

**HERANÇAS DO IMPÉRIO PARA O TURISMO FERROVIÁRIO NA  
CONTEMPORANEIDADE: UM ESTUDO SOBRE RIO DE JANEIRO (RJ) E MINAS  
GERAIS (MG)**

Vera Lúcia Bogéa Borges

Professora Adjunto do Departamento de Turismo e Patrimônio da Universidade Federal do  
Estado do Rio de Janeiro (UNIRIO)  
E-mail: vera.borges@unirio.br

Carla Fraga

Professora Adjunto do Departamento de Turismo e Patrimônio da Universidade Federal do  
Estado do Rio de Janeiro (UNIRIO)  
E-mail: carla.fraga@unirio.br

Eloise Silveira Botelho

Professora Adjunto do Departamento de Turismo e Patrimônio da Universidade Federal do  
Estado do Rio de Janeiro (UNIRIO)  
E-mail: eloise.botelho@unirio.br

**RESUMO**

As construções históricas e culturais relativas a interface turismo e ferrovia, notadamente constituindo atrações e destinos que podem ser considerados como objetos do turismo ferroviário ainda precisam de estudos. A escassez de oferta ferroviária de passageiros no Brasil na contemporaneidade coloca os trens turísticos em destaque quando o assunto é “passear de trem”. Nesse sentido, temporalidades históricas e atributos cênicos têm aportado o desenvolvimento do turismo ferroviário no país. A primeira ferrovia no Brasil é de 1854, nesse sentido as influências do Império para o turismo ferroviário, notadamente no Rio de Janeiro (RJ) e em Minas Gerais são o alvo desta pesquisa. Foram estudados quatro trens turísticos e culturais, a saber: (1) Maria Fumaça de Rio Acima, (2) Trem da Serra da Mantiqueira, (3) Trem das Águas (em Minas Gerais) e (4) Trem do Corcovado (no Rio de Janeiro). O estudo é exploratório e descritivo, baseado em levantamento bibliográfico e organização de dados secundários. Os temas abordados são a interface entre o turismo e a ferrovia sob duas perspectivas, a histórica e a nostálgica de um lado, e de outro, os atributos

cênicos relativos à natureza. A importância da ferrovia (transporte de cargas e passageiros) para história do Brasil se relaciona com a própria noção de progresso. Nota-se que nas viagens de trem é possível compartilhar com os demais passageiros o percurso visitado tendo destaque, frequentemente, a valorização dos elementos históricos numa tentativa de idealização do passado que marcou a construção daquele trecho da ferrovia e, também, os elementos naturais e culturais, expressos como atrativos únicos que podem ser apreciados ao longo dos trajetos. A partir da análise dos aspectos cênicos relativos à natureza, bem como dos aspectos históricos e nostálgicos, observa-se que as heranças do período imperial se evidencia mais em três casos (Trem da Serra, Trem das Águas e Trem do Corcovado). Assim, observou-se que, no presente, as articulações entre história e turismo por intermédio dos trens históricos e culturais não deve se limitar as identificações superficiais referente aos personagens e aos acontecimentos históricos sob pena do empobrecimento da experiência turística vivenciada. Os historiadores têm a preocupação em situar os indivíduos e os eventos num contexto histórico, uma vez que a história dos eventos apesar de rica em interesse humano é também a mais superficial. Logo, os resultados contribuem para o avanço da temática e como subsídio ao desenvolvimento do turismo ferroviário no Brasil na atualidade, notadamente para as áreas estudadas. Futuros estudos podem contemplar o restante do cenário brasileiro.

**PALAVRAS-CHAVE:** Turismo; Ferrovia; Império.

## **1- INTRODUÇÃO**

Observa-se que as construções históricas e culturais relativas a interface turismo e ferrovia, notadamente constituindo atrações e destinos que podem ser considerados como alvos do turismo ferroviário ainda carecem de estudos. Isso fica bastante evidente para o Brasil, onde a escassez da oferta ferroviária para passageiros, observada especialmente a partir da década de 1990, acaba influenciando os transportes ferroviários exclusivos para fins turísticos (FRAGA, 2011).

De acordo com Rodriguez (2012) a extensão em quilômetros (km) da malha ferroviária brasileira no período denominado Império (1854 - 1889) chegou a 9.356,00 km. Assim, o objetivo do presente estudo é tratar as influências do período Imperial no turismo ferroviário da contemporaneidade brasileira (isto é, considerando 2015, que é a data do material de referência utilizado). Os objetivos específicos são: (a) aprofundar a visão sobre as conexões entre história e nostalgia; (b) compreender atributos cênicos relativos à natureza,

considerando a história e a nostalgia como aportes. O estudo é exploratório e descritivo, baseado em levantamento bibliográfico sobre a interface turismo e ferrovia, e organização de dados secundários, especificamente aqueles relativos ao Guia de Trens Turísticos e Culturais publicados em 2015 pela Associação Brasileira das Operadoras de Trens Turísticos e Culturais (ABOTTC) e o Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas (SEBRAE).

Assim, a próxima seção trata a interface turismo e ferrovia sob duas perspectivas, a histórica e nostálgica de um lado (ver subseção 2.1), e de outro, os atributos cênicos relativos à natureza (ver subseção 2.2). A terceira seção apresenta a metodologia do estudo de maneira mais detalhada (ver subseção 3.1), e discute os resultados encontrados a partir da organização dos dados secundários (ver subseção 3.2).

## **2- TURISMO E FERROVIA : ASPECTOS NOSTÁLGICOS E CÊNICOS**

O turismo é um fenômeno complexo, a distribuição geográfica da demanda turística entre origem e destino(s) turístico(s) é um aspecto relevante da influência dos modos de transportes no turismo (PALHARES, 2002; PAGE, 2008). Palhares (2005) trata disso em seu Modelo Completo de Sistema de Transportes Turísticos, o que permite discutir a relação entre origem e destinos primários, entre destinos primários e secundários, viagem dentro da região, entre outros padrões envolvendo rotas direta, indireta, intermediária, de retorno. Por outro lado, a experiência de transportes como experiência turística (exemplos: viagem a bordo de navios de cruzeiros, trens panorâmicos, entre outros) também se constitui em elemento chave para o desenvolvimento do turismo (PAGE, 2008). Assim, o planejamento integrado de transportes e turismo deve considerar tanto a distribuição geográfica dos deslocamentos, quanto atributos relacionados a experiência turística proporcionada pelo uso dos transportes (CASTRO, FRAGA e LOHMANN, 2013).

No caso da relação entre ferrovia e turismo, Palhares (2002) apresentou a divisão do transporte ferroviário no qual o transporte de passageiros se subdivide em "urbano" e "médio e longo percurso", cumprindo assim o aspecto funcional da distribuição geográfica da demanda turística por esse modo. Contudo também apresentou o "Transporte Ferroviário exclusivamente para Uso Turístico", que são caracterizados como "Cênicos" e "Nostálgicos".

Assim, essa seção se subdivide em duas partes, a primeira que aborda a história e a nostalgia (ver subseção 2.1) e a segunda que trata especificamente atributos cênicos relacionados a natureza (ver subseção 2.2.) para então, na próxima seção se tratar as influências do período Imperial no desenvolvimento do turismo ferroviário brasileiro na atualidade (ver seção 3).

### **2.1. História e Nostalgia: Conexões estabelecidas**

Em linhas gerais, a nostalgia está relacionada ao sentimento de saudade de algo referente ao passado que gera um estado de tristeza sem necessariamente um motivo certo. A sensação provocada pode ser originada pela lembrança de um momento vivido no passado ou relacionado às pessoas que estão distantes. O neologismo surge da conjunção de *nostos* (lugar) e *algia* (dor), sendo que a nostalgia era tratada como uma doença que bloqueava a ação humana em função do apego ao passado e/ou a um local distante (FELIPPE, 2017.p. 119).

No século XVII, o conceito de nostalgia ganhou a dimensão do lugar de um afeto decadente. Por sua vez, no século XIX, a nostalgia era percebida como um obstáculo para as ações do Estado Nação. A matriz cientificista que marcou aquele período compreendia a nostalgia como algo típico daqueles que estavam distantes de suas raízes, casa e/ou pátria (KOSELLECK, 2006. p.20). Inicialmente, a nostalgia era tida como uma condição particular anormal, isto é, como uma doença que merecia tratamento. No caso do Brasil, Macedo considerava que estas aflições provocavam tormento mental e reconhecia que os negros submetidos à escravidão eram as referências mais expressivas (MACEDO, 2004. p.102).

Posteriormente, no século XIX, a nostalgia passou a ser vista como um afeto exagerado em relação ao passado. Neste sentido, duas questões se apresentam. Em primeiro lugar, a relação entre história e sua crítica para a nostalgia. Já em segundo lugar, a compreensão para o sentido de estudar a nostalgia na contemporaneidade. De acordo com Felipe:

O estudo da nostalgia é especialmente adequado em princípios do século XXI, pois os avanços tecnológicos e os ambientes de meios digitais estão produzindo novas dinâmicas entre passado e presente e transformando a relação entre os indivíduos e coletividades. As novas tecnologias apresentam um paradoxo: por um lado, têm a capacidade de estimular a nostalgia por proporcionarem um arquivo infinito, mas,

por outro lado, a tecnologia também pode criar uma fragmentação que a impossibilite. O estudo da nostalgia é destacável, pois influencia o comportamento de consumidores, escritores e outros produtores culturais e porque conecta ou reforça um amplo espectro de tendências na cultura contemporânea (FELIPPE, 2017, 121-22).

Os pensamentos nostálgicos também podem estar associados a momentos de felicidade que foram vivenciados em determinado período da vida e frequentemente cercados pela idealização. Neste sentido, a articulação entre as temporalidades permite considerar que nostalgia pode ser a expressão de um desejo reprimido ligado ao passado e capaz de influenciar o presente e criando expectativas para o futuro. Em termos de presente, em síntese, o futuro é compreendido como o lugar das possibilidades e, por sua vez, a nostalgia está associada ao passado e como não é possível voltar no tempo sua expressão pode ser sintetizada em “*já não mais*” (BLOCH, 2005, p.128). Para Boym, a nostalgia pode ser entendida como um sintoma de nossa época e uma emoção histórica. Neste sentido, a nostalgia e o progresso podem ser percebidos como pares e imagens que se espelham sendo resultado de uma nova compreensão do tempo e do espaço delimitando entre o local e o universal (BOYM, 2017, p.154). A autora acrescenta que a:

nostalgia parece ser a saudade de um lugar, mas é na realidade um anseio por um tempo diferente - o tempo da nossa infância, dos ritmos mais lentos de nossos sonhos. Em um sentido ainda mais amplo, a nostalgia é uma revolta contra a ideia moderna de tempo, o tempo da história e do progresso. Os desejos nostálgicos de transformar a história em mitologia individual ou coletiva, de revistar os tempos como espaço, recusando render-se à irreversibilidade do tempo que atormenta a condição humana. Assim, o passado da nostalgia, parafraseando William Faulkner, não é sequer passado. Pode ser apenas um tempo melhor, ou o tempo mais lento - tempo fora do tempo, não sobrecarregado por agendas repletas de compromissos (BOYM, 2017, p. 154).

Após a breve realização das conexões entre história e nostalgia alguns elementos referentes ao Brasil Império devem ser destacados. Na segunda metade do século XIX ocorreram alguns fenômenos importantes que introduziram modificações nas estruturas econômica e social do país contribuindo para o desenvolvimento relativo do mercado interno e estimulando o processo de urbanização. Em síntese, a transição do trabalho escravo para o trabalho livre com o fim do tráfico negreiro, a abolição em 1888 e a entrada de imigrantes no

sul do país são elementos que devem ser realçados. Além disso, a instalação da rede ferroviária e por fim as tentativas de industrialização e o desenvolvimento do sistema de crédito são outras importantes transformações econômicas. A partir de 1850, com a cessação do tráfico e o aumento crescente dos preços de escravos, o problema da substituição do escravo pelo trabalhador livre tornou-se mais agudo. Assim, a diminuição da oferta de mão-de-obra escrava coincidia com a expansão das lavouras cafeeiras no sul do país. As dificuldades estimularam as tentativas de substituição do escravo pelo imigrante e provocando o deslocamento de parte dos escravos das regiões decadentes do nordeste para as prósperas regiões cafeeiras. Simultaneamente se processaria, ainda, a migração de escravos dos centros urbanos para as zonas rurais (VIOTTI, 2011).

O período do Brasil imperial é marcado por processos de avanços, conflitos e contradições que devem ser considerados nesta reflexão. Assim, Boym destaca um tipo de nostalgia reflexiva que reside na ambivalência do pertencimento e saudade e que não se desvia das contradições da modernidade. Para a autora, a nostalgia reflexiva se preocupa com o tempo histórico e individual com o passado que não pode ser refeito e a finitude humana. (BOYM, 2017. p.160). Portanto, a consideração deve ser feita em termos de história e da passagem do tempo. Como afirma Nabokov, os nostálgicos podem ser considerados como os amantes do tempo e os apreciadores da duração que resistem às pressões externas por eficiência e experimentam o prazer sensível na tessitura do tempo não mensurável por relógios e calendários (NABOKOV, 1990. p.15).

## **2.2. Atributos cênicos relacionados a natureza com aporte na História e na Nostalgia**

A sociedade estabeleceu, ao longo da história, diferentes formas de se relacionar com o meio natural. Conforme explica Giuliani (1998), ao afirmar que se na Antiguidade as civilizações se apropriavam do meio natural utilizando como recurso para subsistência sem que isso se tornasse uma ameaça às espécies, a sociedade capitalista é capaz de extinguir não somente outras espécies, mas também colocar em risco a sua própria sobrevivência. Assim, segundo este mesmo autor, a partir do século XIX, um imaginário sobre a natureza e sua relação com a sociedade é instituído: a “natureza do homem” e a “natureza das demais espécies” são dicotômicas.

A partir da leitura de Bensaïd (1999), é possível compreender esta afirmação, pois, segundo o autor, o processo de industrialização europeu, que instituiu modos de produção e consumo e acumulação de capital, usa a força vital do homem (que é a sua natureza), através do trabalho, para transformar o meio natural a fim de produzir riqueza. Mas além do aumento da quantidade de produtos e a produção de novas carências de consumo, são crescentes, também, a apropriação e a exploração dos recursos naturais e, conseqüentemente, a noção de domínio da natureza pela sociedade. Assim, a natureza é “um mero objeto para o homem, uma simples questão de utilidade, deixando ser reconhecida como potência por si” (BENSAÏD, 1999, p. 439), assumindo, portanto, uma função de suprir as diversas necessidades da sociedade. A particularidade que diferencia a “natureza do homem” e a “natureza das demais espécies” é a história, sendo que para o autor, “o homem é especificamente determinado por sua historicidade” (BENSAÏD, 1999, p. 437).

No contexto do capitalismo emergido no século XIX, a natureza é compreendida como “dádiva gratuita” a ser dominada pelo homem, gerando seu esgotamento (FOSTER, 2005). Ehrendeld (1992) trata desta questão, a chamar de “arrogância do humanismo” a relação sociedade *versus* natureza, em que o homem é o “gerenciador”, e a natureza fonte de recursos para a produção capitalista. A contradição do sistema capitalista consiste, justamente, na necessidade constante de apropriação da natureza para produção, mas também, na razão para conservar. Isso porque o que não é aproveitado como recurso econômico, atribui-se outros valores, de bases antropocêntricas (EHRENDEL, 1992): a noção de utilidade da natureza para fins recreativos estéticos, como a noção de paisagem (RAIMUNDO, 2011); saúde, como as águas termais (NUNES, TAMURA, 2012); científico, didático ou recreativo, como os parques nacionais e demais áreas protegidas (DIEGUES, 2001). Nessa direção, a proteção da natureza não se dá em razão do seu valor intrínseco, mas isso ainda não tem sido suficiente para protegê-la (EHRENDEL, 1992), uma vez que diversas espécies e biomas, considerados menos atrativos têm sido amplamente devastados ou extintos, trazendo conseqüências para todo o planeta (MORIN, KERN, 2003).

É essa concepção de natureza e sua relação com a sociedade que orientam a criação de áreas protegidas, em todo o mundo e, também, no Brasil, reproduzindo, segundo Botelho (2009, p. 26), “a lógica da dominação da sociedade sobre a natureza, pois são territórios

concebidos por valores e decisões humanísticas”, a exemplo dos parques nacionais (DIEGUES, 2001).

As áreas protegidas são criadas a partir da motivação das populações urbanas e seu desejo de “retorno à natureza”, ao “selvagem” (THOMAS, 1988; DIEGUES, 2001). Esta concepção foi originalmente concebida pelos Estados Unidos da América, a criação do Parque Nacional de Yellowstone, em 1872, no contexto de expansão urbana e capitalista e, posteriormente, disseminada em diversos países do mundo. Ainda no século XIX, Canadá, África do Sul, Nova Zelândia e Austrália criaram parques nacionais, seguidos pelos países da América do Sul no século seguinte. Em 1937, é criado o primeiro parque nacional brasileiro, o Parque Nacional de Itatiaia (RJ, SP e MG). Pode-se afirmar que, de modo geral, um mesmo objetivo orientou a criação dos parques: a proteção do meio natural, com paisagens únicas e de beleza cênica, para o usufruto de visitantes, cabendo ao Estado a responsabilidade de manejo (DIEGUES, 2001).

No Brasil, o processo de criação de áreas protegidas se deu de forma gradual, atingindo maior constância e reconhecimento a partir do século XX, podendo ser dividido em três períodos principais, que representaram diferentes visões: nos períodos colonial e império, prevaleceu a preocupação com o manejo; durante o período republicano, predominou a visão preservacionista, com embasamento jurídico-legal e forte aparelhamento do Estado (MEDEIROS, IRVING, GARAY, 2004). Mais recentemente, um sistema de unidades de conservação foi promulgado a partir da Lei 9.982/2000 (Lei do Sistema Nacional de Unidades de Conservação – SNUC) (BENSUSAN, 2014).

A criação de áreas protegidas representa a transformação da natureza em patrimônio. Paes (2017, p. 23) destaca que “a natureza tornada patrimônio é uma materialidade, que se exprime a nós na paisagem nossa forma de compreender e classificar o mundo”. Nesse contexto, a compreensão da paisagem pela sociedade é uma construção histórica, com influência variada de correntes científicas e ideológicas. Desde uma perspectiva da complexidade, a paisagem é uma composição de atributos do lugar: aspectos físicos (rochas, relevo, água, clima); biológico (fauna, flora); e humanos (social, econômico e cultural). Dessa forma, a paisagem compreende as materialidades e, também, crenças, percepções, simbolismos, instituídos por grupos sociais que se apropriam do território e da natureza,

estabelecendo modos diversos de uso, ao longo de um processo histórico (RAIMUNDO, 2011).

Nessa direção, todo lugar possui atributos paisagísticos singulares, que o fazem único, excepcional, sendo necessários estratégias e ações de proteção e de patrimonialização para o resguardo da memória, sobretudo em áreas protegidas. Isso inspira não só o sentimento de nostalgia, debatido anteriormente, mas também torna-se fundamental para a produção do turismo. É com base neste debate que torna-se fundamental compreender a relação entre temporalidades históricas e atributos cênicos tem aportado o desenvolvimento do turismo ferroviário no país.

### **3- AS INFLUÊNCIAS DO PERÍODO IMPERIAL**

Com base nos aspectos teóricos conceituais tratados na seção 2, esta parte do trabalho se subdivide em duas, a primeira sobre os aspectos metodológicos (ver subseção 3.1.) e a segunda sobre os resultados e discussões (ver subseção 3.2).

#### **3.1. Aspectos metodológicos**

É válido destacar dois estudos que influenciam no desenvolvimento deste atual. O primeiro é sobre Borges e Fraga (2015), essas autoras já trataram a temática num estudo sobre as heranças da Primeira República. De outro lado, Fraga e Botelho (2016) abordaram a interface locomotivas a vapor e áreas protegidas para identificar o potencial do que pode ser entendido como um *Slow Rail Travel*, isto é um turismo ferroviário lento e com apelo cênico relativo às áreas protegidas no Brasil. Essas duas experiências anteriores dão suporte a elaboração da proposta de organização de dados secundários a seguir (ver Quadro 1).

**Quadro 1. Aspectos metodológicos do estudo:**

<b>Atributos</b>	<b>Nostalgia</b>		<b>Cênico</b>	
<b>Variáveis</b>	Ano de Construção da Ferrovia	Divulgação de aspectos relativos ao período imperial	Existência de área protegida nas cidades origem e/ou	Divulgação de aspectos relativos ao período

			destino (s)	imperial
<b>Descrição</b>	(a) Dado numérico considerando o período temporal entre os anos de 1854 a 1889.	(a) Presença da família imperial  (b) Homenagem a família imperial	(1) Nome da área protegida  (2) Ano de criação da área protegida	(a) Presença da família imperial  (b) Homenagem a família imperial

**Fonte:** Elaboração própria

O detalhamento dos atributos em variáveis, bem como a descrição das variáveis apresentam um elemento em comum "Divulgação de aspectos relativos ao período imperial", especificamente (a) Presença da família imperial; (b) homenagem a família imperial (ver Quadro 1). O restante são marcos temporais sobre criação tanto da ferrovia, quanto das áreas protegidas. Embora as áreas protegidas possam ter sido criadas posteriormente ao período imperial, a relação da família imperial com a natureza descrita pode ser um elemento chave para unir nostalgia e aspectos cênicos pelo viés histórico (ver Quadro 1). A partir do Quadro 1 foi possível coletar e organizar os dados secundários que serão discutidos na seção 3.2.

### 3.2. Resultados e Discussões:

Os resultados e discussões são propostos a partir da identificação da oferta ferroviária turística em Minas Gerais e Rio de Janeiro. Com base no Estado de origem (Minas Gerais ou Rio de Janeiro), o Quadro 2 apresenta informações relevantes à caracterização da oferta ferroviária turística:

**Quadro 2. Oferta ferroviária turística em Minas Gerais e Rio de Janeiro\*:**

Estado	Trem Turístico (O/D)**	Dias e Horários	Distâncias e duração
--------	------------------------	-----------------	----------------------

**ANPUH-Brasil – 30º SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA – Recife, 2019**

Minas Gerais (MG)	Maria Fumaça de Rio Acima (Rio Acima/Rio Acima. Em expansão para Nova Lima até final de 2015)	Sábados, domingos e feriados, com partidas às 10h, 13h, 14h30 e 16h. Existe a possibilidade de passeios exclusivos às quintas e sextas.	Distância percorrida de 7 km e duração de 55 minutos de passeio (ida e volta).
	Trem da Serra da Mantiqueira (Estação central de Passa Quatro – MG e segue até a estação Coronel Fulgêncio e retorna a estação central).	Todos finais de semana, sendo sábados, com partida às 10h e 14h30 e aos domingos às 10h. Em feriados e datas festivas podem ocorrer passeios extras.	O trajeto possui 10 km de extensão (ida e volta). O visitante percorre no total 20 km. Duração total do passeio é de 2 horas
	Trem das Águas (São Lourenço - MG / Soledade de Minas - MG)	Todos os sábados, com partida às 10h e às 14h30. Aos domingos às 10h. Em feriados e datas festivas podem ocorrer trens extras.	A distância entre as duas cidades é de 10 Km, distância percorrida total (ida e volta) de 20km.
Rio de Janeiro (RJ)	Trem do Corcovado (Do bairro do Cosme Velho até o alto do Morro do Corcovado, onde está situado o Monumento do Cristo Redentor).	Diariamente das 8h às 19h. Saídas de meia em meia hora.	4 quilômetros de muitas árvores e paisagens inigualáveis. Cada viagem é feita em 20 minutos.

\*Todas as informações da fonte deste Quadro são de Agosto de 2015, para dados mais atualizados é recomendado no material que se acesse o website da ABOTTC ([www.abottc.com.br](http://www.abottc.com.br)) ou o contato direto com cada operadora de trem turístico e cultural. \*\*O/D - Origem/Destino. Fonte: SEBRAE, ABOTTC (2015).

Com base nos aspectos teóricos, conceituais (ver seção 2) e metodológicos (ver seção 3.1), é possível identificar como que as heranças do período imperial podem influenciar no turismo na contemporaneidade. A organização dos dados secundários oriundos do Guia de Trens Turísticos e Culturais do Brasil (SEBRAE, ABOTTC, 2015):

(a) Maria Fumaça Rio Acima (MG): Também é conhecido como "Trem das Cachoeiras", assim quanto aos aspectos cênicos isto já fica bastante evidente no nome. É possível destacar também que o trem está localizado dentro da área de proteção ambiental APA Sul. Além disso, são destacadas nas belezas naturais "80 cachoeiras mapeadas tais como: Chicadona, Zilda, Tangará, Véu da Noiva, SAMSA, etc"(SEBRAE, ABOTTC, 2015, p.13). Sobre os aspectos históricos e nostálgicos, esses não remontam ao período imperial

(1822-1889) já que o antigo arraial de Santo Antônio do Rio Acima, surgiu em 1736. Contudo, a estação ferroviária de Rio Acima data de 1890, ou seja um ano após ao fim do império (ESTAÇÃO FERROVIÁRIA, 2018).

(b) Trem da Serra da Mantiqueira (MG): O nome do trem também se relaciona com um aspecto cênico ligado a natureza, ou seja a Serra da Mantiqueira. Outro elemento chave, é o fato do trem já ter parte do trajeto na zona rural do município e possibilitar "observar a bela flora natural do local, matas nativas e corredeiras do rio Manacá" (SEBRAE, ABOTTC, 2015, p.15). Quanto aos aspectos históricos e nostálgicos, nota-se as influências do período imperial, inclusive com a presença de Dom Pedro II:

A ferrovia se originou de uma concessão feita em 1875, pelo Governo Imperial a José Vieira Couto de Magalhães e ao Visconde de Mauá, com a denominação de Estrada de Ferro Rio Verde, sendo este, o último envolvimento do Barão de Mauá com um projeto ferroviário. Os trabalhos de construção se iniciaram em 21 de Abril de 1881 comandados por uma empresa inglesa denominada "The Minas and Rio Railway". A ferrovia foi inaugurada em 14/06/1884 e a viagem inaugural contou com a presença de Dom Pedro II e comitiva (que já havia visitado as obras em 1883). Na viagem inaugural Dom Pedro percorreu todos os 170 kms que conectam Cruzeiro a Três Corações e tamanha foi sua satisfação com a condução do trem inaugural, que ao chegar em Três Corações honrou o maquinista Inglês, Henrique Turner, com um abraço. Mais tarde a ferrovia inglesa devolveu a concessão ao governo federal, onde após diversas mudanças de administração surge a RMV (Rede Mineira de Viação) e por fim, em 1991, já sob controle da RFFSA, a ferrovia foi fechada. Atualmente, dos 170 kms originais, apenas 20 se encontram em condições operacionais, graças ao trabalho da ABPF que mantém abertos ao tráfego trechos em Passa Quatro, onde opera o Trem da Serra e em São Lourenço, onde funciona o Trem das Águas (SEBRAE, ABOTTC, 2015, p.15).

Outro destaque é que o "túnel possui 997m de extensão, foi inaugurado por Dom Pedro II e na época de sua construção foi considerado uma das maiores obras de engenharia do Brasil Imperial" (SEBRAE, ABOTTC, 2015, p.15).

(c) Trem das Águas (MG): O Trem das Águas também reflete em seu nome um aspecto das belezas naturais. No Guia fica evidente isto "O passeio segue margeando o Rio Verde durante quase toda sua extensão. Assim o visitante pode admirar as águas do Rio Verde, além da vegetação local (SEBRAE, ABOTTC, 2015, p.17). Com relação aos aspectos

cênicos e nostálgicos compartilha da mesma história que o Trem da Serra da Mantiqueira, ou seja teve a presença do Imperador.

(d) Trem do Corcovado (RJ): O Trem do Corcovado também apresenta no nome o indicativo de uma beleza natural. De acordo com SEBRAE, ABOTTC (2015, p.25) nota-se que nas belezas naturais também se destaca a "Mata Atlântica, Floresta da Tijuca, Cristo Redentor, visão panorâmica do Rio de Janeiro". Sobre história e nostalgia, observa-se no Guia que:

A Estrada de Ferro do Corcovado foi a primeira ferrovia eletrificada do Brasil. Inaugurada em 1884 por D. Pedro II, é mais antiga do que o próprio monumento do Cristo Redentor. Aliás, foi o trem que, durante quatro anos consecutivos, transportou as peças do monumento. Na época o trem a vapor foi considerado um milagre da engenharia por percorrer 3.824 metros de linha férrea, em terreno totalmente íngreme. Mas, em 1910, os trens foram substituídos por máquinas elétricas e mais recentemente, em 1979, quando a Esfeco assumiu o controle da ferrovia, foram trazidos da suíça modelos mais modernos e seguros (SEBRAE, ABOTTC, 2015, p.25).

A partir da análise dos aspectos cênicos relativos à natureza, bem como dos aspectos históricos e nostálgicos, observa-se que as heranças do período imperial se materializa mais em três casos (Trem da Serra, Trem das Águas e Trem do Corcovado). A divulgação de aspectos relativos ao período imperial fica evidente no Trem da Serra da Mantiqueira, no Trem das Águas e no Trem do Corcovado, isto, notadamente na presença do imperador na inauguração. Atualmente, ainda com relação ao aspecto nostálgico relacionado a volta ao passado, apenas o Trem do Corcovado não é uma maria fumaça, ou seja um trem a vapor como aqueles utilizados nos primórdios da ferrovia no Brasil. A “paisagem”, composta por elementos naturais e culturais, é tratada como atrativo nos três casos estudados, salientando-se a diversidade e as características locais.

## **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

A importância da ferrovia (transporte de cargas e passageiros) para história do Brasil se relaciona com a própria noção de progresso. Nota-se que nas viagens de trem é possível compartilhar com os demais passageiros o percurso visitado tendo destaque, frequentemente, a valorização dos elementos históricos numa tentativa de idealização do passado que marcou

a construção daquele trecho da ferrovia e, também, os elementos naturais e culturais, expressos como atrativos únicos que podem ser apreciados ao longo dos trajetos.

Todavia, no presente, as articulações entre história e turismo por intermédio dos trens históricos e culturais não deve se limitar as identificações superficiais referente aos personagens e aos acontecimentos históricos sob pena do empobrecimento da experiência turística vivenciada. Os historiadores têm a preocupação em situar os indivíduos e os eventos num contexto histórico, uma vez que a história dos eventos apesar de rica em interesse humano é também a mais superficial.

Em algumas viagens realizadas pelos trens turísticos e culturais do Brasil tem os túneis em seu itinerário e a divulgação da viagem apresenta em seu material a menção: “ no túnel do tempo, ouvindo os melodiosos apitos e o poético badalar do sino de uma original ‘Maria Fumaça’” (SEBRAE, ABOTTC, 2015 p.16). Assim, estudos futuros sobre nostalgia podem focar no estudo dos túneis ferroviários e como que estes podem aludir a idéia de túneis do tempo.

## **REFERÊNCIAS**

- BENSAÏD, D. **Marx, o intempestivo**. Civilização brasileira: Rio de Janeiro, 1999.
- BENSUSAN, 2014 Diversidade e unidade: um dilema constante. *In:* BENSUSAN, N.; PRATES, A.P. **A diversidade cabe na unidade?** Áreas protegidas no Brasil. Brasília: IEB, 2014.
- BLOCH, E. **O princípio Esperança**. Rio de Janeiro: EdUERJ, 2005. v.1.
- BORGES, V.L.B.; FRAGA, C. Turismo e Ferrovia no Brasil: Um estudo sobre as heranças da Primeira República. *In:* **Anais do XII Seminário ANPTUR**. 2015, Natal. XII Seminário ANPTUR, 2015.
- BOYM, S. Mal-estar na nostalgia. *In:* **História da Historiografia**; *International Journal of Theory and History of Historiography*. Ouro Preto. outubro, 2017. n. 23. p. 153-165.
- CASTRO, R.; FRAGA, C.; LOHMANN, G. Planejamento e Gestão dos Transportes e Destinos Turísticos. *In:* LOHMANN, G.; FRAGA, C.; CASTRO, R. **Transportes e Destinos Turísticos: Planejamento e Gestão**. Rio de Janeiro, Elsevier/Campus, 2013 (pp. 63-95).
- DIEGUES, C. **O mito moderno da natureza intocada**. São Paulo: Hucitec, 2001.
- EHRENFELD, David. **A arrogância do humanismo**. Campus, Rio de Janeiro, 1992.
- ESTAÇÃO FERROVIÁRIA. **Rio Acima**. Disponível em <[http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb\\_mg\\_linhacentro/riocima.htm](http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb_mg_linhacentro/riocima.htm)> Acessado em 17 de março de 2019.

- FELIPPE, E.F. Renovar votos com o futuro: nostalgia e escrita da história. *In: História da Historiografia*; Internacional Journal of Theory and History of Historiography. Ouro Preto, outubro, 2017. n. 25. p. 117-134.
- FOSTER, John Bellamy. Marx e o meio ambiente. In: WOOD, Ellen Meiksins; FOSTER, John Bellamy (Orgs.). **Em defesa da história: marxismo e pós modernismo**. Jorge Zahar, Rio de Janeiro. 2005.
- FRAGA, C. C. L. **Contribuição metodológica para implantação de trens turísticos no Brasil**. Rio de Janeiro: Programa de Engenharia de Transportes/COPPPE/UFRJ: 2011 Tese (Doutorado - Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2011).
- FRAGA, C.; BOTELHO, E.S. Slow Travel: Uma análise da relação entre ferrovia, meio ambiente e turismo no Brasil. **Dos Algarves**, v. 1, p. 137-155, 2016.
- KOSELLECK, R. **Futuro passado: Contribuição à semântica dos tempos históricos**. Rio de Janeiro: Contraponto; Editora PUC-RJ, 2006.
- MACEDO, J. M. de. **Considerações sobre a nostalgia**. Campinas Ed. UNICAMP, 2005.
- MARIANO, F. P. Os açorianos no Espírito Santo: o legado português na formação da identidade capixaba. *In: Anais do Colóquio Internacional de Mobilidade Humana e Circularidade de Ideias*, 2016. p.73-84. Disponível em: <https://bit.ly/2Jkatq4>. Acessado em 05/03/2019.
- MEDEIROS, R.; IRVING, M.; GARAY, I. A proteção da natureza no Brasil: evolução e conflitos de um modelo em construção. *In: RDE - Revista de Desenvolvimento Econômico*. Ano VI, Nº 9, Jan., Salvador, BA, 2004.
- NABOKOV, V. On Time and its Texture. *In: NABOKOV, Vladimir. Strong opinions*. New York: Vintage, 1990.
- NUNES, I.; TAMURA, B.M. Revisão histórica das águas termais. *In: Surgical and Cosmetic Dermatology*. Vol. 4, N. 3. 2012. P. 252 - 258.
- PAES, M. T. D. Entre a cultura e a natureza: a patrimonialização das paisagens naturais. In: IRVING, M. A.; CALABRE, L.; BARTHOLO, R.; LIMA, M. A. G.; ALBERTINO, E. M.; EGREJAS, M.; LIMA, D. R. (Orgs.). **Turismo, natureza e cultura: diálogos interdisciplinares e políticas públicas**. Rio de Janeiro: Fundação Casa de Rui Barbosa, 2016.
- PAGE, S.J. **Transportes no Turismo**. Porto Alegre: Bookman, 2008.
- PALHARES, G.L. Transportes para turistas: conceitos, estado da arte e tópicos atuais. In TRIGO, L.G.G. (org). **Análises Globais e Regionais do Turismo Brasileiro**. São Paulo: Aleph, 2005.
- PALHARES, G.L. **Transportes Turísticos**. São Paulo: Aleph, 2002.
- RAIMUNDO, S. Paisagem, turismo e análise ambiental. *In: TELES, Reinaldo (Org.). Turismo e meio ambiente*. Rio de Janeiro: Elsevier, 2011. P. 87 - 131.
- RODRIGUEZ, H.S. **Superestrutura Ferroviária (Palestra Técnica)**. 13/11/2012. Associação Brasileira de Pavimentação (ABPv). Disponível em <<https://bit.ly/1PH8zam>> Acesso em 06/03/2019.

**ANPUH-Brasil – 30º SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA – Recife, 2019**

SANTOS FILHO, J. T.E.: visão de hospitalidade de um turista republicano no Brasil Império. **Revista Espaço Acadêmico**. nº 126. novembro de 2011. p.1-11.

SCHWARCZ, L. **As Barbas do Imperador: D. Pedro II, um monarca nos trópicos**. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

SEBRAE, ABOTTC. **Guia de Trens Históricos e Culturais do Brasil**. Associação Brasileira de Operadoras de Trens Turísticos e Culturais (ABOTTC); SEBRAE. (2015). Disponível em <<https://bit.ly/2TYqyG8>> Acessado: 05/03/2019.

THOMAS, K. **O homem e o mundo natural: mudanças de atitude em relação às plantas e aos animais**. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.