUNES, 2007).

O motor diesel foi empregado, pela primeira vez, nas ferrovias, em 1925, numa locomotiva de manobras da *Central Railroad* de Nova Jersey. Nove anos depois, ele foi utilizado no novo trem de passageiros “Zephir” e, em 1941, no transporte de cargas na Ferrovia Santa Fé, nos Estados Unidos. Após o fim da Segunda Guerra Mundial, as locomotivas diesel foram substituindo, em todo o mundo, as locomotivas a vapor. Mesmo assim, em 1965, 65% das locomotivas existentes eram ainda acionadas a vapor.

A partir de 1930, com as mudanças trazidas pela indústria automobilística[4], o transporte ferroviário foi perdendo destaque, principalmente, nos Estados Unidos e na Europa. Porém, no continente europeu, o declínio deste modal foi menos perceptível porque, entre outros fatores, lá os trens eram mais padronizados e permitiam a integração entre os diferentes sistemas, tornando as viagens menos ininterruptas (PALHARES, 2002). Segundo Roná (2002, p. 78):

[4] O automóvel apareceu no fim do século XIX e logo se espalhou pelo planeta. Ele é de utilização mais flexível do que as ferrovias e do que o transporte marítimo e amplia as possibilidades de deslocamento, é mais barato para ser viabilizado e supera com mais facilidade as imposições naturais. As ferrovias são mais importantes, pois atuam dentro de outras perspectivas, diminui o tráfego dos automóveis, transporta toneladas maiores, pode ser mais veloz, polui menos, dentre outros atributos. Por isso o ferroviarismo é, em certas condições, mais viável que outros modais.

> Após o término da Primeira Guerra Mundial (1914-1918), tivemos um barateamento dos preços internacionais do petróleo, o que levou ao crescimento da importação de aviões e automóveis pelo Brasil. Durante o governo de Washington Luís (1926-1930), ocorreu uma verdadeira febre construtora de estradas, tanto que o lema de sua administração foi “Governar é abrir estradas”, subtendendo estradas apenas como rodovias.

Nos meados da década de 1960, no Japão, e no inicio da década de 1980, na Europa, o surgimento da tecnologia dos trens de alta velocidade possibilitaram um renascimento do modal ferroviário e uma maior competição com o transporte rodoviário (JESUS, 2004).

Os TAV (Trens de Alta Velocidade) são considerados como “aqueles que operam a velocidades superiores a 200 quilômetros por hora nas vias adaptadas para este tipo de tecnologia e a 250 quilômetros por hora nas vias com finalidade específica para este fim. Essa tecnologia tem se consolidado principalmente no Japão e na Europa” (PALHARES, 2002, p.303).

Ainda de acordo com Palhares (2002), nesses países, essa modalidade tem-se mostrado competitiva inclusive com o transporte aéreo, pois apesar de não alcançar a velocidade de uma aeronave (600 km/h em média) os terminais dos TAV geralmente estão inseridos nos grandes centros urbanos o que facilita muito o acesso dos passageiros diferentemente dos aeroportos que são construídos em áreas periféricas, além disso, as empresas ferroviárias estão investindo em pontualidade e confiabilidade para aumentar a sua participação no mercado enquanto constantemente nos aeroportos são vistos atrasos/cancelamentos de vôos, congestionamento do espaço aéreo, apagões, etc.

Na China, já existe uma forma mais desenvolvida do TAV, o MAGLEV, que usa a levitação por força magnética para a tração dos trens e chegam à velocidade de quinhentos quilômetros por hora. Com isso talvez, a utilização da roda poderá estar comprometida, pelo menos no que diz relação com trens (ALBAN, 2007).

Embora os TAV tenham a tecnologia mais avançada para o uso do transporte ferroviário de passageiros, a maior parte das redes ferroviárias do mundo ainda opera com os sistemas convencionais, sejam elétricos ou a diesel. Na Europa essa tecnologia representa apenas 11% do transporte ferroviário (PALHARES apud LICKORISH; JENKINS, 2000).

De acordo com o apresentado, percebe-se que o modal ferroviário, apesar das dificuldades pelas quais passou, prossegue com significativo desenvolvimento tecnológico e continua sendo um meio de transporte bastante utilizado em alguns países (principalmente os europeus), inclusive como modal de transporte que promove o turismo, o que vem afirmar a sua importância como meio de locomoção.

No apêndice A deste trabalho, é apresenta uma linha cronológica com os principais fatos da história das ferrovias do Brasil e do mundo, para uma melhor compreensão do leitor sobre o processo evolutivo deste meio de transporte.

3.2 A EVOLUÇÃO HISTÓRICA DAS FERROVIAS BRASILEIRAS

Desde o início, o Brasil encontrou dificuldades para a implantação de suas ferrovias, especialmente devido à falta de financiamentos internos e externos. Com a extinção do tráfico de escravos, foi possível dispor de capitais e incentivos tanto nacionais como estrangeiros, criando condições para empreendimentos ferroviários. Mesmo assim, o desenvolvimento inicial foi bastante lento (SETTI, 2008).

Pode-se dizer que as primeiras iniciativas nacionais, relativas à construção de ferrovias remontam ao ano de 1828, quando o Governo Imperial autorizou por Carta de Lei a construção e exploração de estradas em geral para o escoamento da produção de minérios.

A implantação das primeiras ferrovias no país foi estimulada por capitais privados nacionais e estrangeiros (principalmente inglês) que almejavam um sistema de transporte capaz de levar (de maneira segura e econômica) aos crescentes centros urbanos e portos do país, toda a produção agrícola e de minério produzida principalmente no interior brasileiro (MARREIRA, 2010).

O primeiro Decreto que relatava a importância da construção de uma rede de transporte ferroviário, foi o Decreto nº 101, de 31 de outubro de 1835, de autoria do então regente Diogo Antônio Feijó, que concede privilégios pelo prazo de quarenta anos às empresas que se comprometessem em construir estradas de

ferro, porém o incentivo não foi suficiente para despertar o interesse dos empresários (SILVEIRA, 2003).

Ainda de acordo com o autor, a Lei nº 641, de 26 de julho de 1852, foi definitiva para o início das construções férreas. Essa Lei concedia, por noventa anos, garantia de juros de 5% sobre o capital empregado, direito de explorar os recursos naturais existentes ao longo da linha férrea, entre outros incentivos. Mas mesmo com todas essas vantagens foram poucas as empresas que se organizaram para a construção das estradas de ferro. As primeiras construções de ferrovias no Brasil foram iniciadas após 1850, e até 1870, foi esse considerado o período das linhas pioneiras.

O governo brasileiro também participou da expansão ferroviária, iniciando empreendimentos que visavam a integração do território nacional através desse meio de transporte. Durante todo o período imperial, foram construídos 9.583 quilômetros de ferrovias, que serviam à capital, Rio de Janeiro e quatorze de vinte províncias.

A primeira ferrovia destinada ao transporte de passageiros, de acordo com Palhares (2002), foi inaugurada em 1854, ligando o município de Magé até a região de Raiz da Serra, perto de Petrópolis, no estado do Rio de Janeiro, com extensão de 16,9 quilômetros. A ferrovia foi inaugurada por Dom Pedro II e batizada de Estrada de Ferro Mauá, em homenagem ao Barão de Mauá.

Em 1858 foi inaugurada em Pernambuco a segunda ferrovia do Brasil, a *The Recife and São Francisco Railway Company*, organizada em Londres, tornando-se a primeira companhia ferroviária inglesa a operar no país. No mesmo ano, foi inaugurada a Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II, tendo como diretor Christiano Benedicto Ottoni. Em 1864 foi encampada pelo Governo Imperial e após a Proclamação da República foi renomeada como Estrada de Ferro Central do Brasil (SETTI, 2008).

No Estado da Bahia, a implantação das primeiras ferrovias ocorreu ao mesmo tempo e com o mesmo objetivo: fazer ligações entre os portos e as regiões interioranas.

A Viação Férrea Federal do Leste Brasileiro (VFFLB) teve como origem cinco ferrovias construídas e unificadas em épocas diferentes, em sua maioria no estado da Bahia, sendo a primeira a Estrada de Ferro Bahia ao São Francisco, inaugurada com capital inglês até Aratu em 1860 em linha singela de bitola métrica

[5]. As outras ferrovias foram a Estrada de Ferro Central da Bahia, a Estrada de Ferro Centro Oeste da Bahia, a Estrada de Ferro Santo Amaro e a Estrada de Ferro Petrolina a Teresina.

A Estrada de Ferro Central da Bahia foi inaugurada em 1875. Esta ferrovia foi construída para fazer a ligação entre a região da Chapada Diamantina e o município de São Félix no Recôncavo Baiano, de onde se completava o transporte até o porto de Salvador por via aquática.

A multiplicação das empresas férreas e dos ramais constitui o período da evolução das ferrovias no Brasil (1870 – 1880) e que teve continuação até 1890. Nessa fase, esse meio de locomoção foi valorizado pelo maior incremento das iniciativas privadas, fundamentalmente visando o interesse dos grandes fazendeiros, para o escoamento das suas produções. E os lucros provenientes destes cultivos foram aplicados no desenvolvimento das ferrovias, mas sem qualquer planejamento, o que explica a diversificação das bitolas e a construção de vias com traçados anti-econômicos.

Em 1880 é inaugurada a Estrada de Ferro de Nazaré, implantada por uma empresa particular e que ligava as cidades de Santo Antônio de Jesus e Nazaré, posteriormente prolongando-se até Jequié.

Em 1885, a Estrada de Ferro Central da Bahia atingia Tamburi, através do Vale do Paraguaçu, e daí prosseguia em direção ao sudoeste do estado. De Alagoinhas partiu um ramal que se direcionava a Pernambuco, passando pelas cidades de Serrinha (1880), Senhor do Bonfim (1887), alcançando Juazeiro em 1896.

Após a Proclamação da República em 1889, o Governo Federal tentou executar um plano de construções ferroviárias abrangendo todo o país; entretanto devido a uma forte crise financeira, o plano não pôde ser efetivado. Entre 1890 e 1895, foram inaugurados outros 3.383 quilômetros de ferrovias.

O último trem de passageiros da Bahia, o "Marta Rocha", que ligava Alagoinhas a Senhor do Bonfim, foi desativado em 1989, em virtude da forte concorrência rodoviária e pela precariedade dos serviços oferecidos à população, com vagões superlotados e sem as mínimas condições de segurança e higiene.

---

[5] Bitola é a largura determinada pela distância medida entre as faces interiores das cabeças de dois trilhos em uma via férrea. No Brasil, a bitola mais comum é a métrica (de um metro entre as partes internas das superfícies dos trilhos). Também são comuns no país as bitolas de 1600 mm nas linhas de grande movimento (ANTT,s/d).

No entanto, no que se relaciona aos melhoramentos de suas linhas, a Bahia se situa entre aqueles estados nos quais poucas alterações aconteceram em seu sistema férreo. Atualmente, no estado, só existem os trens de subúrbio operados pela CBTU, entre as estações da Calçada e Paripe. Para um melhor entendimento da evolução das linhas férreas no Brasil, a seguir apresenta-se a Figura 1 com as ferrovias existentes no país no período de 1854 a 1890:

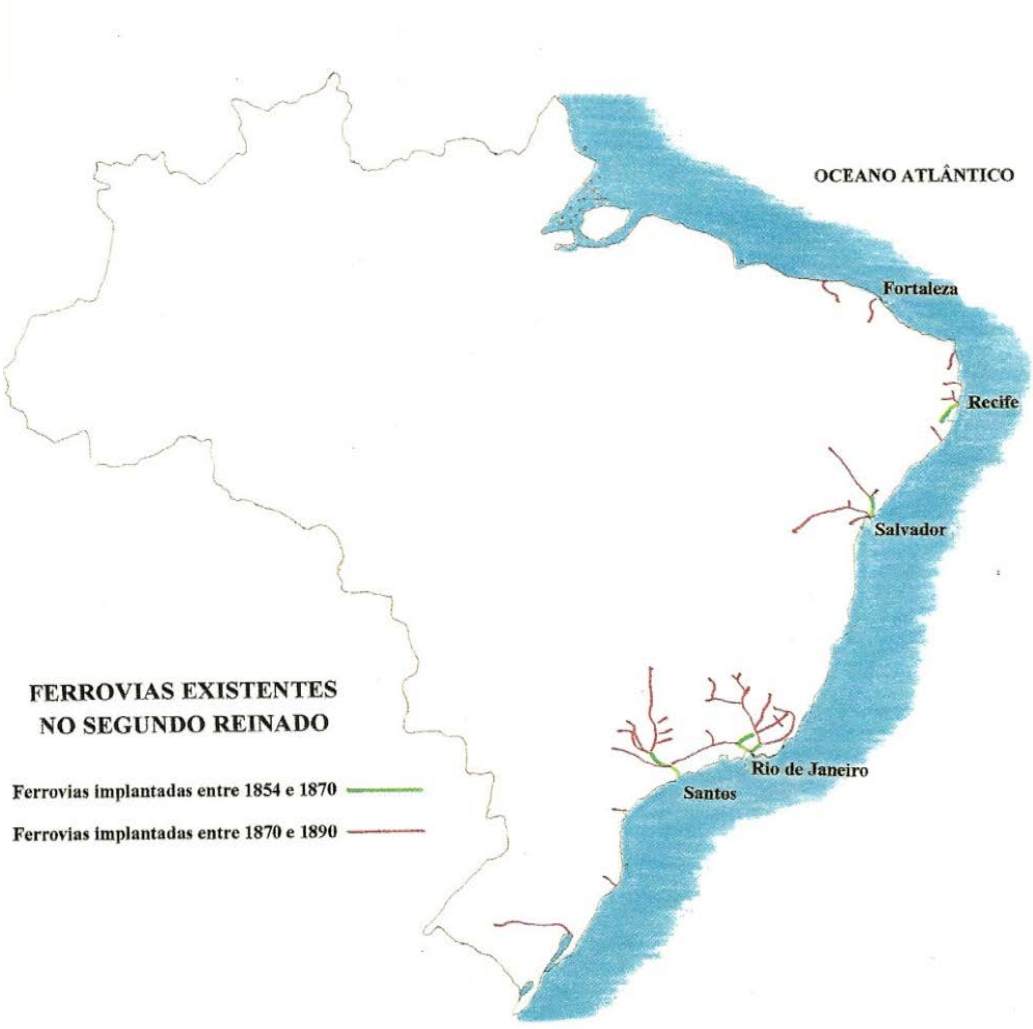


Figura 1 - Ferrovias existentes no Brasil durante o Segundo Reinado.
Fonte: RONÁ (2002, p. M5).

Percebe-se na Figura 1 que a maior concentração das ferrovias brasileiras entre 1854 e 1890 estava, principalmente, no Sudeste, o que se explica pelo fato de ser esta uma região com grande produção cafeeira e, que tinha a necessidade de escoar o seu produto. No caso, as ferrovias eram a melhor opção em termos de meios de transporte para efetuar este trabalho.

No Brasil, a tração elétrica foi empregada pela primeira vez no Rio de Janeiro em um bonde da Companhia Ferro Carril do Jardim Botânico, que circulou

no dia 8 de outubro de 1892, entre o teatro Lírico, na Cinelândia, e a Rua Dois de Julho, no Catete.

O Governo Vargas, no final da década de 1930, encaminhou o processo de saneamento e reorganização das estradas de ferro e promoção de investimentos, pela encampação de empresas estrangeiras e nacionais, inclusive estaduais, que se encontravam em má situação financeira. Assim, foram incorporadas ao patrimônio da União várias estradas de ferro, cuja administração ficou a cargo da Inspetoria Federal de Estradas – IFE, órgão do Ministério da Viação e Obras Públicas, encarregado de gerir as ferrovias e rodovias federais. (DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRA-ESTRUTURA DE TRANSPORTES, s/d). Em seguida, apresentamos a Figura 2 que destacam as ferrovias existentes no Brasil até a década de 1930:

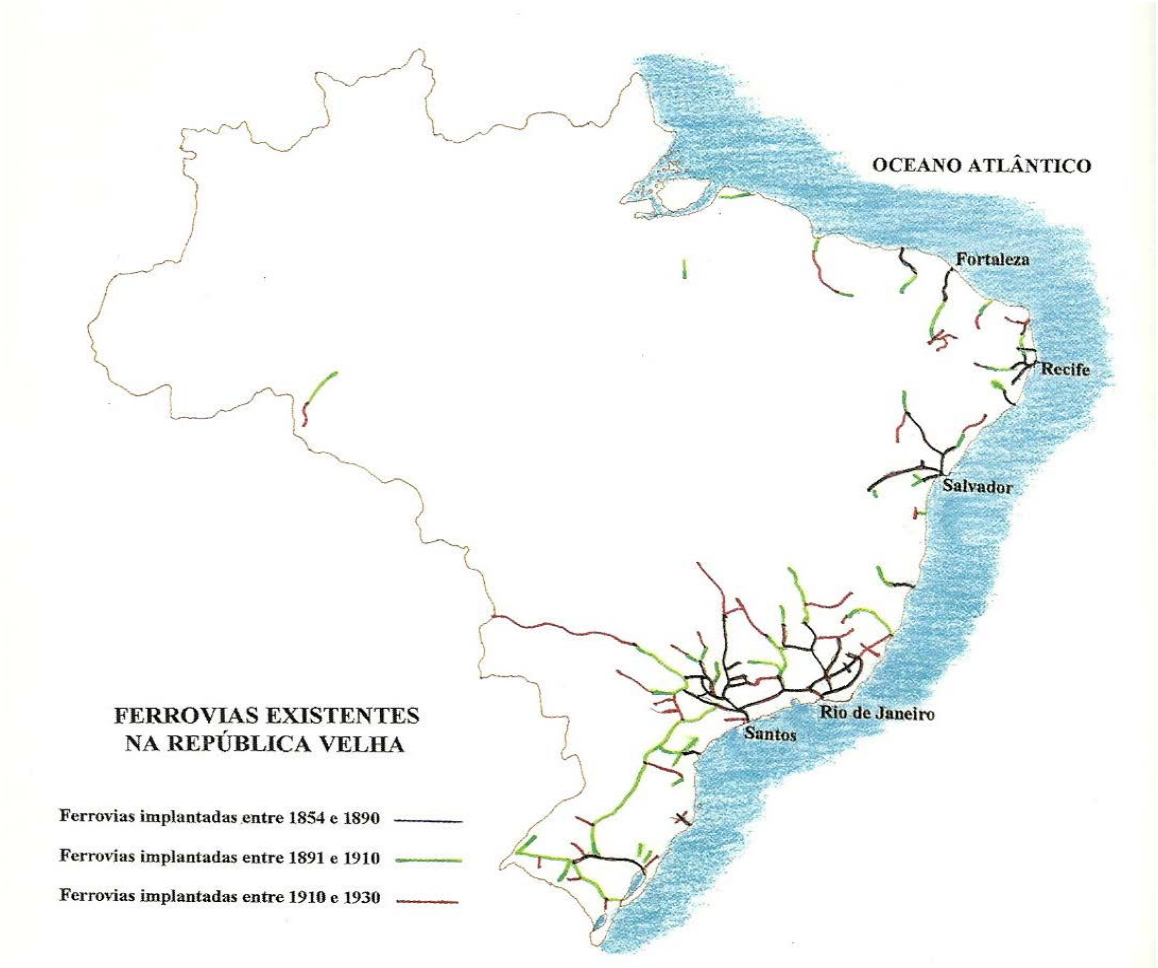


Figura 2 - Ferrovias existentes no Brasil entre 1854 e 1930.
Fonte: RONÁ (2002, p. M6).

A partir da analise da Figura 2 pode-se perceber que as ferrovias brasileiras se expandiram consideravelmente entre 1890 e 1930, estando presentes

agora também no Norte e Sul do país e com mais ramificações nas regiões Sudeste e Nordeste.

Com a descoberta das primeiras jazidas petrolíferas do país em Aratu, na região metropolitana de Salvador, em 1939, a Viação Férrea Federal do Leste Brasileiro (VFFLB) começou os estudos para a eletrificação de 250 quilômetros de linhas, que aproveitariam o gás natural do local na geração de energia elétrica e deixar as locomotivas a vapor (que queimavam lenha de baixo poder calorífico) para as regiões mais afastadas do Estado. A VFFLB foi a pioneira no Brasil no uso de locomotivas diesel-elétricas e diesel-mecânicas, recebendo as primeiras unidades em novembro de 1938 (adquiridas da *English Electric*), sendo montadas nas oficinas da Calçada (Salvador) e colocadas no tráfego a partir de janeiro de 1939.

A década de 1950 é considerada um ponto de inflexão na história das ferrovias brasileiras. Com o advento do processo de industrialização e de urbanização ocorreu um incremento na movimentação de cargas no país, que foi atendido pelos investimentos na rede de rodovias, fenômeno conhecido como rodoviarismo. Relegado a segundo plano, o modal ferroviário enfrentou diversas falências de empresas não mais lucrativas.

As ferrovias entram num longo processo de decadência, levando muitos a acreditar que, estariam fadadas a desaparecer. Esta impressão se tornava mais forte à medida que a grande maioria dos trens de passageiros de longo percurso foi sendo desativada, em paralelo com os investimentos cada vez mais baixos em manutenção, aquisição de novos equipamentos e em construção de linhas (SETTI, 2008).

Nesse cenário, ganha legitimidade a estatização de várias companhias ferroviárias e a centralização do comando destas ferrovias em uma única empresa. Surgia assim, em 1957, a Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA), a qual unificou 42 ferrovias. Já as estradas de ferro estatizadas no estado de São Paulo não foram incorporadas à RFFSA, mas sim à estadual Ferrovia Paulista S/A – FEPASA (IPEA, 2010).

Com o fim de quase todos os trens de passageiros de longo percurso entre as décadas de 1970 a 1990, restaram em operação praticamente apenas os metropolitanos, tanto os de serviço suburbano como os metrôs, iniciados em São Paulo e no Rio de Janeiro na década de 1970 e adotados em outras poucas capitais (SETTI, 2008).

Com a crise do petróleo no mesmo período e as sucessivas crises econômicas da década de 1980, a situação da RFFSA e da Fepasa tornou-se insustentável. O investimento na malha ferroviária caiu, houve o sucateamento de algumas infra-estruturas e as dívidas cresceram rapidamente.

Nesse novo cenário, marcado pelas tendências de desestatização, na década de 1990, sem condições de continuar administrando as linhas ferroviárias do país, o Governo Federal deu início ao processo de privatização das ferrovias brasileiras. A primeira foi a RFFSA, incluída no Programa Nacional de Desestatização (PND) e teve seus ativos leiloados em 1996, sendo extinta oficialmente em 2007.

A privatização das ferrovias, a principio estaria trazendo reflexos positivos do ponto de vista dos investimentos e da produtividade. Desde 1997, quando assumiram o controle das estradas de ferro, as concessionárias investiram cerca de 23 bilhões de reais, segundo a Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF, 2009).

A seguir, a Figura 3 apresenta as ferrovias existentes no Brasil em 2001 após o processo de desestatização:

Figura 3 – Ferrovias existentes no Brasil em 2001.
Fonte: RONÁ (2002, p. M7).

De acordo com o que o foi apresentado neste capitulo é possível apreender o processo pelo qual passaram as estradas de ferro do Brasil. Tiveram seu auge durante o século XIX e primeira metade do século XX quando o modelo de desenvolvimento do Brasil faz opção pelo rodoviarismo que, na prática, mais eficiente que os trens e permitiam uma maior mobilidade de cargas e passageiros. Muitas ferrovias passaram a ser administradas diretamente pelos órgãos do governo federal e foram entrando em processo de desuso e até de sucateamento.

Depois de décadas, sem ter condições para mudar essa realidade o Estado concede o uso das linhas férreas brasileiras a empresas privadas, o que deu uma nova perspectiva para o transporte ferroviário através de investimentos e melhorias feitas no setor.

De acordo com a Confederação Nacional do Transporte (2009), atualmente, o Sistema Ferroviário Brasileiro totaliza 29.817 quilômetros de extensão, distribuídos pelas regiões Sul, Sudeste e Nordeste, atendendo parte do Centro-Oeste e Norte do país, sendo o maior da América Latina. É composto por doze

malhas concedidas, sendo onze para a iniciativa privada e uma para empresa pública.

Desse modo, no cenário de início do século XXI, as ferrovias brasileiras tendem a ganhar novo impulso como se observa na Figura 3, com novas linhas ferroviárias, muito embora algumas existentes na região Nordeste tenham sido desativadas.

Se ao longo da história essa malha ferroviária foi construída para atender ao modelo econômico agroexportador vigente e mutável, ainda hoje é possível perceber que as ferrovias do Brasil guardam pouca relação com a criação de novos pólos de desenvolvimento socioeconômico. Estas são apenas um meio de transporte eficiente para as *commodities* agrícolas e minerais negociadas pelo país, produzidas ou extraídas em áreas tradicionais ou em novas fronteiras de monocultura.

Foi elaborada uma linha cronológica com os principais fatos concernentes à história do meio de transporte ferroviário no Brasil e no mundo, que se encontra no apêndice A deste trabalho.

3.3 SURGIMENTO DAS FERROVIAS TURÍSTICAS

O processo de desenvolvimento capitalista encontra o espaço e as condições ideais para se expandir na Inglaterra. Pode se afirmar que o transporte por ferrovias constituiu o suporte necessário para a expansão do processo de acumulação nos primórdios do capitalismo. O deslocamento de pessoas e mercadorias traz consigo uma fluidez mercadológica antes não experimentada (SANTOS FILHO, 2008).

Com a diversificação da economia em larga escala, surge a necessidade de aprimoramento das ferrovias, principalmente no que diz respeito ao seu uso para o transporte de passageiros, com destinos determinados para a realização de viagens motivadas, basicamente, pela busca do lazer, da saúde e dos negócios. É nesse momento que começa a se configurar, ainda de modo incipiente, a atividade turística nos trens.

O Turismo Ferroviário (como conhecemos atualmente), tem a mesma idade que a própria atividade turística, pois foi em 1841 que um vendedor de bíblias chamado Thomas Cook – mais tarde, o proprietário da internacionalmente conhecida Agência Cook, de Londres – vendeu antecipadamente 570 passagens para o percurso ferroviário entre Leicester e Loughborough com a finalidade de ir a um encontro de uma liga contra o alcoolismo, o que configurou a primeira viagem agenciada de que se tem notícia (BARRETTO, 1998).

Em 1846, ele mesmo organizou uma viagem similar de Londres a Glasgow (Escócia) com 800 pessoas, utilizando serviços de guias de turismo. Era o começo do Turismo coletivo, a “excursão organizada” que atualmente leva o nome de *all inclusive tour*, *package* ou pacote.

Cook é considerado um dos principais estimuladores do Turismo “moderno”, devido ao desenvolvimento da Inglaterra. Com a industrialização, em tal país se criaram leis de mercado que permitiram a classe trabalhadora adquirir produtos e serviços antes só consumidos pela burguesia.

Em 1865, passou também a fazer reservas de hotéis e editava um guia denominado: “Conselhos de Cook para excursionistas e turistas”. Em 1866, promoveu o primeiro *tour* pelos Estados Unidos. Fatos que em uma perspectiva ampla contribuíram para o incentivo das práticas turísticas, tais como, a institucionalização em 1867, do *voucher* (recibo de importância paga) hoteleiro. Ainda, em 1869 levou pela primeira vez um grupo ao Egito e à Terra Santa, e em 1872 levou um grupo para dar a volta ao mundo, viagem que demorou 222 dias.

O Turismo de massa ferroviário potencializado por Cook teve expansão devido às suas tarifas reduzidas, viagens em grupo e pacotes de viagens. Cook fez campanhas publicitárias e criativas promoções para conquistar clientela. Sua ação possibilitou que a classe operária dos países europeus buscasse imitar os comportamentos da nobreza e passassem a frequentar as praias e os balneários depois da Segunda Guerra Mundial. Tais locais eram antes tidos como redutos dos ricos. Segundo Santos Filho (2008, p. 3):

> Para Cook, o trem permitiria a realização de viagens para milhares de pessoas, acrescentando ainda que fosse uma forma de influenciar a convivência de diferentes tipos de classes sociais, pois podia transportar todo tipo de gente. Cook talvez tivesse sido o único a defender vantagens para a classe trabalhadora.

As inovações de Cook marcaram a entrada do Turismo na era industrial, no aspecto comercial. No social, promoveu um significativo avanço, pois seu sistema permitiu que as viagens ficassem mais acessíveis para os chamados segmentos médios da população. É dessa maneira que surgem as primeiras práticas do que vem a ser hoje o Turismo Ferroviário.

3.4 CENÁRIO PÓS PRIVATIZAÇÃO DA FERROVIA CENTRO ATLÂNTICA

Este tópico dedica-se à apresentação da Ferrovia Centro Atlântica - FCA, considerando seu histórico e principais características, como parte importante do objeto de estudo do trabalho.

A malha operada pela Ferrovia Centro Atlântica (FCA) é originária da Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA). Foi contemplada no Programa Nacional de Desestatização (PND). Por meio do Decreto n° 473/92, concedeu a operação para a iniciativa privada por um período de 30 anos, prorrogáveis por mais 30.

A Ferrovia Centro Atlântica S.A, opera sob concessão, desde 1º de setembro de 1996, administrando as linhas de bitola métrica da Malha Centro-Oeste da RFFSA, constituída pelas antigas Viação Férrea Centro-Oeste, Estrada de Ferro Central do Brasil, Estrada de Ferro Leopoldina e Viação Férrea Federal Leste Brasileiro.

Em setembro de 2003, autorizada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), a Vale[6] assumiu o controle acionário da FCA, com 99,9% de ações. Entre 2004 e 2006, a Vale destinou cerca de US$ 488 milhões à empresa, possibilitando a modernização dos ativos e da gestão, com resultados imediatos em produtividade e segurança para empregados e comunidades, segundo a própria Ferrovia Centro Atlântica.

[6] Fundada em 1942, a Vale (antiga Vale do Rio Doce) é a segunda maior mineradora do mundo e a maior empresa privada do Brasil. É a maior produtora de minério de ferro do mundo e a segunda maior de níquel. A Vale destaca-se ainda na produção de manganês, cobre, bauxita, carvão, cobalto etc.

De acordo com os dados divulgados pelo site da FCA, em 2010, a empresa conta com quinhentas locomotivas e mais de doze mil vagões, que cruzam 316 municípios em sete estados brasileiros (Minas Gerais, Espírito Santo, Rio de Janeiro, Sergipe, Goiás, Bahia, São Paulo) e no Distrito Federal (FERROVIA CENTRO ATLÂNTICA, 2010).

A malha ferroviária da FCA tem acesso a portos localizados nos estados da Bahia, São Paulo e Rio de Janeiro e está na área de influência do terminal marítimo Inácio Barbosa, em Sergipe. Faz também, ligação com outras ferrovias como MRS Logística, Transnordestina e Ferroban. Isso possibilita a conexão com os maiores centros consumidores do Brasil e do Mercosul.

Voltada principalmente para a operação ferroviária de cargas, desenvolve uma logística focada, principalmente, em granéis como a soja, derivados de petróleo e álcool combustível.

O Sistema de Gestão adotado pela empresa baseia-se no acompanhamento da rotina, na padronização dos processos, no tratamento dos desvios e na melhoria contínua. Criado em junho de 2002, reformulado e atualizado constantemente, o Sistema de Gestão visa dar suporte para a excelência em qualidade de atendimento aos clientes, atingir a previsibilidade nos resultados e o alcance das metas propostas anualmente às áreas, assimilando os princípios de gestão da qualidade em coerência com as tendências do modelo de gerencialismo atual (FERROVIA CENTRO ATLÂNTICA, 2010).

A FCA possui sede administrativa em algumas cidades baianas como Simões Filho e Santo Amaro. Em tais locais são feitos os contatos com as empresas que contratam a ferrovia para o transporte de seus produtos e interação com as sedes administrativas dos outros municípios e estados. Assim, também é realizado o controle da entrada e saída de carga dos vagões entre outras atividades.

Em visita às sedes da FCA nas referidas cidades, foi possível perceber que os administradores locais possuem certa autonomia na tomada de decisões relacionadas ao transporte das cargas e outras questões operacionais da ferrovia o que lhe concede uma certa aproximação com um modelo de caráter descentralizado.

Apesar desse caráter e da autonomia dos funcionários, chama a atenção a falta de informações básicas (histórico, modelo de gestão etc.) e documentos sobre a empresa pelos mesmos. Em quatro meses de contato com a FCA, os

documentos conseguidos foram insuficientes para aprofundar as explanações sobre a sua estrutura, organização e instrumentos de planejamento e controle.

3.5 TRENS TURÍSTICOS OPERADOS PELA FCA

Os Trens de Passageiros da Vale, presentes na Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM) e na Estrada de Ferro Carajás (EFC), têm ajudado na locomoção das comunidades e incentivado o Turismo regional. Em 2008, a Vale transportou 329.690 passageiros, sendo 32.266 só no mês de dezembro.

Além de passagens para classes econômicas e executivas, lanchonetes, restaurantes e carros exclusivos para cadeirantes e acompanhantes, os vagões contam com ar condicionado e outros equipamentos, garantindo o conforto e a comodidade da viagem.

A partir das considerações feitas nesta parte do estudo, ressalta-se a questão da Ferrovia Centro Atlântica já operar alguns trens turísticos, mas ainda ter o transporte de cargas como principal segmento.

Quando levantadas indagações relacionadas com tal questão, o Sr. Leandro Grandi, assessor de imprensa da Ferrovia Centro Atlântica, afirmou que a FCA não tem concessão para o chamado transporte regular de passageiros nos outros trechos além dos dois em Minas Gerais. Tais trechos já eram operados com passageiros antes de serem administrados pela Vale. Também afirmou que a lucratividade do transporte de cargas é bem maior do que o de passageiros.

A partir dessa evidência, levanta-se a questão: Porque o poder público, a sociedade e as organizações empresariais não se mobilizam para a implantação de mais trens turísticos a serem operados pela FCA? Esta inquietação é válida e precisará de estudos mais profundos, uma vez que a empresa já possui conhecimento na administração desse tipo de transporte e ainda, considerando que isso favoreceria o desenvolvimento econômico e social das localidades em que estivesse inserido.

O próximo capítulo traz uma caracterização da região do Recôncavo Baiano, da atividade turística do local e, mais especificamente, das cidades que estão sendo trabalhadas nesse estudo.

4 O RECÔNCAVO BAIANO E O TURISMO

O Recôncavo Baiano é uma região situada ao fundo da Baía de Todos os Santos, formada por dezenas de municípios, entre os quais serão destacados neste estudo aqueles que interligados à Ferrovia Centro Atlântica. São eles: Santo Amaro, Cachoeira e São Félix.

> Historicamente, o Recôncavo é a região pioneira em questões administrativas. Nela instalou-se durante o período colonial, a primeira capital do Brasil e o mais expressivo comércio de açúcar, fumo e outros produtos oriundos de diversas localidades em direção a Portugal e outros países da Europa. (SANTOS, et. al; 1998, p.13).

Além dos fatores históricos, o Recôncavo possui um importante patrimônio natural e, estão presentes em sua paisagem, formações litorâneas bastante recortadas, com muitas praias, corais, mangues e resquícios de Mata Atlântica. Segue Figura 4 que apresenta a divisão municipal da região do Recôncavo Baiano:

Figura 4 – Recôncavo Baiano – Cidades.
Fonte: BAHIA E RECÔNCAVO, 2009. Disponível em: http://bahiareconcavo.com.br/.

De acordo com a Secretaria do Planejamento (SEPLAN), o Recôncavo é reconhecido institucionalmente para efeitos administrativos, de planejamento e implantação de programas de base territorial, especialmente pela esfera estadual do Governo da Bahia, atualmente denominado de Território de Identidade número 21 dos 26 que configuram o estado. Ao todo é composto por 20 municípios com uma diversidade de tamanho e condições de vida, como se pode observar nos anexos A e B. (SEPLAN, s/d).

4.1 ANTECENDENTES HISTÓRICOS

Segundo Santos (1998), nos primeiros contatos que os portugueses mantiveram com o Recôncavo perceberam a existência de uma diversidade de plantas, animais e uma sociedade nativa, denominada indígena, porém, em nenhum momento eles demonstraram respeito para com aqueles que já habitavam o lugar ou estiveram preocupados em preservar essa diversidade da fauna e flora. O seu maior interesse era explorar o máximo possível de tudo o que tivessem oportunidade para comercializarem e obterem lucros.

Os lusos colonizadores logo descobriram as virtudes do massapê e do clima tropical. Introduziram a experiência do cultivo da cana de açúcar adquirida nos Açores e na Ilha da Madeira. A expansão da lavoura canavieira tornara-se um fato. A colonização começou verdadeiramente logo após as guerras contra os índios do Jaguaripe e do Paraguaçu. Índios e negros foram duramente atingidos em suas identidades e acabaram perdendo a autoestima e, consequentemente, a crença nas suas capacidades étnico-culturais.

De acordo com Brandão (1998), a produção açucareira contribuiu para o processo de povoamento dos locais onde estava inserido e, juntamente com ele, viabilizou a existência de meios de transporte na região. O transporte ferroviário e o transporte aquático a vapor vieram estruturar a região e proporcionar o seu desenvolvimento.

> A continuidade da consistência do Recôncavo como região foi dada, principalmente, por essas duas redes de transportes, que definiram,

> respectivamente, posições estratégicas para Cachoeira e Nazaré, situadas nas pontas dos dois caminhos ferroviários que chegavam à região; e quanto a Cachoeira, Maragogipe e São Roque, posições estratégicas para o tráfego aquático (BRANDÂO, 1998, p. 230).

Com o incremento da produção, multiplicaram-se os banguês e as grandes moradias rurais dos senhores da nova riqueza agrária. Para manter essa riqueza, instalou-se uma corrente contínua de transplantação de escravos africanos, alojados nas senzalas, símbolos de uma era da agricultura brasileira. Segundo Brandão (1998, p. 32):

> O ciclo do açúcar, que se desdobrou com o fumo, a pecuária, a agricultura familiar, o café, o algodão, as especiarias, couros e peles, carvão vegetal, caieiras e olarias, as rendas e os bordados, a cerâmica utilitária e lúdica, criou assim uma complexa tradição cultural, um tecido social territorialmente diverso e uma exuberante paisagem construída. Cada coisa em seu lugar, havia o Recôncavo da cana, do fumo, da subsistência e dos materiais de construção, da lenha e da pecuária.

Além dos escravos, com o tempo também lavradores livres passaram a trabalhar em terras que pertenciam aos engenhos. Alguns mantinham seus canaviais em áreas arrendadas; outros plantavam não só cana, como ainda pequenas roças de subsistência, constituídas principalmente por milho, mandioca e feijão. Em geral, os lavradores livres serviam-se dos engenhos a que estavam agregados para fazer açúcar, em troca de uma parte da produção. Todos eles formavam, na verdade, uma clientela de importância vital, pois só com o concurso das lavouras subsidiárias ou dependentes muitos engenhos podiam manter-se em atividade ininterrupta durante os meses da safra (AYRES, 2010).

Ainda de acordo com a autora, na segunda metade do século XX, o Recôncavo passou por muitas transformações. Mudanças da matriz de transportes no Brasil que, ao fazer opção pelo rodoviarismo, criaram uma densa rede de estradas e redefiniram o protagonismo de determinados centros urbanos.

A exploração de petróleo e a instalação do pólo petroquímico de Camaçari definiram novos subespaços. O desenvolvimento de Feira de Santana estabeleceu sombreamentos de áreas de influências. Com isso houve uma redução da coerência funcional da região, mas não suficiente para diminuir territorialmente ou conceitualmente o Recôncavo (NACIF, 2010). Ainda segundo o autor:

> O Recôncavo produziu grandes riquezas, no entanto, a resistência às inovações está entre os motivos que determinaram um grave atraso na sua modernização socioeconômica. A modernidade no Recôncavo, inclusive em Salvador, só ocorreu com a exploração do petróleo a partir da década de 1950, quando aconteceram importantes mudanças nas relações de poder nessa sociedade (NACIF, 2010, p. 20).

As ações impostas na região, atendendo aos interesses externos e desconsiderando as necessidades e especificidades dos habitantes locais, têm contribuído para agravar os problemas sociais. Existe no local uma carência de meios que possibilitem a discussão entre o Estado e a Sociedade, na busca de novas alternativas para incentivar o crescimento da região.

4.2 A ATIVIDADE TURÍSTICA NO RECÔNCAVO

A probabilidade de a atividade turística vir a contribuir para o desenvolvimento social e para o incremento da economia regional torna-se hoje uma possibilidade mais concreta. A região está inserida no pólo turístico Salvador e Entorno, que, além da capital baiana e das cidades do Recôncavo compreende a zona turística Costa dos Coqueiros, tendo sido contemplada em ações específicas definidas para esta área, quando foi elaborado o Plano de Desenvolvimento Integrado do Turismo Sustentável (PDTIS) local.

Como já dito, o Recôncavo possui relevante importância histórica, sobretudo como fonte para a realização de estudos acerca da sua viabilidade para o Turismo, por se constituir em um amplo acervo da cultura de matriz africana no Brasil.

O declínio econômico, ao mesmo tempo em que conduziu este território a uma estagnação não superada ate o presente momento, possibilitou que fossem preservados traços marcantes da cultura regional, que hoje se traduzem em um valioso patrimônio intangível e que talvez não existisse mais se a região tivesse passado por um processo de modernização.

As potencialidades turísticas do Recôncavo podem ser reconhecidas nas atuais tendências mundiais da economia do Turismo que recomendam o incentivo a

segmentação da atividade, a valorização do local em que está inserido e dos seus aspectos culturais, enquanto elementos de competitividade entre os diversos destinos turísticos. (QUEIROZ; SOUZA, 2009).

O Turismo que se desenvolve hoje na região é considerado uma atividade de elevada sazonalidade; tem se caracterizado pela exploração pontual das festas populares; pelas atividades de veraneio em algumas praias; pela atividade de Turismo Rural, realizada em um número restrito de propriedades; pelas visitas promovidas ao centro Dannemann (sede da primeira fábrica de charutos do Brasil) em São Félix e pelo incipiente uso da navegação para o lazer. Assim como as demais atividades desenvolvidas nesse espaço regional, o Turismo não tem propiciado um retorno expressivo para as comunidades residentes (QUEIROZ; SOUZA, 2009).

Sob outra perspectiva, para o sucesso das atividades turísticas, é fundamental a conscientização tanto da comunidade local quanto dos turistas sobre a importância da preservação do patrimônio natural e histórico-cultural, a fim de que o Recôncavo possa conquistar uma nova atratividade e sua população seja efetivamente beneficiada.

Mas, o que se tem percebido, é que a região ainda não explora essa potencialidade de forma adequada e tem permitido a destruição do seu patrimônio, que sofre com a ação do tempo, do vandalismo e descaso. Faltam recursos financeiros para a restauração e revitalização do acervo da cidade, e com isso, a sua história pode se perder, e junto com ela, se perde também a possibilidade de desenvolvimento de um Turismo que seria uma das grandes possibilidades para o incremento da economia local, e que se feito de forma planejada e ordenada, traria diversos impactos positivos para a sociedade, o patrimônio e o meio ambiente.

Desse modo, tendo em vista fortalecer o papel do Recôncavo como vetor de expansão do Turismo do Estado, este estudo propõe a formatação de um roteiro turístico alternativo que possibilite a atração de novos fluxos e a ampliação do tempo de permanência do turista na região tendo como foco as cidades de Santo Amaro, São Félix e Cachoeira.

Cabe assinalar, que para viabilizar esse roteiro são fundamentais investimentos em infraestrutura básica (saneamento básico, rede de transporte etc.) e turística (hotéis, agencias de viagens, restaurantes etc.), além da qualificação da

mão de obra local e de serviços de apoio ao turista (postos de informações turísticas) questões que motivam aprofundamento e novos estudos.

No anexo C, apresenta-se um mapa da região, com destaque para as cidades inseridas no roteiro, bem como, do traçado da linha férrea por eles para uma melhor visualização do leitor acerca deste itinerário. Cabe ressaltar no mapa, a passagem da ferrovia pelo município de Conceição da Feira, trecho contemplado pelo BNDES para financiamento de obras visando seu uso para o Turismo, assunto que será abordado mais adiante.

4.3 CARACTERIZAÇÃO DOS MUNICÍPIOS DO ROTEIRO

Com o intuito de apresentar ao leitor os municípios que estão sendo trabalhados na pesquisa, nesse tópico serão feitas considerações acerca dessas cidades.

MUNICÍPIO	POPULAÇÃO (hab.)	ÁREA (km²)	PIB PER CAPITA (reais)
Cachoeira	32.035	398.473	5.194,50
Santo Amaro	57.811	518.260	4.460,08
São Félix	14.009	95.502	4.456,96

Quadro 1: Dados Gerais dos Municípios.
Fonte:Organização própria com base em dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 2010. Disponível em: http// www.ibge.gov.br.

O Quadro 1 traz informações gerais sobre elas e, em seguida, é feito um resumo da história e da atividade turística que se desenvolve em cada uma, especificamente.

4.3.1 Município de Cachoeira

✓ **Histórico**

Em 1531, chegava à Bahia a expedição de Martim Afonso de Souza com a incumbência de estimular o cultivo da cana-de-açúcar e a sua indústria. Nessa comitiva estava o fidalgo Paulo Dias Adorno, homem de posses, que se instalou à margem esquerda do Rio Paraguaçu, entre os riachos Pitanga e Caquende. Em sua fazenda foi construída uma capela em homenagem a Nossa Senhora do Rosário, atual Capela da Ajuda. Em torno dela surgiu uma povoação que se desenvolveu rapidamente em função do florescimento da economia açucareira. No final do século XVI já existiam cerca de cinco engenhos na Região. (QUEIROZ; SOUZA, 2009). Na Figura 5 mapa do Recôncavo Baiano com destaque para a cidade de Cachoeira.

Figura 1

Mapa do Recôncavo Baiano, Bahia, Brasil.

Figura 5: Recôncavo Baiano com destaque para a cidade de Cachoeira.
Fonte: Organização Própria com base em dados da Bahia Ticket Travel Turismo, 2009.
Disponível em: http://tabuleiroreconcafricano.blogspot.com.

Em 1963, foi criada a Vila e Freguesia de Nossa Senhora do Rosário do Porto da Cachoeira. A Vila se tornou o local para onde afluíam os mais abastados da época, aqueles que há até pouco tempo se denominavam de Senhores de Engenho. Ao lado do grande centro açucareiro em que ia se transformando, outras culturas ali se desenvolviam, principalmente a do fumo, que se conserva até hoje como dos melhores em todo o interior do Estado.

Paralelo ao seu desenvolvimento econômico, crescia sua importância política: receberia, algum tempo depois, as visitas ilustres de D. Pedro I, D. Pedro II, Princesa Isabel e Conde D'Eu.

Foi no século XIX, entretanto, que Cachoeira se viu projetada definitivamente no cenário da história política baiana e brasileira. A Vila foi foco de onde partiram as lutas armadas contra os portugueses pela Independência do Brasil.

Historicamente, Cachoeira foi a pioneira no movimento emancipador do Brasil. Dali partiram os primeiros brados de revolta contra a opressão lusitana e surgiram mais tarde os batalhões patrióticos, liderados por figuras como a do Barão de Belém, Rodrigo Antônio Falcão Brandão, Maria Quitéria de Jesus a mulher-soldado, dentre outras que imortalizaram na história Nacional.

Cachoeira, foi a Sede do Governo Provisório do Brasil durante a guerra da Independência em 1822 e, novamente, em 1837, quando ocorreu o levante da Sabinada.

A partir de 1940, a cidade entrou em uma fase de grande decadência, perdendo gradativamente a sua importância, à medida em que crescia o processo de seu isolamento. Com o seu desenvolvimento do transporte rodoviário, a ferrovia se tornou obsoleta e o transporte fluvial, que sempre representou fator preponderante na importância de Cachoeira, decaiu tanto que chegou a ser suspenso.

Crises se sucederam na área da indústria fumageira, chegando ao fechamento de fábricas, enquanto as respectivas lavouras, que ocuparam posição de liderança por mais de dois séculos, igualmente retrocederam, cedendo a primazia a outras regiões.

✓ Turismo na Cidade de Cachoeira

De acordo com Mariano (2009), Cachoeira é conhecida pelo seu caráter turístico, recebe pessoas de vários lugares do país e do mundo em diferentes épocas do ano, que vão desde o São João (junho) à famosa Festa da Boa Morte (agosto). A cidade foi tombada pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN em 1971, e reconhecida pela UNESCO como Patrimônio da Humanidade por causa de suas riquezas históricas, arquitetônicas e naturais.

Parte dessa história pode ser conferida nos prédios coloniais e em estilo barroco, nas diversas igrejas e capelas espalhadas pela cidade, e nos museus locais, onde estão documentos, fotografias e imagens sacras. São diversas construções que guardam a riqueza da época em que foram erguidos – como os azulejos do tipo maçaroca da Capela Nossa Senhora da Penha, e o altar revestido com ouro da Igreja Nossa Senhora do Carmo.

Em uma volta rápida pelo centro da cidade é possível ver a riqueza dos detalhes das construções como o prédio da Santa Casa (1734), a Capela de Santa Bárbara, o Chafariz Imperial (1827), a Igreja da Ordem Terceira do Carmo (1724), a Matriz Nossa Senhora do Rosário e o sobrado da Irmandade da Boa Morte (grupo remanescente de escravos, composto só de mulheres negras, primeiro terreiro de candomblé do país).

A cidade, além de contar com quinze pousadas, dois hotéis e um hotel-fazenda, recentemente ganhou dois apart-hoteis, proporcionando uma maior variedade em hospedagem ao turista. Segundo Josevaldo Oliveira, gerente de um dos apart-hoteis, “geralmente os estrangeiros (em sua maioria franceses e norte-americanos) optam por ficar em pousadas. Já os apart hotéis costumam receber profissionais de outras cidades, como professores, médicos e funcionários de empresas”.

O perfil do turista também varia a depender da festa. No São João e na Festa D`Ajuda, por exemplo, ocorre um Turismo Interno, atraindo pessoas de Salvador e outras cidades do estado. Já a Festa da Boa Morte, época de maior fluxo turístico na cidade, atrai um número maior de turistas estrangeiros. Segundo Valmir dos Santos, administrador da Casa Boa Morte é durante a festa da Boa Morte que os serviços hoteleiros se encontram deficientes, devido ao grande número de

turistas. Em outras épocas do ano, as pousadas dão conta de atender a todos os visitantes.

A rede de bares e restaurantes da cidade é bastante diversificada. A maioria oferece pratos da culinária típica da região como a maniçoba e a feijoada que por si só já são um grande atrativo para os visitantes.

4.3.2 Município de Santo Amaro

- ✓ **Histórico**

Os primeiros civilizados que chegaram à região, por volta de 1557, travaram fortes lutas com os selvagens, estabelecendo-se, de início, na margem direita do Traripe, no local denominado Pilar e nas proximidades do mar, de onde retiravam meios de subsistência. (IBGE, 2010).

Como o referido sítio não fosse conveniente fundou-se uma igreja no lugar denominado Santo Amaro, por existir nele uma capela consagrada ao Santo desse nome, além de um pequeno núcleo de colonos vizinhos. Com a posterior criação da freguesia, passou a localidade a denominar-se, não oficialmente, Santo Amaro da Purificação. No século XVII, intensificou-se a colonização, mediante a concessão de numerosas sesmarias. Apresenta-se na Figura 6 mapa do Recôncavo Baiano com destaque para a cidade de Santo Amaro.

Figura 1

Mapa do Recôncavo Baiano, Bahia, Brasil.

Figura 6: Recôncavo Baiano com destaque para a cidade de Santo Amaro.
Fonte: Organização Própria com base em dados da Bahia Ticket Travel Turismo, 2009.
Disponível em: http://tabuleiroreconcafricano.blogspot.com.

O seu Centro Histórico teve origem em 1667, ano em que foi formado o primeiro núcleo do povoameno, no entorno do Solar Paraíso e da Igreja do Senhor Santo Amaro, se expandindo em 1700, com a construção da Igreja de Nossa Senhora da Purificação e da Casa de Câmara da Cadeia.

Santo Amaro desempenhou papel relevante nas lutas da Independência, contribuindo com alguns batalhões e até mesmo com um esquadrão de cavalaria fardado, equipado e mantido à custa de seu comandante, Antônio Joaquim de Oliveira e Almeida, para a consolidação do movimento patriótico que teve o seu desfecho em 2 de julho de 1823. (Brandão, 1998).

O município sofreu várias alterações territoriais e administrativas. A jurisdição administrativa do antigo município abrange atualmente os distritos de Santo Amaro (Sede), Acupe, Campinhos e Saubara. A COMARCA. foi criada pela Resolução do Conselho do Governo, em 9 de maio de 1833.

✓ Turismo na Cidade de Santo Amaro

Santo Amaro conta com uma série de monumentos históricos e de manifestações culturais, mantidos ao longo dos anos, preservando assim a história e memória local e possibilitando que a cidade desenvolva o Turismo. Além disso, em seu entorno, o município conta com belas paisagens naturais como praias e cachoeiras que intensificam a sua vocação turística.

O município possui diversos atrativos para quem decide visitá-la como a casa em que D.Pedro II hospedou-se quando visitou a cidade, as rodas de capoeira, de samba de roda, do maculelê, a Casa do Samba que funciona como um museu e traz a história desse ritmo, os Terreiros de Candomblé e o Teatro Dona Canô que vem angariando grandes produções artísticas para a cidade além de dar oportunidade aos “filhos da terra” de mostrarem o seu trabalho. Todo esse patrimônio vem para reafirmar a importância da preservação como fonte de atratividade para o Turismo.

Além dos atrativos culturais, a cidade tem seu entorno formado pela Mata Atlântica e, por isso, possui uma extensa variedade de fauna e flora e também inúmeras cachoeiras e quedas d`água, o que favorece o desenvolvimento do Turismo de Aventura ou o Turismo Rural para aqueles que desejam o descanso e contemplação da natureza.

A sua faixa litorânea é aproveitada para a pesca, o que confere ao município uma típica culinária rica em frutos do mar, principalmente nos distritos de São Brás, Acupe e Itapema. Outra opção é fazer um passeio pelos manguezais da Baía de Todos os Santos em pequenas embarcações.

A festa mais tradicional da cidade de acordo com Ayres (2010) é a Lavagem da Purificação que ocorre sempre no último domingo de janeiro. Atrai milhares de turistas para a cidade e grandes atrações da música baiana. O cortejo das baianas, parte das imediações da casa de Dona Canô em direção à Igreja da Purificação. Uma charanga conduz as baianas até a porta da Igreja onde ocorre a lavagem.

4.3.3 Município de São Félix

✓ **Histórico**

Nascida da antiga tribo dos índios Tupinambás, a vila foi a primeira cidade brasileira formada sob o Regime Republicano, em 1889. Para os saudosistas e mais tradicionais, a cidade, geograficamente uma das menores do Estado da Bahia, também é conhecida como “Nossa Senhora do Outeiro Redondo”.

Coube aos portugueses, juntamente com o braço indígena escravizado, o início da plantação da cana-de-açúcar e a construção de engenhos. Entretanto, somente com a entrada dos africanos, em 1549, a lavoura começou a apresentar grande desenvolvimento. Na Figura 7 observa-se o mapa do Recôncavo com destque para a cidade de São Félix.

Figura 1

Mapa do Recôncavo Baiano, Bahia, Brasil.

Figura 7: Recôncavo Baiano com destaque para a cidade de São Félix.
Fonte: Organização Própria com base em dados da Bahia Ticket Travel Turismo. 2009.
Disponível em: http://tabuleiroreconcafricano.blogspot.com.

Sua elevação a cidade deu-se por ato do Governador do Estado, Dr. Virgílio Clímaco Damásio, datado de 25 de Outubro de 1890. Na divisão administrativa do Brasil concernente a 1911, os distritos de São Félix do Paraguaçu, Muritiba, Cabeças, Outeiro Redondo e Aporá, compõem o município, o qual, pelo Decreto nº 7479, de 08 de Julho de 1931, passou a denominar-se apenas São Félix. Todavia, apenas dois Distritos: o Sede e o de Outeiro Redondo, constituem o Município na divisão administrativa de 1933, como nas territoriais de 31 de dezembro de 1936.

São Félix já foi chamada de Cidade Industrial, por ter sido a maior exportadora de charutos da República e, para atender à demanda, tornou-se necessária a construção da estrada de ferro. Em função desse avanço, a inauguração da antiga Central da Bahia e da Estrada de Ferro deu-se em 1881. Logo após, deu-se continuidade e em 1885 foi inaugurada a Ponte D. Pedro II.

Com uma história muito parecida com a de Cachoeira, foi durante o século XVIII e primeira metade do século XIX que a povoação de São Félix apresentou seu maior desenvolvimento, resultante da atividade comercial. Por muito tempo, a área que margeia o Rio Paraguaçu abrigou depósitos e armazéns de fumo e três grandes fábricas de charuto, que deram ascensão econômica à região.

✓ Turismo na Cidade de São Félix

São Félix conta, assim como outras cidades do Recôncavo, com a predominância do estilo arquitetônico barroco nos prédios que, em sua maioria, datam do século XVIII. Dentre eles, cita-se a Igreja Matriz Deus Menino, a Igreja de Santa Bárbara e a de Senhor São Félix, o Mercado Municipal, a prefeitura e a Fábrica de Charutos Dannemann.

Da mesma maneira, é predominante a herança cultural africana presente na culinária, religião, manifestações populares, crenças, rituais, na fala e no modo de vida da população de uma forma geral e que propiciam o desenvolvimento do Turismo Étnico. Hoje existem dois centros culturais em São Félix: A Casa de Cultura Américo Simas e a Fundação Hansen Bahia voltadas, principalmente, para o fomento da arte.

A cidade foi palco de diversas lutas pela libertação dos escravos e pela independência do país e também morada do poeta Castro Alves, que passou a maior parte de sua vida no local.

As festas mais concorridas sediadas no município são a Festa do Padroeiro, comemorada em novembro; festa de Santa Bárbara; Paixão de Cristo e Comemorações pelo 2 de julho. De maneira equilibrada, a religiosidade local mescla elementos da cultura européia, indígena e africana e congrega, em nome da fé, diferentes tipos de manifestações.

Além do patrimônio arquitetônico, cultural e histórico que colocam o Turismo Cultural como segmento mais procurado pelos visitantes, São Félix está localizada em área privilegiada: do lado direito tem o rio Paraguaçu, que faz linha divisória com cidade vizinha, Cachoeira. Do lado esquerdo, tem um dos mais belos visuais da região: um grande morro, que pode ser mais explorado quando se sobe a estrada íngreme e cheia de curvas, a qual dá acesso ao município de Muritiba. Sem falar nas barragens da Pedra do Cavalo e da Bananeira. Com isso, cria-se um viés para novos segmentos turísticos como o Náutico (através de passeios pelo rio) e o de Aventura (com a prática do trekking).

A infra-estrutura turística atual da cidade é composta apenas por três pousadas e três restaurantes que são responsáveis por suprir toda demanda de visitantes da cidade, mas que em épocas de eventos e festas, geralmente não são suficientes para comportar os turistas que acabam se hospedando em cidades circunvizinhas.

O município foi tombado como patrimônio histórico brasileiro, pelo IPHAN, no dia 04 de novembro de 2010. Com isso abrem-se oportunidades para um melhor desenvolvimento da atividade turística do lugar que, a partir desta medida, consequentemente irá atrair mais investidores interessados em melhorar a infra-estrutura turística básica da região que hoje ainda é deficitária tendo em vista a possibilidade de se beneficiarem do Turismo.

A partir do que foi exposto neste capítulo, fica evidente a vocação do Recôncavo Baiano para o Turismo, inclusive nas cidades de São Félix, Cachoeira e Santo Amaro. Porém, a atividade ainda não é tratada com a importância merecida. A falta de uma infra-estrutura adequada para transportar e receber os visitantes afeta a demanda turística. Dentro desse contexto fica o questionamento: quais são as medidas cabíveis para que o Turismo possa se desenvolver de forma plena na

região? Quais as esferas devem estar envolvidas nesse processo? São inquietações que também merecem ser aprofundadas em trabalhos específicos.

Com a finalidade de analisar a situação atual do setor e Turismo Ferroviário no país, o próximo capítulo apresenta as ações que estão sendo planejadas e desenvolvidas no sentido de favorecer a utilização das ferrovias pelas suas diversas possibilidades.

5 TURISMO X RECÔNCAVO X FERROVIAS E TENDÊNCIAS ATUAIS

Uma vez referenciadas as potencialidades do Recôncavo Baiano e da ferrovia Centro Atlântica para a atividade turística, nesta parte serão abordadas questões como os planos e investimentos previstos para o meio de transporte ferroviário nos próximos anos, o cenário sinalizado para o Recôncavo, bem como, a atual situação do segmento de Turismo Ferroviário no Brasil e na região. Ao final, é feita uma proposta de roteiro alternativo para o Recôncavo que inclui os trens como parte dos atrativos turísticos a serem oferecidos.

5.1 PLANOS E INVESTIMENTOS PARA O SETOR FERROVIÁRIO

Há uma tendência em retomar as ferrovias, novamente, como uma alternativa para a melhoria da qualidade e produtividade do sistema de transportes. Com a sua volta para o transporte de passageiros e alguns casos para o Turismo os usuários teriam mais uma modalidade de transporte à disposição e com isso seria possível uma diversificação da oferta e um “desafogamento” dos outros modais como o rodoviário e o aéreo. Sob essa perspectiva, as parcerias com empresas particulares, constituem um modelo que pode favorecer os investimentos e a revitalização do meio de transporte ferroviário.

O transporte ferroviário brasileiro se encontra em um momento importante após passar por um processo de concessão das malhas federais à iniciativa privada, para exploração deste modal como serviço público. Além dos contratos de concessão, a União e as concessionárias firmaram os contratos de arrendamento dos ativos vinculados a cada uma das malhas oriundas da desestatização da Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA. Como conseqüência, segundo a CNT (2009), os volumes transportados por ferrovia crescem ano a ano, proporcionando economias significativas no transporte de cargas do país.

De acordo com o Ministério dos Transportes (BRASIL, s/d), comparando as condições atuais da malha ferroviária com o período anterior à desestatização, os

índices apontam um crescimento na recuperação da atividade ferroviária no País, com possibilidades de aumento de sua participação na matriz de transporte, sobretudo a médio e longo prazo, em função dos investimentos feitos pelas empresas concessionárias.

Desde 1996, quando se iniciou o processo de desestatização, a quantidade de carga movimentada nas ferrovias brasileiras aumentou em cerca de 26%. Os investimentos permitiram um incremento da produção de transportes em 68% entre 1996 e 2001. (DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRA-ESTRUTURA DO TRANSPORTE, 2008).

Observam-se ganhos de desempenho operacional nas malhas concedidas, o que pode ser verificado, principalmente no aumento da produtividade do pessoal, das locomotivas e dos vagões, bem como na redução dos tempos de imobilização, do número de acidentes e dos custos de produção.

Além do crescimento na movimentação dos produtos, houve uma recuperação de cargas antes transportadas por outros modais, como os granéis agrícolas, assim como segmentação para cargas mais nobres como o contêiner e até mesmo outros tipos de carga geral. Esses resultados, segundo a Confederação Nacional do Transporte (2009), refletem na substancial melhoria e modernização do sistema, que atraiu maior adesão por parte dos usuários e concessionárias quanto a investimentos em material rodante e na via permanente. Na Figura 8, pode ser observado o crescimento dos investimentos nas malhas ferroviárias o que comprova a fala anterior.

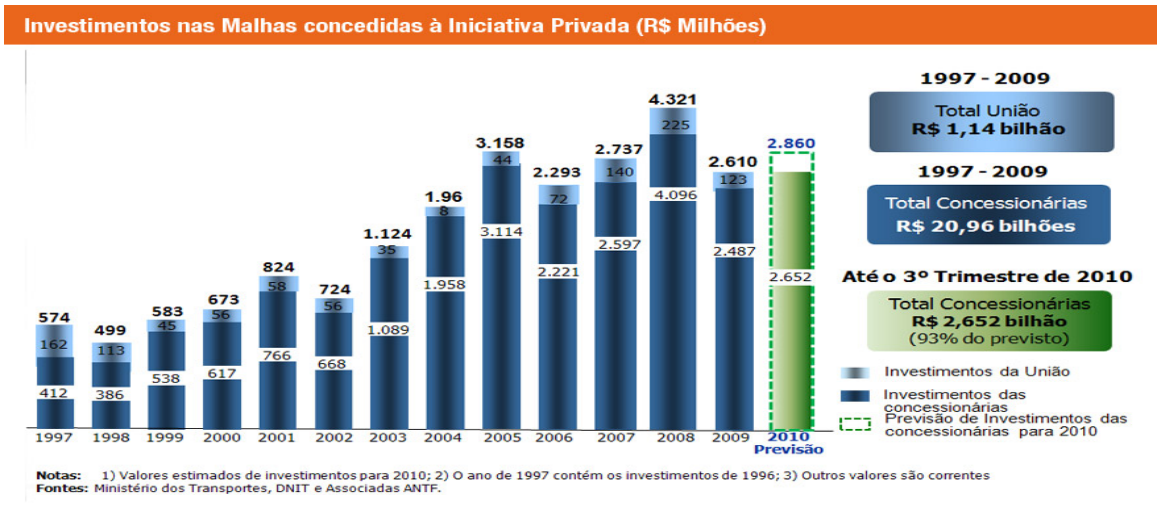


Figura 8 – Investimentos nas Malhas Concedidas a Iniciativa Privada entre 1997 e 2009. Fonte: CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE. Disponível em: http://www.cnt.org.br.

Mas, apesar da melhoria que o transporte ferroviário tem apresentado nos últimos anos, de acordo com a Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (2008), os investimentos previstos para o setor não chegam à metade do necessário para recuperar o sistema ferroviário de um atraso de 50 anos. Entre 1960 e 2009, a malha ferroviária brasileira encolheu, passando de quase 40 mil quilômetros para pouco mais de 28 mil quilômetros.

Com o intuito de avaliar a situação do transporte ferroviário no país e estudar formas viáveis para a sua melhoria é realizado anualmente pela Confederação Nacional do Transporte (CNT) a Pesquisa CNT de Ferrovias. Ela se propõe a caracterizar o transporte ferroviário do país sob o enfoque operacional dos corredores e da avaliação dos serviços prestados nestes, de acordo com a visão dos principais clientes. São também identificados os principais entraves e gargalos existentes no sistema e apresentadas as possíveis ações de curto, médio e longo prazos.

Como principais resultados obtidos através da pesquisa realizada pela CNT em 2009, destacam-se os avanços atingidos no que diz respeito à manutenção da malha, à modernização do material rodante, à capacitação dos funcionários e à maior integração do modo ferroviário com outros modais com a construção de novos terminais. Com relação aos aspectos que devem ser aprimorados refere-se, principalmente, à oferta de serviços complementares de coleta e entrega que deve ser percebida como possibilidade de agregação de novos serviços.

Também de acordo com a Confederação Nacional do Transporte (CNT), as ferrovias são mais adequadas ao translado de grandes volumes ou fluxos intensos. Por isso sua importância no ciclo de crescimento do país. Nos últimos 12 anos (1996-2008), foram aplicados mais de R$ 21 bilhões no setor, e os investimentos se intensificaram no governo Lula.

A questão dos transportes também está contemplada no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) através de investimentos que visam à melhoria da sua infra-estrutura como construção e ampliação das malhas ferroviária, rodoviária, dos portos, aeroportos e hidrovias. Na primeira fase do programa foi investido um valor de cerca de R$ 40 bilhões no setor de transportes como um todo e estas ações estão sob responsabilidade do Ministério dos Transportes.

Em sua segunda fase o programa tem novos projetos com investimentos para o período de 2011-2014 e metas para pós 2014 e estabelece como principais

metas a concessão de rodovias e ferrovias, hidrovias e navegação de cabotagem. Nessa etapa deverão ser investidos cerca de R$ 140 bilhões em investimentos para o setor.

De acordo com o balanço do Ministério dos Transportes as principais ações do Governo Federal entre 2003 e 2010 para o setor ferroviário foram:

- ✓ Construção de novos trechos em bitola larga (1,60 m) e a recuperação ou eliminação de segmentos críticos, principalmente em travessias urbanas, na malha existente em bitola estreita (1,0 m).
- ✓ Redução significativa dos índices de acidentes, passando de 36 por milhão de trem x km em 2003 para 15 acidentes por milhão de trem x km em 2009
- ✓ Aumento dos investimentos realizados pelos concessionários, totalizando R$ 19,8 bilhões, enquanto que no período 1996 a 2002 haviam sido apenas cerca de R$ 4,4 milhões
- ✓ Crescimento dos investimentos do setor público, totalizando R$ 5.129,3 milhões. No período entre 1995-2002 os investimentos públicos foram de R$ 673,1 milhões.

Além destas ações, o Governo Federal instituiu o Plano de Revitalização das Ferrovias, que tem como objetivo fomentar a reativação, o desenvolvimento e a ampliação dos sistemas e serviços de transporte ferroviários. O plano está dividido em quatro programas, a saber:

- Programa de Integração e Adequação Operacional das Ferrovias;
- Programa de Ampliação da Capacidade dos Corredores de Transportes;
- Programa de Expansão e Modernização da Malha Ferroviária;
- Programa de Resgate do Transporte Ferroviário de Passageiros.

Este último programa tem como meta dar o suporte necessário para o retorno do transporte de pessoas nas ferrovias, fazendo as intervenções cabíveis, tendo como finalidade desenvolver o atendimento regional, social e turístico onde for conveniente, estimulando a geração de emprego e renda. Prevê também as ações necessárias para a implantação dos trens modernos tipo VLT`s, com a prestação de serviços em nível regional e, preferencialmente, nas cidades com alta concentração populacional.

O Programa de Resgate do Transporte Ferroviário de Passageiros surgiu a partir de estudos de viabilidade patrocinados pelo BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social) em 1997, com base nas análises do retorno dos trens regionais de passageiros em dez regiões brasileiras. Os estudos foram executados pelo Núcleo de Planejamento Estratégico de Transportes da Coordenação de pós-graduação em Engenharia da Universidade Federal do Rio de Janeiro - UFRJ. Após identificarem 64 trechos em todo o país que com potencial usando critérios como a alta ociosidade do transporte de cargas, foram selecionados vinte e oito trechos a serem detalhados por ter maior interesse econômico, turístico ou de desenvolvimento regional. Com base em dados fornecidos pelo Ministério dos Transportes (BRASIL, 2009), a principio, quatorze trechos são viáveis e serão financiados pelo BNDES são eles:

ESTADO	TRECHO	KM
Rio de Janeiro	Niterói- Itaboraí	35
Sergipe	São Cristovão-Aracaju-Laranjeiras	40
Rio Grande do Sul	Pelotas-Rio Grande	52
Rio Grande do Sul	Bento Gonçalves-Caxias do Sul	65
Rio de Janeiro	Campo-Macaé	94
Paraná	Londrina-Maringá	122
Pernambuco	Recife-Caruaru	139
Santa Catarina	Itajaí-Rio do Sul	146
Minas Gerais	Belo Horizonte-Cons.Lafaiete/Ouro Preto	149
Maranhão/Piauí	Codó-Teresina	163
São Paulo	Campinas-Araraquara	192
São Paulo	São Paulo-Itapetininga	199
Minas Gerais	Bocaiúva-Montes Claros-Janaúba	217
Bahia	Conceição da Feira-Salvador-Alagoinhas	238

Quadro 2 – Trechos Ferroviários Selecionados pelo BNDES para Financiamento.
Fonte: Organização própria com base em dados da Confederação Nacional doTransporte. Disponível em: http://www.cnt.org.br.

.

Destaca-se no Quadro 2 o trecho Conceição da Feira – Salvador-Alagoinhas, na Bahia, que faz parte da Ferrovia Centro Atlântica, o que amplia as possibilidades futuras de um financiamento também para o trecho em questão na pesquisa. Da mesma forma, desperta o interesse em saber, por quais questões, não foi este o primeiro trecho escolhido já que, de acordo com os requisitos exigidos para a classificação, também poderia estar concorrendo.

Com a possibilidade de transporte de passageiros no âmbito regional, acredita-se que haverá uma melhor distribuição dos adensamentos urbanos no

território, direcionando o crescimento no sentido do seu deslocamento e descentralizando as atividades econômicas. Essa medida oportuniza um desenvolvimento mais equilibrado do ponto de vista regional o que melhora a qualidade de vida das pessoas e integra os centros de produção e consumo.

Entretanto, apesar dos investimentos feitos no setor de transportes nos últimos anos, ainda há muito a ser melhorado no que diz respeito às políticas públicas para o setor, pois o transporte público ainda é muito caro no país como um todo; isso inviabiliza o acesso de muitas pessoas a ele e, além disso, de uma maneira geral, a qualidade dos serviços prestados não é satisfatória.

A integração modal pode ser uma alternativa para diminuir os custos com transportes, como já se verifica em algumas cidades como São Paulo e Curitiba e tem se mostrado muito eficiente, pois os usuários podem utilizar diversos tipos de modal pagando apenas o valor de uma tarifa; e também na ampliação das redes alternativas de transportes como as ciclovias.

Ainda há no país uma predominância no uso do transporte rodoviário e, por isso, a intermodalidade acaba não sendo prioridade para os órgãos responsáveis por esta questão. Nesse cenário quem perde são os passageiros que ficam sujeitos à falta de opção de transportes e à perda dos benefícios advindos de uma maior competitividade entre os mesmos, principalmente no que se refere à melhoria do serviço prestado e à diminuição do valor da tarifa.

É baixa a representatividade das ferrovias em um país de dimensões continentais como o Brasil o que pode ser considerado uma distorção. O pouco planejamento de longo prazo - por parte dos órgãos responsáveis - prejudicou a integração da malha ferroviária brasileira. Equipamentos, material rodante, bitola estreita, pouca capacidade dos terminais, além de muitos outros aspectos, deixaram o modal ferroviário no esquecimento e pouco competitivo durante muitas décadas. O processo de desestatização do setor procurou mudar o panorama até então apresentado. As concessionárias procuram incorporar ao sistema novas tecnologias, observam oportunidades, tendem a oferecer um diferencial e uma opção a mais para o mercado de cargas, principalmente.

O modal ferroviário tem procurado ampliar suas atividades para tornar-se mais atrativo, e com isso, atrair uma nova clientela e incorporar produtos com maior valor agregado à sua atividade como no caso Turismo. Nesse sentido é que se

necessita incentivar a formulação de produtos turísticos que incluam esse meio, como o roteiro que será apresentado para a região do Recôncavo Baiano.

5.2 CENÁRIO DO TURISMO FERROVIÁRIO

Desde a extinção da Rede Ferroviária Federal em 2007, os trens desativados em todo Brasil ganharam uma nova destinação. Muitos deles hoje percorrem trilhos por lugares históricos ou de grande apelo turístico em diversas regiões do país, transportando passageiros em viagens que podem durar horas ou até mesmo dias. Para atuarem com fins turísticos, muitos desses equipamentos como vagões e estações precisaram ser restaurados e revitalizados. A chegada de inúmeros pedidos de recursos ao Ministério do Turismo resultou no desenvolvimento de uma política de restauração e utilização desses equipamentos para incentivar o Turismo Ferroviário.

A atividade turística pode também, ser entendida como uma estratégia de valorização e preservação das ferrovias. Existe a necessidade de se ampliar esse tipo de Turismo como alternativa para o resgate do transporte ferroviário e dinamizar algumas regiões que ficaram no esquecimento com as mudanças econômicas como o Recôncavo Baiano.

Com uma malha ferroviária de, aproximadamente, 30 mil quilômetros, atualmente existem no Brasil 20 trens destinados ao Turismo, espalhados por oito estados das regiões Sul, Sudeste e Centro-Oeste.

E engana-se quem acredita que esse segmento é voltado apenas aqueles que, em um passado não tão distante, puderam usufruir dos benefícios do transporte ferroviário. Curiosamente para o público comum, o Turismo sobre trilhos é bastante eclético e vem a cada ano atraindo mais e mais jovens, na faixa entre 20 e 30 anos, que vêem nesses equipamentos a maneira de aliar diversão, contato direto com a natureza e ecoturismo, por vezes (CASTRO, 2005).

O segmento dos trens turísticos culturais cresce a cada dia. O Trem do Corcovado, no Rio de Janeiro, é o grande campeão no ranking de número de passageiros transportados, chegando a 800 mil passageiros por ano. O número de

turistas que usufruem dos trens turísticos vem aumentando: Em 2003, 1 milhão e 607 mil passageiros foram transportados, ao passo que em 2004 este número alcança a marca de 2 milhões de pessoas.

A relação dos demais trens turísticos em operação atualmente no Brasil e apresentada a seguir no Quadro 3 ordenado por km de extensão:

NOME	ESTADO	OPERADORA	PERCURSO (km)	INFORMAÇÕES
Trem dos Ingleses	São Paulo	Associação Brasileira de Preservação Ferroviária	0,8	Os monitores caracterizados (chefe de trem e auxiliar) realizam procedimentos feitos em transportes ferroviários de passageiros e contam a história sobre o início da ferrovia no estado de São Paulo.
Trem dos Imigrantes	São Paulo	Associação Brasileira de Preservação Ferroviária	3	A locomotiva de 1922 opera pelo desvio da estação da Antiga Hospedaria de Imigrantes, local este que recebia os imigrantes provenientes de mais de 65 nacionalidades para o trabalho nas fazendas do interior do Estado, trafegando entre as estações Móoca e Brás.
Estrada de Ferro do Corcovado	Rio de Janeiro	ESFECO	4	Foi o primeiro trecho construído exclusivamente para fins turísticos e, atualmente, é o trem turístico que mais transporta passageiros por ano.
Trem da Mantiqueira	Minas Gerais	Associação Brasileira de Preservação Ferroviária	10	O percurso tem como atrativos o túnel que leva o mesmo nome da estação de destino além de atrações musicais, artesanato e gastronomia mineira.
Trem das Águas	Minas Gerais	Associação Brasileira de Preservação Ferroviária	10	Viajar no Trem das Águas é conhecer uma antiga ferrovia projetada e construída pelos ingleses há 115 anos e poder trilhar pelo legendário caminho de ferro percorrido por D. Pedro II e toda sua comitiva imperial,
Trem Turístico Moita Bonita	São Paulo	Associação Brasileira de Preservação Ferroviária	12	Nesta viagem nostálgica é possível conhecer um pouco mais da história do lugarejo chamado de Moita Bonita e reviver os tempos das velhas locomotivas a vapor.
Estrada de Ferro Oeste de Minas	Minas Gerais	Companhia de Ferro Oeste de Minas	13	A “Maria Fumaça”, que corre em bitola de 760 mm, é uma máquina que foi fabricada na Filadélfia pela empresa Baldwin.
Maria Fumaça Ouro Preto/Mariana	Minas Gerais	VALE	18	O trem turístico faz o percurso entre as cidades históricas de Ouro Preto e Mariana
Trem do Vinho	Rio Grande do Sul	Giordani Turismo	23	Tem duração aproximada de 1 hora e 30 minutos e leva o turista a uma belíssima viagem pela Serra Gaúcha além de ter como tema o estilo de vida dos imigrantes italianos.
Viação Férrea Campinas/Jaguariúna	São Paulo	Prefeitura de Campinas	24,5	Além da paisagem, os passageiros também podem se deliciar ouvindo o guia turístico contar a história desta antiga ferrovia, por onde escoava a produção de café do fim do século XIX e que foi recentemente restaurada.

Estrada de Ferro Campos do Jordão	São Paulo	Estrada de Ferro Campos do Jordão	38	Foi a 2ª estrada Brasileira construída para fins turísticos e liga as cidades de Pindamonhangaba e Campos do Jordão, em São Paulo, fazendo várias paradas durante o percurso.
Trem da Serra do Mar	Santa Catarina	Associação Brasileira de Preservação Ferroviária	42	Seu atrativo são as belas paisagens Serra do Mar.
Trem das Montanhas Capixabas	Espírito Santo	Serra Verde Express	46	O trecho percorrido proporciona aos passageiros ver as belas paisagens das montanhas capixabas.
Trem das Termas	Santa Catarina/ Rio Grande do Sul	Associação Brasileira de Preservação Ferroviária	50	Tem como atrativos guias informando a história local e da ferrovia do Contestado, além de ponte férrea, animação musical e degustações.
Ver de Trem	Bahia	ONG Ver de Trem	78	O trecho fica às margens da Baia de Todos os Santos. A paisagem é o atrativo principal Uma charanga anima os passageiros com marchinhas de antigos carnavais e frevo, que se harmonizam com o balanço do trem.
Trem do Forró	Pernambuco	Serrambí Turismo	84	O Trem parte sempre em dias variados do mês de junho. A festa e a animação são contagiantes e os participantes vão dançando e comemorando o São João em todos os vagões, cada um deles animados por um trio diferente de forró.
Trem de Luxo Serra Verde Express	Paraná	Serra Verde Express	110	Esta ferrovia é tida como uma obra de arte da engenharia mundial, possuindo quatorze túneis, trinta pontes metálicas e vários viadutos de grande vão. Além de toda a beleza da engenharia, a ferrovia, existente há 180 anos, passa por montanhas, rios e cachoeiras da Serra do Mar. Guias especializados acompanham a viagem dando relatos da história local e atentando os passageiros para as belíssimas paisagens.
Trem Rubi	Santa Catarina	Associação Brasileira das Operadoras de Trens Turísticos Culturais	120	O trem passa por uma paisagem de grande beleza ao longo das linhas. Um diferencial é que ele espera pelos passageiros que optam por ir à belíssima praia em Imbituba.
Trem do Pantanal	Mato Grosso do Sul	Serra Verde Express	220	Um roteiro emoldurado por algumas das mais belas paisagens do mundo. O Trem do Pantanal parte de Campo Grande rumo à cidade de Miranda, destino final do trajeto. São aproximadamente 7 horas viajando no tempo e percorrendo dezenas de pontos históricos, cada passo testemunhado pela exuberância pantaneira

Quadro 3 – Trens Turísticos em Operação no Brasil (Segundo extensão).
Fonte: Organização própria com base em dados da Associação Brasileira dos Operadores de Trens Turísticos e Culturais (2010). Disponível em: http://www.abottc.com.br.

Existem vários projetos de novos trens turísticos em andamento. Alguns deles liderados por diversas prefeituras que formam consórcios, como é o caso da Baixada Santista, e há também projetos pleiteados por novas Organizações da Sociedade de Interesse Público (OSCIP´s), como é o caso da OSCIP Amigos do Trem, em Minas Gerais.

Um dos projetos já adiantados é uma iniciativa do Governo do Mato Grosso do Sul. Denominado “Trem do Pantanal”, ele irá atender a demanda de Turismo entre Campo Grande (MS) e Corumbá (MS), em uma extensão de 459 quilômetros. Seu principal objetivo é incentivar e promover o Turismo, através da retomada do romantismo das antigas viagens de trem, pelo cenário deslumbrante do Pantanal Mato-Grossense, recuperando parte da história do estado, que se desenvolveu ao longo do traçado da Ferrovia Novoeste.

Há ainda a iniciativa do “Trem dos Pampas”, no Rio Grande do Sul, interligando as cidades de Rio Pardo e Cachoeira do Sul em um roteiro turístico de 59 quilômetros e o “Expresso Pai da Aviação”, em Minas Gerais, que está sendo analisado por dois projetos: O primeiro feito pela Sociedade Trilhos de Minas e o segundo pela Oscip mencionada, que visa a reestruturação do trecho de Matias Barbosa à Santos Dumont, via Juiz de Fora, de forma turística.

A implantação de um trem regional e turístico de passageiros amplia as vias de acesso à região, propiciando a consolidação dos roteiros turísticos, o fortalecimento das micro e pequenas empresas do mercado turístico, abertura de novos postos de trabalho, entre outros vários benefícios para a comunidade receptora.

A questão ambiental relacionada ao transporte também constitui um fator importante a ser considerado. Os princípios de mobilidade sustentável colocam o sistema ferroviário como um modal relativamente menos poluidor se for levado em consideração a sua capacidade de carga e emissão de poluentes com a de outros modais. Nessa perspectiva, pode-se considerar algumas iniciativas como a da VALE (empresa que administra a FCA),que, em 2009, lançou o projeto Biocombustível. [7]
Com o investimento em políticas públicas de transportes menos emissores, como por exemplo, na integração intermodal, há ganhos evidentes para as empresas

[7] O projeto prevê a utilização de uma mistura de gás natural (70%) e diesel (30%) (ainda em fase de testes) o que diminuiria em 73 toneladas a quantidade de CO^2 emitida na atmosfera por ano (Ferrovia Centro Atlântica, s/d).

brasileiras, com a diminuição do custo total do frete, aumentando a competitividade da indústria nacional.

O mercado dos trens turísticos culturais brasileiros ainda se encontra em fase de estruturação e de ampliação da demanda através de campanhas produzidas pelas empresas concessionárias, mas já tem se mostrado um segmento bastante promissor da atividade turística e através do processo de revitalização pelo qual grande parte das ferrovias brasileiras está passando, a certeza de que ganharão destaque em meio às outras modalidades de Turismo e de transportes é inerente.

Um trem turístico pode trazer inúmeros benefícios para a sociedade onde está inserido, pois movimenta o comercio local, transportes, hospedagem, gastronomia, promovendo diretamente a geração de emprego e renda para a população local.

Porém, se faz necessário pensá-lo seguindo os parâmetros da sustentabilidade, com a inserção da comunidade na sua gestão juntamente aos órgãos públicos e privados competentes para que, traga impactos positivos ao destino e minimize o máximo possível os negativos.

O capítulo seguinte é composto pelas conclusões obtidas acerca do que foi abordado no estudo. Traz reflexões sobre o tema e propõe um roteiro alternativo incluso no apêndice B deste trabalho para que a proposta da pesquisa se torne viável.

6. CONCLUSÃO

O Brasil é um país repleto de belezas naturais, culturas diversificadas e atrativos turísticos das mais variadas classificações. Poder aliar todos estes aspectos a um meio de transporte que também seja atrativo é uma oportunidade de agregar valor ao desenvolvimento do Turismo no país. E é isso que se faz quando se coloca um trem turístico em operação. A experiência turística se multiplica quando temos essa associação. Por não se ter a cultura do transporte ferroviário, o trem como meio de transporte em si se torna um grande atrativo.

Na sua história, o transporte ferroviário passou por diversos momentos, teve sua época de auge e foi ao declínio e, na atualidade, após o processo de privatização pelo qual passou, este modal volta a ganhar destaque e ser competitivo diante dos outros meios. Mas, a grande maioria das concessionárias tem o transporte de cargas como prioritário, o que é justificado pela maior rentabilidade desse com relação ao transporte de passageiros.

Analisando a problemática das vias férreas do Brasil, vale atentar para o caráter fragmentário da construção das mesmas e de seu desenvolvimento. Aponta-se como fatores responsáveis, além dos geográficos e econômicos, as interferências regionais e a estrutura econômica e financeira das cidades, desprovidas de recursos para grandes empreendimentos ferroviários. De um lado, mais do que a ignorância, os interesses partidários das administrações públicas, que não hesitavam em utilizar as estradas como instrumentos políticos.

Se faz necessário um trabalho de conscientização dos gestores públicos e privados no sentido de que, embora menos lucrativo, o transporte de passageiros pode trazer inúmeros benefícios para a região em que a ferrovia está inserida; o povoamento de regiões afastadas onde não é possível a utilização de outro modal, o que desencadearia o desenvolvimento do comércio da localidade e o seu conseqüente crescimento econômico, o que poderia ser aproveitado a favor da própria concessionária.

Não se pode esperar que as regiões brasileiras se desenvolvam economicamente para só depois tornar viável a construção de novas ferrovias. O pensamento deve ser no sentido oposto: a construção de ferrovias permitirá a

movimentação de locomotivas, que impulsionam o progresso, e de vagões, que transportam o crescimento econômico e social, integrando as diversas regiões e proporcionando o desenvolvimento de diversos setores da economia como a agricultura, a indústria e o comércio.

Sob outra ótica, as ferrovias também podem ser utilizadas como ferramenta para o desenvolvimento da atividade turística, no sentido de incentivar a preservação não só do meio de transporte como também do patrimônio natural e histórico-cultural da comunidade onde está inserido, seguindo os parâmetros da sustentabilidade, e também visando o crescimento da economia local.

No caso das ferrovias utilizadas com essa finalidade, é muito importante que haja uma combinação entre os modais disponíveis, pois as mesmas possuem limitações físicas geradas pela sua estrutura (o trem depende dos trilhos) a importância da intermodalidade no contexto do Turismo como facilitadora da locomoção dos turistas quando isso não for possível apenas pelo meio ferroviário. Com isso, abrem-se possibilidades de desenvolvimento do setor de transportes alternativos o que irá movimentar a economia através da geração de novos empregos.

Há no Brasil uma tendência a incentivar o Turismo Ferroviário, seja através das ações da Associação Brasileira das Operadoras de Trens Turísticos Culturais, do Ministério Público Federal e de diversas outras instituições que, cada vez mais, trabalham para agregarem um maior valor aos trens, lutando pela sua conservação e preservação e mostrando aos agentes de viagens o valor que este produto carrega consigo. O que se almeja é que cada vez mais os turistas se identifiquem com este segmento turístico.

Os trens turísticos brasileiros, com suas viagens cênicas e nostálgicas, são produtos extremamente importantes para a “indústria do Turismo”, e têm um grau de atratividade muito grande do ponto de vista do turista, promovendo uma experiência turística em seu âmbito mais completo.

O Recôncavo Baiano foi palco de lutas pela libertação dos escravos que resistiam para manter a sua cultura africana mesmo estando em um habitat totalmente diferente do que estavam acostumados. Seu acervo arquitetônico guarda fortes resquícios da colonização portuguesa confirmada pelo estilo barroco. Aliado a isto, a região ainda conta com uma localização geográfica privilegiada, na Baia de Todos os Santos, o que lhe concede as belas paisagens, a diversidade da fauna e

flora, praias, cachoeiras etc. Todos esses atributos aliados à ferrovia afirmam o potencial turístico da região para o desenvolvimento da atividade turística no local.

Tendo em vista a atual situação do Turismo no Recôncavo Baiano, acredita-se que a atividade precisa estar descentralizada da gestão municipal e estadual e deve-se manter relação e parcerias com a iniciativa privada, associações, organizações não governamentais e a sociedade, norteando as ações para a atividade turística, implementando programas e projetos, cuidando do planejamento e inventariação turística das cidades bem como sendo responsável pelo tombamento do patrimônio histórico-cultural, garantindo dessa forma a infra-estrutura básica para a implementação do Turismo na localidade.

A parceria entre as ações governamentais planejadas e a iniciativa privada parece ser um norte para que a transformação do quadro atual se realize em bases sustentáveis e o Turismo se mostre como uma atividade benéfica para a população local. No entanto, a implantação de um tipo de Turismo na região, com condições sustentáveis em longo prazo, no tocante aos aspectos de preservação do meio-ambiente, e que alinhe, junto à viabilidade econômica, o respeito às características culturais da população local ainda é um sonho não totalmente alcançado.

Nesse processo, é muito importante a participação da população; ela deve estar consciente da importância da preservação e conservação do seu patrimônio e para isso é necessário o oferecimento de oficinas e cursos sobre a história da cidade, de interpretação deste patrimônio, de atendimento ao turista, para que, dessa forma tenham a capacidade de atuar na atividade turística do município.

Seguir as premissas do Turismo de Base Comunitária, que baseia-se na gestão da atividade pela comunidade local através da venda da sua produção também poderá vir a ser um fator que irá desencadear uma atividade turística social e economicamente benéfica para a localidade em que está inserido.

A partir dos estudos realizados sobre o meio de transporte ferroviário e o Recôncavo Baiano, das observações feitas da Ferrovia Centro Atlântica e da dinâmica do Turismo na região, respondendo ao problema em questão, confirma-se a viabilidade da Ferrovia Centro Atlântica retomar o transporte de passageiros e efetivar o seu uso para a atividade turística, tendo em vista, as potencialidades da região e das cidades abordadas nesta pesquisa já afirmadas e o fato de a FCA já

administrar alguns trens turísticos e por isso ter, a experiência necessária para gerir este segmento além de estar posicionada em uma região estratégica do país.

REFERÊNCIAS

ALBAN, Marcus. **Transportes e Logística**: os modais e os desafios da multimodalidade. Cadernos do FLEM - Fundação Luís Eduardo Magalhães. Salvador: FLEM, 2007.

ANPF - ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA. **A História nos Trilhos.** 2004. Disponível em: <http://www.anpf.com.br/histnostrilhos/historianostrilhos20_abril2004.htm>. Acesso em: 20 jan. 2011.

ANTF - ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTADORES FERROVIÁRIOS. **Informações do Setor**: cronologia histórica ferroviária. 2009. Disponível em: <http://www.antfferrovias.org.br/joomla/index.php?option=com_content&view=article&id=82&Itemid=103>. Acesso em: 05 jan. 2011.

ANTP - ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS. **Informações da Mobilidade Urbana**. 2010. Disponível em:< http://portal1.antp.net/site/simob/default.aspx>. Acesso em: 01 mar. 2011.

ANTT - AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES.**Transporte Multimodal**. s/d. Disponível em: <http://www.antt.gov.br/faq/multimodal.asp>. Acesso em: 01 mar. 2011.

_____. **Institucional**. Disponível em: <http://www.antt.gov.br/institucional/institucional.asp>. Acesso em: 24 nov. 2010.

AYRES, Carlos Eugênio Junqueira. **O Recôncavo Baiano**. 2010. Disponível em: < http://www.portaldoreconcavo.com.br/colunas.php?codcolunista=2>. Acesso em 05 dez. 2010.

BARRETTO, Margarita. **Manual de Iniciação ao Estudo do Turismo**. 3 ed. Campinas: Papirus, 1998.

BENI, Mário Carlos. **Análise Estrutural do Turismo**. 10 ed. ampl. São Paulo: Editora SENAC. São Paulo, 1998.

BRANDÃO, Maria Azevedo (org.). **Recôncavo da Bahia**: sociedade e economia em transição. Salvador: Fundação Casa de Jorge Amado; Academia de Letras da Bahia; Universidade Federal da Bahia, 1998.

BRASIL. **Ministério das Cidades**: Projeto de Lei da Mobilidade Urbana**.** 2008. Disponível em: <http:// www.cidades.gov.br/...mobilidade/projeto-de-lei-da-mobilidade-urbana/... 2007%20Mobilidade.../view>. Acesso em 28 dez. 2011.

BRASIL. **Ministério dos Transportes:** regulamentos. s/d. Disponível em: <http://www.transportes.gov.br/>. Acesso em: 15 de jan. 2011.

CASTRO, Rafael Teixeira de. **Um breve Estudo sobre o Histórico e Cenário atual dos Trens Turísticos Culturais no Brasil.** 14 de Maio de 2005. Disponível em: <http://www.etur.com.br/conteudocompleto.asp?idconteudo=6903>. Acesso em: 15 jan. 2011.

CNT - CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE. **Pesquisa CNT de Ferrovias**. 2009. Disponível em: <http://www.cnt.org.br/informacoes/pesquisas/ferroviaria/2009/>. Acesso em: 23 dez. 2010.

DNIT - DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRA-ESTRUTURA DE TRANSPORTES. **Histórico**. s/d. Disponível em: <http://www1.dnit.gov.br/ferrovias/historico.asp>. Acesso em: 27 nov. 2010.

_____. **Institucional**. 2008. Disponível em: <http://www1.dnit.gov.br/ferrovias/historico.asp>. Acesso em: 27 nov. 2010.

FIESP - FEDERAÇAO DAS INDÚSTRIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO **Conceito de Transporte**. Disponível em:< http://www.fiesp.com.br/infra-estrutura/conceitos>.aspx. Acesso em: 18 out. 2010.

FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. **Novo Dicionário Aurélio da Língua Portuguesa.** 4 ed. Curitiba: Positivo, 2009.

FERROVIA CENTRO ATLÂNTICA. **Modelo de Gestão**. Disponível em: <http://www.fcasa.com.br/sobre-a-fca/modelo-de-gestao/>. Acesso em 23 set. 2010.

IBGE - INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Cidades,** 2010**.** Disponível em: < http://www.ibge.gov.br/cidadesat/topwindow.htm?1>. Acesso em: 04 jan. 2011.

IPEA – INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. **Transporte Ferroviário de Cargas no Brasil: gargalos e perspectivas para o desenvolvimento econômico e Regional.** 17 de Maio de 2010. Disponível em: < http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/100519_comunic50.pdf>. Acesso em: 28 fev. 2011.

JESUS, Eliane de. **Influência dos Serviços de Transportes na Hospitalidade do Turista.** 2004. Disponível em: <http://www.revistaturismo.com.br/artigos/transportes.html>. Acesso em: 25 jan. 2011.

LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Marina de Andrade. **Fundamentos de Metodologia Científica.** 4 ed. rev. e ampl. São Paulo: Atlas, 1991.

LICKORISH, Leonard J.; JENKINS, Carson L. **Introdução ao Turismo.** Trad. Fabíola de Carvalho S. Vasconcelos. Rio de Janeiro: Campus, 2000.

MARREIRA, Leandro. **Transporte Ferroviário no Brasil**. 2010. Disponível em: <http://www.ebah.com.br/transporte-ferroviario-no-brasil-pptx-a56306.html>. Acesso em: 20 dez. 2010.

MERLIN, Bruno. **Turismo de passageiros também busca integração modal.**2008. Disponível em: < http://www.portogente.com.br/texto.php?cod=17832&sec=10>. Acesso em: 19 set. 2009.

NACIF, Paulo Gabriel Soledade. **Esta Terra Chamada Recôncavo Baiano**. Publicado em: 18 de Agosto de 2010. Disponível em: < http://www.andifes.org.br/index.php?option=com_content&view=article&id=4027:esta-terra-chamada-reconcavo-baiano&catid=50&Itemid=100017>. Acesso em: 01 fev. 2011.

NAZÁRIO, Paulo. **Intermodalidade**: Importância para a logística e estágio atual no Brasil**.** 2007. Disponível em:<http://www.feaduaneiros.org.br/site.FNDA/vc-sabia-024.asp>. Acesso em: 06 de jan. 2011.

NUNES, Orlando Augusto. **Estrada de Ferro**. 2007. Disponível em: < http://www.webartigos.com/articles/2194/1/Transporte-Ferroviario/pagina1.html>. Acesso em: 15 jan. 2011.

OMT - ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DE TURISMO. **Introdução ao Turismo**. São Paulo: Roca. 2001.

PAGE, Stephen J. **Transporte e Turismo**. Trad. Roberto Cataldo Costa. Porto Alegre: Bookman, 2001.

PAGE, Stephen J. **Transporte e Turismo**: perspectivas globais. Trad. Juliana de Souza Dartora. 2 ed. Porto Alegre: Bookman, 2008.

PALHARES, Guilherme Lohmann. **Transportes Turísticos**. 2ed. rev. São Paulo: Aleph, 2002.

QUEIROZ, Lúcia Maria Aquino; SOUZA, Regina Celeste de Almeida (coordenadoras). **Projeto Turístico para o Recôncavo Baiano**: o resgate do caminho colonial. Salvador: [S.n], 2009.

SANTOS, Miguel C.; CONCEICAO, Maria Gonçalves da; SANTOS, Daniel F. **Recôncavo Baiano**: realidade socioeconômica e cultural. Santo Antonio de Jesus: UNEB, 1998.

SANTOS FILHO, João dos. **As Relações de Produção na Inglaterra criaram Thomas Cook.** 2008. Disponível em: < http://www.espacoacademico.com.br/088/88jsf.htm>. Acesso em 01 fev. 2011.

SEPLAN - Secretaria do Planejamento. **Territórios de Identidade**. s/d. Disponível em: <http://www.seplan.ba.gov.br/mapa.php>. Acesso em 01 mar. 2011.

SETTI, João Bosco. **Ferrovias no Brasil**: um século e meio de evolução. Rio de Janeiro: Memória do Trem, 2008.

SILVEIRA, Márcio Rogério. **A Importância Geoeconômica das Estradas de Ferro no Brasil**. Tese (Doutorado em Ciências e Tecnologia) – UNESP, Presidente Prudente, 2003. Disponível em: < http://www.ourinhos.unesp.br/gedri/biblioteca/gedripublica/teses/silveira.pdf>. Acesso em: 13 nov. 2010.

SIMÕES, Lindinalva. **As Estradas de Ferro do Recôncavo**. Tese (Pós Graduação em Ciências Humanas) – UFBA, Salvador, 1977.

RONÁ, Ronaldo di. **Transportes no Turismo**. 1 ed. Barueri: Manole, 2002.

TORRE, Francisco de la. **Sistemas de Transporte Turístico**. Trad. Claudia Bruno Galvão. São Paulo: Roca, 2002.

WEISZFLOG, Walter. **Moderno Dicionário da Língua Portuguesa Michaelis**. 3 ed. São Paulo: Melhoramentos, 1998.

WRIGHT, Charlie Leslie. **O que é Transporte Urbano**. São Paulo: Coleção Primeiros Passos, 1988.

ZARDO, Eduardo. **Marketing Aplicado ao Turismo**. São Paulo: Roca, 2001.

APÊNDICE

APÊNDICE A

LINHA CRONOLÓGICA DAS FERROVIAS NO BRASIL E NO MUNDO

FASES	DATA	PAIS	FATO
FASE I (séc. XVII – 1873) Período que compreende a Colônia, a Regência e o Segundo Reinado no Brasil. Desenvolvimento do sistema de transporte com empresas essencialmente privadas.	Séc.XVII	Inglaterra	Vagões de madeira, sobre trilhos de madeira, usados em minas de carvão.
	1776	Inglaterra	Os trilhos de madeira começam a ser substituídos pelos trilhos de ferro
	1801	Inglaterra	Autorização para exploração da primeira ferrovia de carga (a Surrey Iron Railway).
	1803	Inglaterra	Início da operação na Surrey Iron Railway, ligando Wandsworth a Croyden, com tração animal.
	1807	Inglaterra	Início da operação da **primeira ferrovia de passageiros**: a Oystermouth Railway, com tração animal.
	1814	Inglaterra	Emprego da locomotiva a vapor, na Middleton Railway.
	1835	Brasil	Promulgação da Lei Feijó, que autoriza a concessão de ferrovias unindo o Rio de Janeiro às províncias de Minas Gerais, Bahia e Rio Grande do Sul.
	1840	Inglaterra	Edição da Railway Regulation Act, na Inglaterra, estabelecendo regras para a exploração do transporte ferroviário.
	1840	Brasil	Primeira concessão de ferroviária ao médico inglês Thomas Cochrane para construção da ligação Rio de Janeiro a São Paulo.
	1844	Inglaterra	Início do processo de unificação das bitolas (adoção do padrão de 1.435 mm).
	1854	Brasil	Inauguração da primeira ferrovia com 14,5 km, ao fundo da baía de Guanabara, um empreendimento de Irineu Evangelista de Souza (Barão de Mauá).
	1858	Brasil	Inauguração da segunda estrada de ferro: Recife and São Francisco Railway Company (Pernambuco) administrada por empresa inglesa. Conclusão do primeiro segmento, entre o Rio de Janeiro e Queimados, na Baixada Fluminense, a mais importante ferrovia do Brasil: a Estrada de Ferro D. Pedro II (Estrada de Ferro Central do Brasil).
FASE II (1873 – 1889) Expansão acelerada da malha ferroviária. Empreendedores privados, estimulados pelo instituto da garantia de juros.	1873	Brasil	Promulgação da Lei 2450 que concede garantia de juros ou, alternativamente, subvenção quilométrica relativamente ao capital empregado nas construções de ferrovias.
	1878	Brasil	Promulgação do Decreto 6995, de 10 de agosto, complementando a legislação estabelecendo a arbitragem na solução de conflitos entre governo e ferrovias.
	1883	Inglaterra	Inauguração da primeira ferrovia eletrificada: a Volks Eletric Railway. Entrada em operação do primeiro trem de passageiros de longa distância de luxo: o Expresso do Oriente.
	1887	EUs	Criada a primeira agência reguladora do transporte ferroviário em âmbito nacional: a Interstate Commerce Comission – ICC.
FASE III (1889 – 1930) Expansão da malha, com o Estado assumindo o controle de várias empresas em dificuldades financeiras.	1890	Inglaterra	Entrada em serviço do primeiro sistema de metrô eletrificado, em Londres.
	1890	Brasil	Início do resgate de ferrovias privatizadas pelo governo brasileiro, com a encampação da Estrada de Ferro São Paulo e Rio de Janeiro, posteriormente incorporada a Estrada de Ferro Central do Brasil
	1912	Brasil	Inauguração da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, tida como um dos mais difíceis empreendimentos do país.
	1922	Brasil	Entrada em vigor do Regulamento para Segurança, Política e Tráfego das Estradas de Ferro, substituindo o anterior, que datava de 1857. Eletrificação do trecho Campinas-Jundiaí, da ferrovia Paulista.
	1925	EUs	A primeira locomotiva diesel-elétrica circula na Central Railroad of New Jersey.
	1926	Brasil	Criada a Contadoria Geral dos Transportes, destinada a organizar o tráfego mútuo entre as cerca de cento e cinqüenta diferentes estradas de ferro que operavam no país.
	1930	Brasil	Eletrificadas as linhas de subúrbio do Rio de Janeiro, operadas pela Estrada de Ferro Central do Brasil.

FASE IV (1930 – 1960) Ritmo de expansão diminuindo. Amplo controle estatal das empresas antes privadas.	1942	Brasil	Criação da Companhia Vale do Rio Doce, que absorveu a Estrada de Ferro Vitória-Minas, que se tornaria em pouco tempo a mais importante ferrovia do país.
	1945	Brasil	Edição do Decreto 7632, de 12 de junho, criando as taxas de melhoramento e renovação patrimonial das ferrovias, através de alíquota de 10% sobre os fretes.
	1950	Brasil	Promulgação da Lei 1272-A, de 12 de dezembro, criando o Fundo Ferroviário Nacional.
	1950	Brasil/EUs	**Criada a Comissão Mista Brasil - Estados Unidos para o desenvolvimento econômico, que lançaria as bases para a reformulação do setor ferroviário brasileiro.**
	1957	Brasil	Inaugurada a Estrada de Ferro Amapá, na bitola internacional (1.435 mm) e única no Brasil, destinada ao escoamento de manganês na Serra do Navio, no então território e hoje estado do Amapá. Criação no Brasil da Rede Ferroviária Federal S.A (RFFSA), resultado da junção de quase duas dezenas de ferrovias controladas pelo governo federal.
	1958	EUs	**Emissão de relatório pelo ICC, órgão regulador dos EUA, onde é dito que o transporte ferroviário de passageiros está se tornando obsoleto e que os carros de passageiros em um futuro próximo farão parte de um museu histórico dos transportes, junto com a carruagem e a locomotiva a vapor.**
FASE V (1960 – 1990) Malha consolidada em poucas empresas públicas. Erradicação de ramais anti-econômicos e implantação de projetos seletivos de caráter estratégico.	1962	Brasil	Promulgada a Lei 4102, de 20 de julho, criando o Fundo Nacional de Investimentos Ferroviários (FNIF).
	1964	Japão	Inauguração da Tokaido Shinkansen (trem-bala japonês).
	1970	Brasil	Iniciado no Brasil o programa de capacitação da RFFSA para o transporte de minério de ferro.
	1971	Brasil	Criação da Ferrovia Paulista S.A (FEPASA) pela aglutinação de cinco ferrovias estaduais (Paulista, Sorocabana, Mogiana, Araraquarense e São Paulo – Minas).
	1974	Brasil	Criação do Fundo Nacional de Desenvolvimento, canalizador de recursos anteriormente vinculados a aplicações setoriais e da empresa de Engenharia Ferroviária – Engefer, destinada a implantação de empreendimentos ferroviários no país.
	1978	Brasil	Dado início a implantação da Estrada de Ferro Trombetas, objetivando o transporte de bauxita no estado do Pará.
	1980	Brasil	**Erradicados cerca de 8.000 km de linhas férreas no Brasil**.
	1984	Brasil	Criada, por cisão da RFFSA e absorção da Engefer, a Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU) através do Decreto de Lei 2178, que concomitantemente transfere as dívidas da RFFSA para o tesouro nacional.
	1985	Brasil	Inauguração da Estrada de Ferro Carajás, no norte do país, pela Companhia Vale do Rio Doce, destinada a escoar minério de ferro do estado do Pará.
	1987	Brasil	Dado início à construção da Ferrovia Norte–Sul, interligando os estados de Goiás, Tocantins, Maranhão e Pará.
FASE VI (1990 – 2000) Privatização de todo sistema ferroviário nacional.	1991	Brasil	Iniciados os trabalhos de construção da Ferroeste, entre Guarapuava e Cascavel, estado do Paraná, Brasil.
	1992	Brasil	Dado início à construção do trecho inicial da Ferronorte, interligando os estados de São Paulo e Mato Grosso do Sul.
	1996	Brasil	**Privatizadas, no Brasil, as malhas Centro-Leste, Sudeste e Oeste da RFFSA, sendo as novas concessionárias a Ferrovia Centro-Atlântica (FCA), MRS Logística e Ferrovia Novoeste.**
	1997	Brasil	Privatizadas as malhas sul e Teresa Cristina da RFFSA, sendo as novas concessionárias a Ferrovia Sul-Atlântica (atualmente América Latina Logística – Delara) e Ferrovia Teresa Cristina, respectivamente.
	1998	Brasil	Privatizadas as malhas nordeste e paulista da RFFSA, sendo as novas concessionárias a Companhia Ferroviária do Nordeste – CFN e Ferrovia Bandeirantes–Ferroban.

Fonte: Organização própria com base em dados da Associação Nacional de Transportadores Ferroviários (2010). Disponível em: http://www.antfferrovias.org.br/

APÊNDICE B

ROTEIRO RECÔNCAVO NOS TRILHOS

Recôncavo nos Trilhos é um roteiro que revitaliza a integração por via férrea das cidades de Santo Amaro, Cachoeira e São Félix no Recôncavo Baiano. Trata-se de um itinerário que tem por objetivo apresentar ao turista, locais que, de alguma forma, dão destaque à história e cultura da região seja através de suas manifestações, arquitetura, produção artística, gastronomia, assim como, os percursos por outras paisagens e com ritmos diferentes.

O que o diferencia do roteiro convencional é o fato de usar o meio de transporte ferroviário em seu trajeto, o que permite ao turista apreciar, além dos atrativos históricos e culturais, as belas paisagens que só podem ser admiradas com a utilização do trem. Lembrando que o próprio meio de transporte, em si, já é um importante componente cultural**.**

Informações Gerais

Início: 07:00 (Salvador- ida para Santo Amaro por meio rodoviário)
Término Previsto: 18:30 (Estação Ferroviária de Santo Amaro)
Guia Local acompanhando o grupo para a apresentação dos pontos turísticos

1ª PARTE – SANTO AMARO

08:20 Visita ao Solar Paraíso com café da manhã

Tombado pelo IPAC, O Solar Paraíso, construído no final do século XVIII, é um dos marcos iniciais da cidade de Santo Amaro. Foi restaurado em 2005 e hoje abriga exposições e manifestações culturais típicas da região.

09:30 Visita à Casa do Samba

A primeira Casa do Samba de Roda do país está instalada no município de Santo Amaro. O local é um ponto de transmissão e reprodução dos saberes relacionados ao Samba de Roda para garantir a continuidade do ritmo. A casa é também sede da Associação dos Sambadores e Sambadeiras do Recôncavo da Bahia.

Funciona no Solar Subaé, casarão do século XIX que teve o segundo andar construído pelo Conde de Subaé para hospedar o imperador D. Pedro II. O prédio é tombado pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional.

10:00 Visita ao Convento e Museu do Recolhimento dos Humildes

Implantado em 1980, o Museu do Recolhimento dos Humildes reúne cerca de 500 peças que contam a história do Convento de Nossa Senhora dos Humildes, que foi fundado em 1808 e inaugurado em 1817 com a finalidade de educar meninas órfãs e recolher senhoras piedosas.

É tombado como Patrimônio Material da Bahia através do Instituto do Patrimônio Artístico e Cultural do Estado (IPAC).

Entre as peças expostas estão arcas, baús e jóias que se juntaram às imagens e alfaias da capela, além dos trabalhos artesanais produzidos pelas reclusas, como os bordados em fios brancos em finíssimas cambraias e fios de ouro em sedas.

O local também abriga uma capela, erguida em 1793, que possui torre recuada, revestida de azulejos. Seu interior é decorado com azulejos lisboetas, enquanto na sacristia os azulejos são do século XVIII. No claustro está o cemitério das servas recolhidas.

10:30 Passagem pela Praça da Purificação e a Casa de Câmara e Cadeia

A Praça da Purificação, situada entre a Igreja e a Prefeitura de Santo Amaro, também é outro ponto turístico da cidade. Passou por uma grande reforma e foi reinaugurada no dia 26 de janeiro deste ano, com destaque para o belíssimo chafariz construído em 1872.

Na Casa de Câmara e Cadeia, construída em 1769, se destacam a escadaria principal e o salão nobre com onde estão expostas telas a óleo de D. Pedro I e D.Pedro II.

10:40 Visita à Igreja Matriz de Nossa Senhora da Purificação

Sua construção foi iniciada em 1706, mas só foi concluída quase um século depois. Além de possuir o frontal, sacrário e lampadário do altar em prata, destaque, ainda, para o rico acervo de imagens e para os painéis de azulejo. É a única igreja da cidade protegida pelo tombamento feito pelo IPHAN em 1941.

11:10 Embarque para a cidade de Cachoeira na estação ferroviária.

Durante o percurso podem ser observados alguns locais com uma grande concentração de palmeiras reais o que sinaliza a existência de engenhos de cana de açúcar no passado.

Também podem ser observados resquícios de Mata Atlântica em diversos pontos.

11:30 Parada na Cachoeira do Urubu / Mãe d'Água

Está situada no Canyon do Rio Sergi, no quilômetro 88 da via férrea (Ferrovia Centro Atlântica), a 10 quilômetros de Santo Amaro. São cinco quedas d`água que se sucedem entre as paredes e a mata. A cachoeira sugere devoção a Oxum e por isso o local é considerado sagrado. O seu acesso através da ferrovia corta o povoado de Barro Vermelho, uma comunidade remanescente de um quilombo.

A trilha rústica de 4 quilômetros até a cachoeira propicia a visão de uma paisagem inesquecível, onde se pode contemplar os paredões rochosos de um "canyon" que preenche 7 dos 10 quilômetros do percurso até a cachoeira. A vegetação desta área é variada, identificando-se algumas espécies de orquídeas e árvores frutíferas.

O local é apropriado para o Turismo de Aventura através da prática do Rapel ou do Turismo Contemplativo para os que preferem não se arriscar.

12:30 Chegada ao Município de Cachoeira

2ª PARTE – CACHOEIRA

12:40 Desembarque na estação ferroviária

Monumento em estilo Neogótico, guarda ainda detalhes da arquitetura original e lembranças da época em que era a mais movimentada estação ferroviária do interior baiano, de onde partiam trens de cargas e passageiros para o sertão. O local vem abrigando em suas salas vazias alguns movimentos culturais como aulas de capoeiras e eventos diversos.

13:00 Parada para almoço no Restaurante Baianas Point que tem em seu cardápio comida típica da região como a famosa maniçoba (comida feita a base de folha da mandioca com carnes).

14:00 Visita ao Mercado Municipal

Construído no século XX, é uma notável obra que foi curiosamente rejeitada pelo povo, que preferia promover a feira à beira do cais. Hoje faz parte da economia de Cachoeira, movimentando o comércio e cidades circunvizinhas.

14:30 Visita à Igreja da Ordem Terceira do Carmo

Construída no século XVII, possui um conjunto arquitetônico barroco formado pelo Convento e pela Casa de Oração da Ordem Terceira do Carmo, inestimável como monumento artístico, está intimamente ligado ao desenvolvimento histórico de Cachoeira.

Destacam-se a coleção de imagens em tamanho natural e a influência oriental representa o a Paixão de Cristo, a talha dourada e os azulejos no interior da Igreja. Mantém na sacristia a decoração de 1780, fazendo dela um dos mais belos templos barrocos do país.

15:00 Casa da Irmandade da Boa Morte

Conjunto formado por três sobrados antigos, interligados, com capela, salão para eventos e exposições no pavimento superior, pequeno memorial na parte térrea com fotografias, casa de oração, galeria e textos sobre a história da confraria. Sede da secular Irmandade da Boa Morte, composta por mulheres negras, que realiza sua festa anual no período de 13 a 15 de agosto.

15:30 Embarque para a cidade de São Félix na estação ferroviária

Passagem pela Ponte D. Pedro II

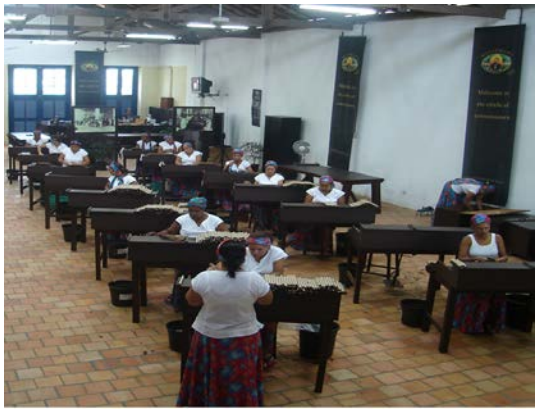
Belo cartão postal de Cachoeira, a ponte D. Pedro II, sobre o Rio Paraguaçu, foi construída pela Brazilian Railway Company. Sua estrutura metálica, importada da Inglaterra em meados do século XIX, possibilita a interligação das cidades de Cachoeira e São Félix. Inaugurada com o nome de Imperial Ponte D. Pedro II, foi considerada uma grande conquista da engenharia civil na época de sua construção.

15:50 Chegada ao município de São Félix.

3ª PARTE – SÃO FÉLIX

16:00 Visita à Fábrica de Charutos Danemann

Em meados do séc. XVII, o município de São Félix assumiu a dianteira na indústria fumageira. Várias fábricas foram instaladas, entre elas, a fábrica de charutos Dannemann, fundada pelo alemão Gerhald Dannemann, em 1873, que a transformou na maior produtora de charutos do Brasil. Ainda em funcionamento, a Dannemann mantém o fabrico artesanal pelas mãos das habilidosas charuteiras, que de mãe para filha, transmitem os segredos da confecção dos charutos. Essa cultura artesanal é que mantém o padrão de qualidade internacionalmente conhecido e apreciado dos charutos Dannemann.



16:30 Visita à Casa de Cultura Américo Simas

Construído em 1873, o prédio que abriga a atual Casa de Cultura foi a principal sede da fábrica de charuto Danemann. Seu nome é uma homenagem ao Engenheiro Américo Simas, filho da cidade e responsável pela construção da barragem de Bananerias, atual Usina Hidrelétrica de Pedra do Cavalo.

Em 1984, foi reformado e inaugurado como a atual Casa de Cultura. O espaço já abrigou variados eventos da cidade como desfiles de moda, exibições de filmes, peças de teatro além de estar sempre envolvida com eventos locais da cidade. Atualmente oferece cursos de inglês para a população dá apoio para os eventos que acontecem no município. Uma exposição permanente com fotos da cidade, além de símbolos culturais como o Bumba meu Boi podem ser visitados. Também vende artesanato e é uma rica fonte de informações e referências culturais da região.

17:00 Visita ao Alto do Cruzeiro e à Ladeira da Misericórdia

Com finalidade de representar um presépio, o cruzeiro de São Félix foi instalado no alto da ladeira da misericórdia no meado dos anos 70. O local começou a ser habitado no ano de1624 por jesuítas que construíram um convento, a Santa Casa e um colégio. Partes do muro do cemitério dos jesuítas ainda permanecem no local. Do alto do Cruzeiro é possível avistar as cidades irmãs, São Félix e Cachoeira, além da barragem e uma enorme extensão do rio Paraguaçu. O local é um excelente ponto para admiradores de um lindo pôr-do-sol.

17:20 Fundação Hansen Bahia

A Fundação Hansen Bahia é fruto da doação do artista plástico alemão Karl Hansen, que pelo seu amor à Bahia, adotou o nome artístico de Hansen Bahia. O local abriga um museu que possui em seu acervo cerca de 12.000 xilogravuras e matrizes do artista além de trabalhos de outros artistas.

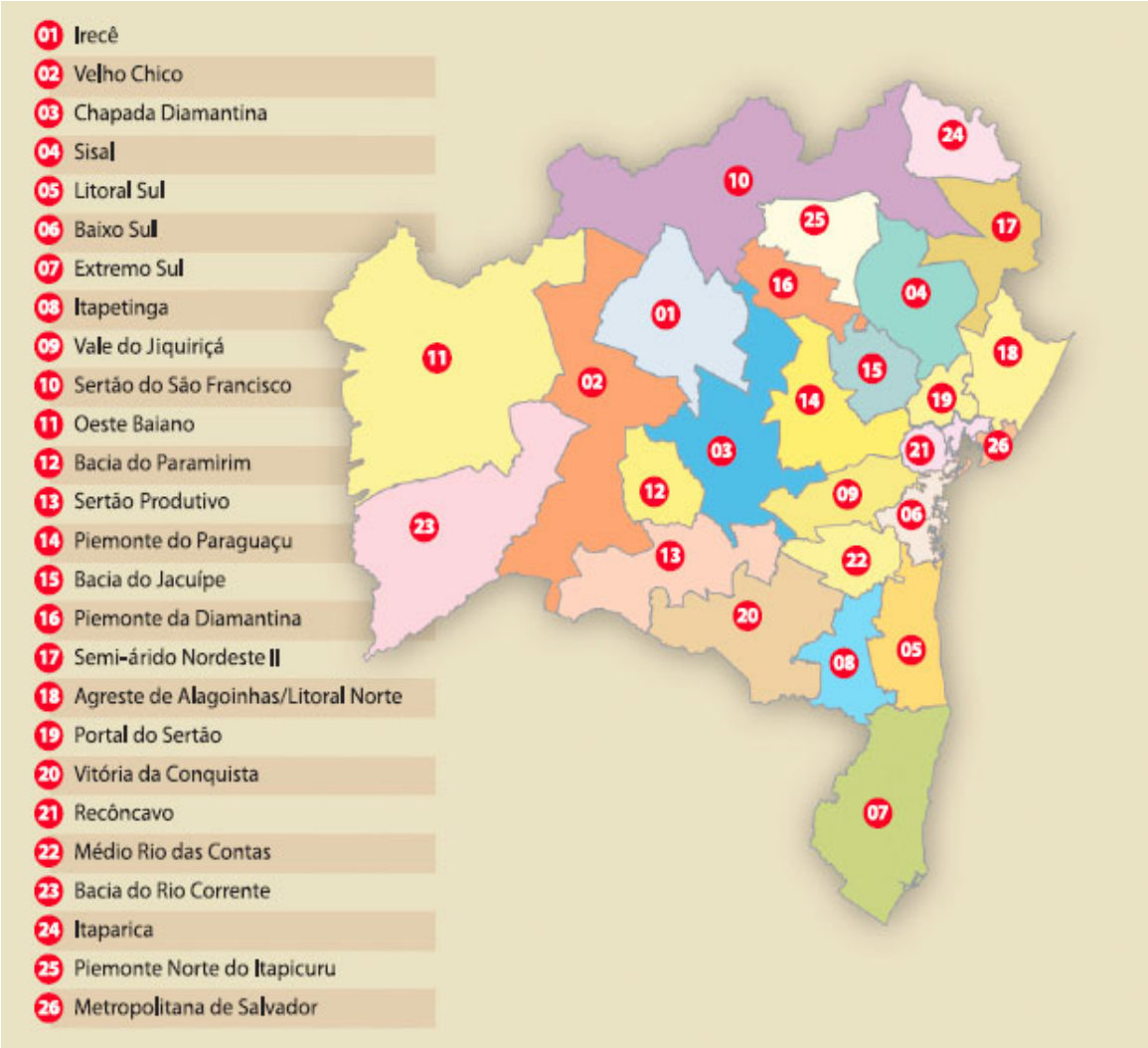
17:50 – Retorno para a cidade de Santo Amaro

18:30 Chegada em Santo Amaro – jantar no Restaurantes Trilhos Urbanos e pernoite no Hotel Casa Grande.

ANEXO

ANEXO A

TERRITÓRIOS DE IDENTIDADE



Fonte: Secretaria do Planejamento – SEPLAN. Disponível em: http://www.seplan.ba.gov.br.

ANEXO B

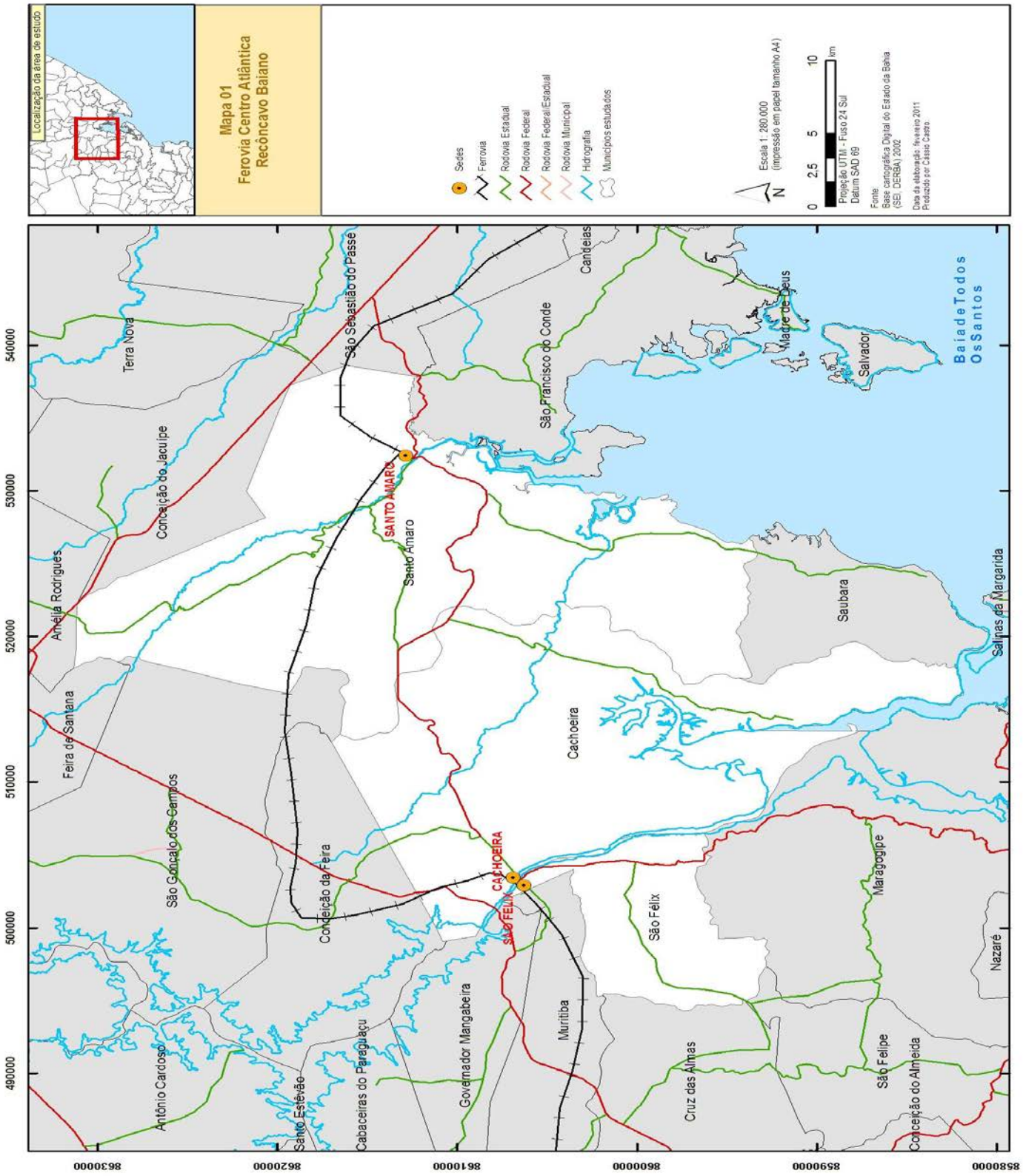
TERRITÓRIO RECÔNCAVO

Quantidade de municípios	Área Total (km²)	População Total Estimada - 2008	PIB (R$ milhão) Territorial - 2006
20	5.250,52	575.333	9.027,20
Municípios	**PIB (R$ milhão) Municipal - 2006**	**PIB (R$) Per Capita - 2006**	**Percentual do PIB Municipal em Relação ao Estado**
Cabaceiras do Paraguaçu	39,52	2.424,46	0,04
Cachoeira	155,95	4.876,07	0,16
Castro Alves	74,46	3.018,57	0,08
Conceição do Almeida	57,19	2.980,74	0,06
Cruz das Almas	282,14	4.835,71	0,29
Dom Macedo Costa	12,30	3.385,82	0,01
Governador Mangabeira	73,87	3.911,86	0,08
Maragogipe	148,62	3.588,03	0,15
Muniz Ferreira	19,29	2.596,75	0,02
Muritiba	101,93	3.096,66	0,11
Nazaré	96,20	3.607,45	0,10
Santo Amaro	216,28	3.514,04	0,22
Santo Antônio de Jesus	554,29	6.373,39	0,57
São Felipe	60,15	2.960,71	0,06
São Félix	56,98	3.846,00	0,06
São Francisco do Conde	6.673,67	217.149,86	6,91
São Sebastião do Passé	275,42	6.515,78	0,29
Sapeaçu	58,12	3.344,92	0,06
Saubara	45,55	3.861,27	0,05
Varzedo	25,27	2.911,14	0,03

Fonte: Secretaria do Planejamento – SEPLAN. Disponível em: http://www.seplan.ba.gov.br.

ANEXO C

MAPA FERROVIÁRIO DO RECÔNCAVO



Fonte: Cássio Castro, 2011.