

UNIVERSIDADE DA INTEGRAÇÃO INTERNACIONAL DA LUSOFONIA
AFRO-BRASILEIRA
INSTITUTO DE CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS
PÓS-GRADUAÇÃO *LATO SENSU* EM GESTÃO PÚBLICA MUNICIPAL

LILIAN NASSIFF NEVES DIAS

**TRENS TURÍSTICOS EM CIDADES HISTÓRICAS:
A valorização e o resgate da Estrada de Ferro Santo Amaro/BA**

São Francisco do Conde
2015

LILIAN NASSIFF NEVES DIAS

**TRENS TURÍSTICOS EM CIDADES HISTÓRICAS:
A valorização e o resgate da Estrada de Ferro Santo Amaro/BA**

Monografia apresentada ao Programa de Pós-Graduação *Lato Sensu* em Gestão Pública Municipal da Universidade da Integração Internacional da Lusofonia Afro-Brasileira, como requisito parcial para obtenção do título de especialista.

Área de concentração: Plano Diretor e Gestão Urbana

Orientadora: Profa. Dra. Cristiane Santos Souza

São Francisco do Conde
2015

Universidade da Integração Internacional da Lusofonia Afro- Brasileira

Direção de Sistema Integrado de Bibliotecas da Unilab (DSIBIUNI)

Biblioteca Setorial Campus Liberdade

Catálogo na fonte

Bibliotecário: Gleydson Rodrigues Santos – CRB-3 / 1219

Dias, Lilian Nassiff Neves.

D532t

Trens turísticos em cidades históricas: A valorização e o resgate da Estrada de Ferro de Santo Amaro/BA. / Lilian Nassiff Neves Dias. São Francisco do Conde, 2015.

76 f.; 30 cm.

Monografia do curso de Especialização em Gestão Pública Municipal da Universidade da Integração Internacional da Lusofonia Afro-brasileira – UNILAB.

Orientadora: Profa. Dra. Cristiane Santos Souza.

Inclui Figuras e Referências.

1. Turismo. 2. Turismo Ferroviário. 3. Estrada de Ferro Santo Amaro - Bahia. I. Título.

CDD 338.4791

LILIAN NASSIFF NEVES DIAS

**TRENS TURÍSTICOS EM CIDADES HISTÓRICAS:
A valorização e o resgate da Estrada de Ferro Santo Amaro/BA**

Monografia apresentada ao Programa de Pós-Graduação *Lato Sensu* em Gestão Pública Municipal da Universidade da Integração Internacional da Lusofonia Afro-Brasileira, como requisito parcial para obtenção do título de especialista.

Área de concentração: Plano Diretor e Gestão Urbana

São Francisco do Conde, _____ de _____ de 2015.

BANCA EXAMINADORA:

Profa. Dra. Cristiane Santos Souza (Orientadora)

UNILAB – Universidade da Integração Internacional
da Lusofonia Afro-Brasileira

Profa. Ms. Jucelia Santos Bispo Ribeiro

UNIME – União Metropolitana de
Educação e Cultura

Prof. Dr. Marcio André de Oliveira dos Santos

UNILAB – Universidade da Integração
Internacional da Lusofonia Afro-Brasileira

Aos meus filhos, Carolina e Breno, dedico este trabalho. São eles os responsáveis pela minha busca incessante pelo conhecimento.

Dedico também a todos aqueles que se encantam com o legado cultural deixado pelas ferrovias brasileiras e sonham em um dia viajar pelas linhas férreas de Santo Amaro e do Recôncavo Baiano.

Uma ferrovia é um ser vivo. E devia ser classificado como crime matar uma ferrovia. Mas uma ferrovia não é apenas os trilhos, os dormentes, os pontilhões e as estações. Nem é apenas os trens e os vagões. Uma ferrovia é o conjunto de cidades que vivem à sua margem, e é a economia, a saúde, a esperança e até o amor, o destino, a felicidade e a morte.

Antonio Leal de Santa Inês
As Estradas da Esperança, 1982

RESUMO

Este estudo propôs averiguar através da história e do legado cultural deixado pela ferrovia no Brasil, como o turismo pode promover o resgate e a valorização do patrimônio cultural e natural do município de Santo Amaro e da região do Recôncavo Baiano através da implantação de trens turísticos. Turismo e transporte são indissociáveis, onde as viagens necessitam de meios para viabilizar o deslocamento das pessoas para o seu destino. Através da Estrada de Ferro Santo Amaro, buscou-se analisar o turismo ferroviário como um mecanismo de desenvolvimento socioeconômico e cultural, onde, cada vez mais, vem sendo reconhecido pelo poder público através da formulação de políticas públicas para o setor de forma a incentivar e criar diretrizes para a implantação de trens turísticos em cidades que possuem estradas de ferro.

Palavras Chave: Turismo. Trens Turísticos. Turismo Ferroviário. Santo Amaro. Patrimônio Cultural. Estrada de Ferro Santo Amaro.

ABSTRACT

This study aimed to find out through the history and cultural legacy left by the railroad in Brazil, how tourism can promote the recovery and enhancement of the cultural and natural heritage of Santo Amaro municipality and the Reconcavo Baiano region through the implementation of tourist trains. Tourism and transport are inextricably linked, where the trips require means to facilitate the movement of people to their destination. By Iron Santo Amaro road, attempted to analyze the rail tourism as a socio-economic and cultural development mechanism, which, increasingly, has been recognized by the government through the formulation of public policies for the form of industry to encourage and create guidelines for the implementation of tourist trains in cities with railways.

Key Words: Tourism. Tourist Trains. Rail Tourism. Santo Amaro. Cultural Heritage. Railroad Santo Amaro.

LISTA DE SIGLAS

ABOTTC – Associação Brasileira das Operadoras de Trens Turísticos e Culturais

ABPF – Associação Brasileira de Preservação Ferroviária

AET – Anuário Estatístico de Turismo

ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres

DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes

FCA – Ferrovia Centro Atlântica

FIPE – Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

IPAC/BA – Instituto do Patrimônio Artístico Cultural da Bahia

IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

OMT – Organização Mundial de Turismo

PAC – Programa de Aceleração do Crescimento

PDDM – Plano Diretor de Desenvolvimento Municipal

PIB – Produto Interno Bruto

PND – Programa Nacional de Desestatização

PNMT – Programa Nacional de Municipalização do Turismo

PNT – Plano Nacional de Turismo

PRT – Programa de Regionalização do Turismo

RFFSA – Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima

SEBRAE – Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas

SEI – Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia

SPU – Secretaria do Patrimônio da União

UFBA – Universidade Federal da Bahia

VFCO – Viação Férrea Centro-Oeste

VFFLB – Viação Férrea Federal Leste Brasileiro

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	9
CAPÍTULO 1 – A IMPLANTAÇÃO DA ESTRADA DE FERRO NO BRASIL E O SEU DESENVOLVIMENTO NO ESTADO DA BAHIA: Um vetor de dinamização socioeconômica.....	13
1.1 A Estrada de Ferro na Bahia e a sua influência na reorganização do espaço.....	17
CAPÍTULO 2 – SANTO AMARO: AQUI NASCEU UMA ESTRADA DE FERRO	24
2.1 Geografia e história	24
2.2 A Estrada de Ferro Santo Amaro.....	35
CAPÍTULO 3 – O TURISMO FERROVIÁRIO: Percorrendo os trilhos da história	41
3.1 Os trens turísticos apitam pelo mundo	41
3.2 Os trens como recursos turísticos no Brasil e na Bahia.....	44
CAPÍTULO 4 – POLÍTICAS PÚBLICAS DE TURISMO PARA A VALORIZAÇÃO E O RESGATE DA ESTRADA DE FERRO SANTO AMARO	52
4.1 A descentralização do poder e a autonomia dos municípios	52
4.2 Breve cenário da demanda turística na Bahia.....	54
4.3 Políticas públicas para o turismo e a ferrovia.....	55
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	65
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	69

INTRODUÇÃO

No século XIX, com o surgimento do transporte terrestre, a economia mundial passou a apresentar resultados mais favoráveis. E com a ferrovia, “que substituiu as diligências”, houve a promoção de mais agilidade no transporte de pessoas e cargas, era “a chegada da modernidade e do progresso”. (MAMEDE, 2008, pg. 85)

Constata-se que o século XIX foi responsável pelo surgimento do transporte ferroviário, considerado uma invenção fantástica para a época. Facilitada pela revolução industrial que nascia na Inglaterra, as estradas de ferro foi uma grande oportunidade para o aumento da exportação de produtos, bem como para o transporte de passageiros na Europa.

No Brasil, o sistema ferroviário favoreceu o desenvolvimento econômico e permitiu o surgimento de novos núcleos urbanos ao redor dos trilhos. Permitiu a comunicação entre as principais cidades da província, onde a carga era distribuída com mais rapidez e as pessoas desfrutavam de viagens para outras localidades. (MAMEDE, 2008)

Na Bahia, assim como nos demais estados do país, a existência de inúmeros engenhos e os interesses dos proprietários rurais em agilizar o escoamento da produção de açúcar deram início ao surgimento de propostas e projetos de implantação de estradas de ferro, como ocorreu no município de Santo Amaro, que na segunda metade do século XIX contava com mais de 120 engenhos. (PAIM, 2005)

Atualmente, muitas estradas de ferro foram erradicadas e a grande maioria em funcionamento no país atende ao transporte de carga. Pouco mais de trinta trechos foram recuperados para operação de trens turísticos, de acordo com os dados do Ministério do Turismo (2014). Destaca-se, no entanto, que todos eles estão distribuídos nas regiões Sul, Sudeste e Centro-Oeste do Brasil.

Neste contexto, ressalta-se a importância histórica das cidades do Recôncavo Baiano para o desenvolvimento do Brasil e a presença das estradas de ferro que conectaram diversas localidades no século XIX e que tanto contribuíram para o fortalecimento econômico da região, conforme Cunha (2011). No entanto, as estradas de ferro baianas e demais das regiões

norte e nordeste, não foram recuperadas para fins turísticos ou mesmo para transporte de passageiros.

A ferrovia do município de Santo Amaro, por exemplo, atua no transporte apenas de carga, não mais operando viagens de passageiros para a capital e demais cidades circunvizinhas. O prédio da estação serve de apoio para essas cargas continuarem o trajeto até o seu destino final.

Sendo a minha formação acadêmica em Bacharel em Turismo e entendendo que essa atividade compreende a história e a cultura como dimensões importantes para a geração de renda e desenvolvimento econômico e social, além de valorização histórico-cultural, necessitando ainda de transportes para promover o deslocamento de pessoas para os destinos turísticos, delimito a pesquisa para analisar como o turismo pode promover a dinamização das cidades históricas através da valorização e reativação das estradas de ferro com a implantação de trens turísticos.

Observa-se que o deslocamento para cidades históricas, enquanto destinos turísticos, na atualidade, requer políticas públicas capazes de qualificar e reduzir o tempo das viagens, eliminando os engarrafamentos e acidentes de trânsito durante o percurso. Neste contexto, a implantação de trens turísticos pode ser considerada uma solução que irá garantir tranquilidade, conforto e contemplação das paisagens naturais existentes no Recôncavo Baiano, com a presença de cânions, rios, cachoeiras, vegetação típica como os bambuzais, bem como paisagens históricas-culturais, a exemplo de pontes, pontilhões e ruínas de antigos casarões dos engenhos de açúcar.

Objetivando estudar a viabilidade de implantação de trens turísticos em cidades históricas que já possuem estradas de ferro, optou-se pelo município de Santo Amaro, no Recôncavo Baiano, como estudo de caso, pela minha relação direta e conhecimento com esse local. Nasci e fui criada nesta cidade, sou moradora e atualmente trabalho na Secretaria de Cultura e Turismo como Coordenadora de Políticas Públicas de Cultura e Turismo, onde me identifico com as riquezas culturais e naturais que se encontram sobre o fértil solo massapé. Solo onde foram erguidas dezenas de engenhos que favoreceram a prosperidade econômica da região e com isso o surgimento de construções arquitetônicas que, hoje, se configuram como parte do rico patrimônio cultural do município.

Santo Amaro é uma cidade histórica que dispõe de uma estrada de ferro que corta toda a malha urbana e rural descortinando paisagens naturais, povoados e antigos engenhos. Interliga cidades como Salvador, Cachoeira, São Félix e tantas outras através de suas linhas e ramais. Diante desse cenário, verificou-se a necessidade de analisar a possibilidade de implantação de um trem turístico que pudesse servir como instrumento para promover a valorização da história local, e, ainda, que favorecesse a comunicação com outras cidades do Recôncavo Baiano. Dessa forma, proporcionando um desenvolvimento sociocultural e econômico em nível regional.

Para o presente trabalho de pesquisa foi utilizado como metodologia, pesquisas em livros, trabalhos de conclusões de curso (graduação, especialização, mestrado, doutorado), artigos e periódicos, sites de órgãos públicos e de outras instituições voltados à temática de implantação de trens turísticos em cidades históricas que já possuem estradas de ferro, visando o resgate e a preservação cultural das ferrovias no país.

Além disso, foram consultados também, e principalmente, dados estatísticos sobre o turismo na Bahia, visando demonstrar o cenário atual e real diante do desenvolvimento desta atividade no país e observar se esses resultados são vantajosos para investir em novos produtos, como os trens turísticos, de forma resgatar as antigas estradas de ferro.

Dessa forma, o presente trabalho está organizado em quatro capítulos para melhor contextualizar o objeto de estudo. Abaixo um resumo do que será tratado em cada um deles.

No Capítulo 1, pretendi abordar a história da ferrovia no Brasil e na Bahia com o intuito de melhor desvendar e compreender os fatos que envolveram e implicaram no surgimento da estrada de ferro e como esse novo meio de transporte contribuiu para o surgimento de cidade e o desenvolvimento econômico de tantas localidades através do escoamento da produção agrícola.

No capítulo 2, sendo a cidade de Santo Amaro o local escolhido como contexto empírico desta pesquisa, propôs-se, dessa forma, caracterizá-la através dos seus aspectos históricos, geográficos e culturais, de forma que esse levantamento apresentasse a localidade, diante do seu potencial turístico. Também foi relatada a história da Estrada de Ferro Santo Amaro e a importância dela para o desenvolvimento econômico do município e da região.

Dessa forma, buscou-se entender como esse período propiciou a existência de edifícios históricos e de manifestações culturais marcadas fortemente pelas matrizes africanas.

No capítulo 3, a pesquisa é direcionada para o turismo ferroviário no Brasil, com o objetivo de levantar os conceitos e o histórico desta temática, visando compreender esse cenário para dar subsídios para analisar a viabilidade de implantação de trens turísticos em cidades históricas, como Santo Amaro, localidade estudada e que muito se destacou no estado com a Estrada de Ferro Santo Amaro.

No capítulo 4, pretendeu-se analisar as políticas públicas de turismo existentes, hoje, como programas, projetos e propostas do governo federal, estadual e municipal, voltadas para a implantação de trens turísticos e como essas podem promover a valorização e o resgate cultural de Santo Amaro e demais cidades históricas do Recôncavo Baiano.

Como veremos a seguir, a ferrovia teve um papel decisivo para o desenvolvimento econômico do Brasil e da Bahia, sendo algo necessário para garantir agilidade no transporte de carga e de passageiros, assim como para promover um novo cenário urbano.

CAPÍTULO 1 – A IMPLANTAÇÃO DA ESTRADA DE FERRO NO BRASIL E O SEU DESENVOLVIMENTO NO ESTADO DA BAHIA: Um vetor de dinamização socioeconômica

A introdução da ferrovia no Brasil ocorreu a partir da segunda metade do século XIX, com o objetivo de transportes de cargas e passageiros. Este fato está diretamente ligado ao “surgimento desta tecnologia na Inglaterra como resultado da revolução industrial liderada por aquele país nos séculos XVIII e XIX”. (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES/UFBA, 2013, pg. 11).

De acordo com Cavalcanti (2014), o primeiro Plano Ferroviário do Brasil surgiu com a Lei Feijó, em 1835, que estabelece “três grandes linhas tronco, ligando pelos trilhos a capital do Império às três províncias das mais importantes”. Com 2.400 km de linha férrea, esses trilhos seriam implantados, em linha reta, no litoral, abrangendo as regiões Sul, Sudeste e “Leste”. Dessa forma, esboçava-se uma linha saindo do Rio de Janeiro à Salvador (capital da Bahia), a segunda saindo do Rio de Janeiro a Ouro Preto (capital de Minas Gerais na época) e do Rio de Janeiro a Porto Alegre (capital do Rio Grande do Sul).

Percebe-se a intenção de instalar um sistema ferroviário que conectasse o Rio de Janeiro, então capital do Império, com as províncias mais importantes política e economicamente do país, com o intuito de trazer o desenvolvimento através do transporte ferroviário de carga e pessoas, como já ocorria na Inglaterra e em outros países da Europa, que na segunda metade do século XIX, contava com cerca de 3.000 km de estrada de ferro. (MINISTÉRIO DO TURISMO, 2010)

Ainda sobre o Plano Ferroviário, proposto por deputados das províncias beneficiadas no projeto com a implantação da linha férrea, em 3 de outubro de 1835, ele foi apresentado a Câmara, onde tramitou por pouco tempo, sendo aprovado no mesmo mês e só depois assinado pelo regente Feijó. De acordo com Cavalcanti (2014), a rapidez do trâmite ocorreu pela falta de interesse em discutir a proposta. Talvez, ainda, pela falta de conhecimento técnico, avaliando apenas os interesses políticos e econômicos das províncias no cenário nacional da época.

Apesar das tentativas fracassadas de implantar o transporte ferroviário no país, logo após o advento da Inglaterra, somente em 1854 consolidou-se a implantação desse sistema de

transporte no Brasil através da construção da primeira ferrovia no Rio de Janeiro, por Irineu Evangelista de Souza, o Barão e depois Visconde de Mauá, ligando “um atracadouro ao norte da Baía de Guanabara à Petrópolis”. (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES/UFBA, 2013, pg. 11).



Figura 01: Inauguração da Estrada de Ferro Mauá (1854).

Fonte: <http://cfvv.blogspot.com.br>. Acesso em: 10 de nov. 2015

Conhecida por Estrada de Ferro Mauá (**Figura 01**), sua implantação ocorreu num período político em que o império buscava obter autonomia de Portugal através da criação de uma nação unificada. Neste contexto, houve a liberação de recursos para “setores até então quase inexistentes”, como o transporte ferroviário que implantou “oito estradas de ferro”, dentre elas a Estrada de Ferro D. Pedro II. (ALLIS, 2006, pg. 102)

Inaugurada em 1867, a Estrada de Ferro São Paulo proporcionou grande avanço para a comunicação no estado. Dez anos depois, esses trilhos se uniram com a Estrada de Ferro D. Pedro II, “unindo as duas mais importantes cidades do país”. (MINISTÉRIO DO TURISMO, 2010, pg. 09)

Minas Gerais também se destacou neste cenário com a construção da Estrada de Ferro Leopoldina, na década de 1890 com quase 900 km de trilhos no Estado. Importante também

foram as Estradas de Ferro Oeste de Minas e Vitória a Minas que interligava a região da província e também dava acesso ao litoral.

Mesmo as estradas de ferro e a economia girando em torno do trecho Rio de Janeiro-São Paulo-Minas Gerais, outros Estados tiveram melhorias no transporte, como a Bahia e Pernambuco, que construiu suas ferrovias interligando o interior, enquanto zona de produção açucareira/agrícola com as capitais litorâneas. (ALLIS, 2006)

Ainda segundo Allis (2006), destacaram-se no Nordeste diversas empresas ferroviárias, como a Viação Férrea Federal Leste Brasileira (Bahia), Rede Ferroviária do Nordeste (Pernambuco, Rio Grande do Norte e Paraíba).

No Sul do país também se desenvolveu a malha ferroviária através da implantação da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, a Estrada de Ferro Santa Catarina, Estrada de Ferro Teresa Cristina, Rede de Viação Paraná Santa Catarina e Estrada de Ferro São Paulo ao Rio Grande do Sul.

Observa-se que São Paulo e Rio de Janeiro, por exemplo, eram províncias que utilizavam as estradas de ferro para transportar produtos e passageiros, dinamizando o transporte no país.

Consta-se que as ferrovias foram, sem dúvida e para a época, mecanismos que fortaleceram a economia do Brasil, pois era responsável pela rapidez das entregas das mercadorias.

Allis (2006) ressalta, que o período entre a implantação da primeira Estrada de Ferro (Mauá) e o fim do Império foi importante e decisivo para o desenvolvimento do transporte ferroviário no Brasil, que iniciou e alcançou a marca de 9.583 km de trilhos, “exploradas por 62 empresas em 12 províncias, com predominância do capital privado – com 2 terços das ferrovias”. (ALLIS, 2006, pg. 104)

O autor constata ainda que durante a República, a expansão da malha ferroviária no país continuou para atender a crescente demanda de escoamento e exportação da produção. De 1890 a 1966 a malha ferroviária brasileira atingiu 33.087 km de linha férrea, com a

otimização de alguns trechos que passaram a ser eletrificados, a exemplo da Estrada de Ferro Oeste de Minas, Estrada de Ferro Sorocaba e a Viação Paraná Santa Catarina.

Na década de 1950, as ferrovias nacionais pertencentes à União (37.00 km de linhas), foram encapadas pela Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA), que absorveu a Viação Férrea Federal Leste Brasileiro (VFFLB), que já controlava a rede ferroviária baiana, “constituída pela Estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco, Estrada de Ferro Centro-Oeste da Bahia, Estrada de Ferro Central da Bahia e a Estrada de Ferro Santo Amaro”. A RFFSA também absorveu a Estrada de Ferro de Ilhéus, Estrada de Ferro Bahia e Minas e Estrada de Ferro de Nazaré. Ressalta-se, no entanto que essas duas últimas ferrovias citadas foram erradicadas. A RFFSA tinha “a finalidade de administrar, explorar, conservar, reequipar, ampliar e melhorar o tráfego das estradas de ferro da União”. (WIKIPÉDIA, Transportes da Bahia. Acesso em: 15 out. 2015; Mamede, Vieira, Santos, 2008, pg. 85).

Essa iniciativa da União não obteve êxito, na medida em que não conseguiu ampliar a malha e os serviços ferroviários do país. Diante desse cenário, percebe-se que a ferrovia brasileira começava a dar sinais de declínio.

A estagnação da ferrovia brasileira inicia-se na década de 1960, quando o governo brasileiro decide “priorizar o transporte rodoviário, que, mesmo sendo mais oneroso a longo prazo, exigia investimentos iniciais menores”. Diante de um cenário negativo, a RFFSA “iniciou um programa de erradicação de ramais antieconômicos”, que provocou a retirada de várias linhas férreas. (ZORZO, 2013, pg. 11)

A partir da década de 1980, as ferrovias da RFFSA começaram a ter quedas nos investimentos realizados anteriormente e, sem condições de gerar recursos para continuar financiando o setor, aponta a estagnação do sistema ferroviário ao priorizar o transporte rodoviário, que inicialmente exigia investimentos menores, colocando em prática “ações voltadas à concessão de serviços públicos de transporte de carga à iniciativa privada” (MINISTÉRIO DO TURISMO, 2010, pg. 10). A União, também deu preferência “ao fortalecimento do transporte aéreo”. (MAMEDE, VIEIRA E SANTOS, 2008, pg. 85). Neste novo cenário, muitos ramais foram retirados por ser considerados deficitários. Ressalta-se que o foco das ferrovias era o escoamento da produção e não o transporte de passageiros.

O Programa Nacional de Desestatização-PND foi instituído em 1990, pela Lei nº 8.031 e suas alterações posteriores. Em 1995, através da Lei das Concessões nº 8.987, foram estabelecidas “os direitos e obrigações para as partes envolvidas no processo de concessão [das malhas da RFFSA], definindo ainda o princípio da manutenção do equilíbrio econômico e financeiro e os direitos dos usuários”. (MINISTÉRIO DO TURISMO, 2010, pg. 10).

Em 1996, a malha Centro-Oeste da RFFSA, que abrangia a VFFLB e a Viação Férrea Centro-Oeste (VFCO), foi leiloada e adquirida pela Ferrovia Centro Atlântica, hoje controlada pela Vale. (WIKIPÉDIA, Transportes da Bahia. Acesso em: 15 out. 2015)

Esse processo de desestatização foi concluído com o leilão da Malha Paulista, em 1998.

Para as cidades que viviam do trem, “foi como se alguém roubasse o único brinquedo de uma criança muito pobre.” (SANTA INÊS, 1982, pg. 30). Durante décadas as estradas de ferro promoveram a vida econômica e social das cidades brasileiras, integrando-as em um sistema de rede urbana.

1.1 A Estrada de Ferro na Bahia e a sua influência na reorganização do espaço

As linhas férreas chegaram à Bahia através de um projeto de implantação de uma estrada de ferro que ligasse a capital do estado, Salvador, até a então vila de Juazeiro, “cidade portuária e comercial banhada pelas águas do rio São Francisco”. (SOUZA, 2011, pg. 27). Esse projeto foi apresentado pela Junta da Lavoura, formada por proprietários de terras, que em 1852, objetivava “convencer a sociedade baiana e os políticos da Província da necessidade de ferrovias”. (SOUZA, 2011, pg. 27)

Segundo Souza (2011), a implantação da ferrovia era o único caminho que existia para tirar o país do atraso econômico o qual se encontrava frente a outros países. O projeto ainda dispunha de “um parecer técnico contento uma proposta de traçado e avaliação do capital a ser desembolsado para a construção, com previsões positivas quanto a receita, despesa e lucro.” (SOUZA, 2011, pg. 27)

Percebe-se que implantar a ferrovia no estado, naquele momento, significava criar um canal de comunicação que ainda não existia entre as cidades, viabilizando o transporte de passageiro e o escoamento da produção dos engenhos de açúcar. Segundo dados de Azevedo (2009), a Bahia registrava 603 (seiscentos e três) engenhos de açúcar no ano de 1834, o que confirma a necessidade de investir em meios mais rápidos de enviar a produção agrícola.

Muitas dificuldades e disputas políticas ocorreram para garantir a concessão de estradas de ferro no estado, a exemplo da linha Salvador-Alagoinhas, iniciada em 1856 (com o primeiro trecho até Paripe concluído em 1860) e finalizada em 1863, com o trecho final até Alagoinhas. (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES/UFBA, 2013; SANTOS, 1998)

De acordo com Zorzo (2003), em 1860 começaram as primeiras inaugurações referentes aos serviços ferroviários no estado, visando conectar a capital com as demais cidades do interior. O autor continua sua análise e afirma que essa rede ferroviária surge através dos caminhos abertos durante o período colonial que serviram para o deslocamento de pessoas e escoamento da produção agrícola. Os rios foram determinantes para a ocupação dos lugares que depois tornam cidades, como Cachoeira, Santo Amaro e Nazaré, todas situadas próximas a rios.

Através do Decreto 1.615 de 1855 a empresa conhecida como Companhia da Bahia ao São Francisco teve aprovação do governo imperial para “construir os caminhos de ferro que ligariam a capital da Bahia às margens do rio São Francisco”. (SOUZA, 2011, pg. 32). Como houve atraso para iniciar as obras dessa primeira ferrovia do estado, por falta de capital, somente em 1858 a estrada de ferro que ligaria a capital baiana ao São Francisco deu seus primeiros passos.

Na mesma época ocorre a construção da Estrada de Ferro Central da Bahia, saindo de Cachoeira com destino à Chapada Diamantina, através da concessão dada a John C. Morgan, em 1866. Não obtendo sucesso, é adquirida pelo engenheiro Hugo Wilson que, em 1875, entrega o ramal de Feira de Santana. E, em 1877, é concluído o trajeto de 254,3 km de São Félix (ao lado de Cachoeira), até a Chapada Diamantina. (AZEVEDO JUNIOR, 2007).

De acordo com Santos (1998), a *Tram Road* Nazaré também teve início em 1863, chegando a São Antônio de Jesus (1880) e Amargosa (1892). Nessa mesma época se dá a construção da Estrada de Ferro Santo Amaro.

A *Tram Road* Nazaré é considerada a terceira estrada de ferro do estado, construída para acelerar “o desenvolvimento da região situada entre o rio de Contas e o rio Paraguaçu, escoando a produção regional para o Porto de São Roque, estrategicamente localizado no lado esquerdo da Bahia de Todos os Santos”. (AZEVEDO JUNIOR, 2007, pg. 81).

A implantação da ferrovia na Bahia “correspondeu ao tempo político do Império e da Primeira República, mas seus efeitos ultrapassaram esse período”. (ZORZO, 2003, pg. 7). Com relação a esse contexto, o autor chama a atenção para o fato de que esse período favoreceu o surgimento de mais cidades (417 municípios no estado) do que o período monárquico anterior (61 municípios na Bahia).

Santos (1998) coloca que a chegada da ferrovia no Recôncavo Baiano, na segunda metade do século XIX, foi fator decisivo “no processo de elaboração urbana”, havendo um crescimento do núcleo inicial e conseqüentemente do comércio. Isso proporcionou “uma reorganização do espaço, que se manifestou desde a mudança na estrutura da propriedade rural”. (SANTOS, 1998, pg. 76).

A ferrovia trouxe o crescimento populacional para as localidades com estradas de ferro que fizeram surgir novos núcleos urbanos. O mesmo ocorreu com o comércio, que passou a ter destaque, principalmente no interior baiano. Com relação a essa questão, Zorzo (2003, pg. 10) ressalta que a disposição das lojas e vendas nas cidades interioranas estavam vinculadas “com o crescimento da rede ferroviária”.

As zonas produtoras do estado (cacau, fumo, café ou açúcar) demandavam muita mão de obra para o processo de produção para exportação: na área rural, havia a necessidade do parcelamento das propriedades e como resultado ocorria o fortalecimento do mercado na área urbana. (SANTOS, 1998).

A zona açucareira também se beneficiou com a técnica utilizada na era do vapor com as ferrovias, onde os engenhos passaram a ser substituídos pela produção nas usinas. Estas, também “começaram a construir estradas de ferro particulares, que transportavam a cana-de-açúcar das redondezas”. (SANTOS, 1998, pg. 78).



As estradas de ferro do Estado da Bahia em 1898.

Figura 02: As estradas de ferro no Estado da Bahia em 1898.

Fonte: <http://vfco.brazilia.jor.br>. Acesso em: 30 de set. de 2015.

Percebe-se, diante desse contexto, que houve um grande crescimento e dinamização nas cidades que possuíam estradas de ferro. Cidades como Feira de Santana e Alagoinhas, por exemplo, passaram a ser consideradas “cidades-entrepósitos” (ZORZO, 2003, pg. 12). No caso de Alagoinhas “três vias férreas estavam articuladas”, o que fez com que o município se tornasse um centro comercial importante no estado da Bahia, como mostra a **Figura 02**. (SOUZA, 2011, pg. 40). Percebe-se, no entanto, que, em 1898, as quatro ferrovias ainda operavam isoladamente, como o caso da Estrada de Ferro Santo Amaro, que encontrava-se sem conexão com as cidades de Salvador e Conceição de Feira, mantendo seus 36 km até a estação de Jacú (distrito de Terra Nova). (PEDREIRA, 1977, pg. 219)

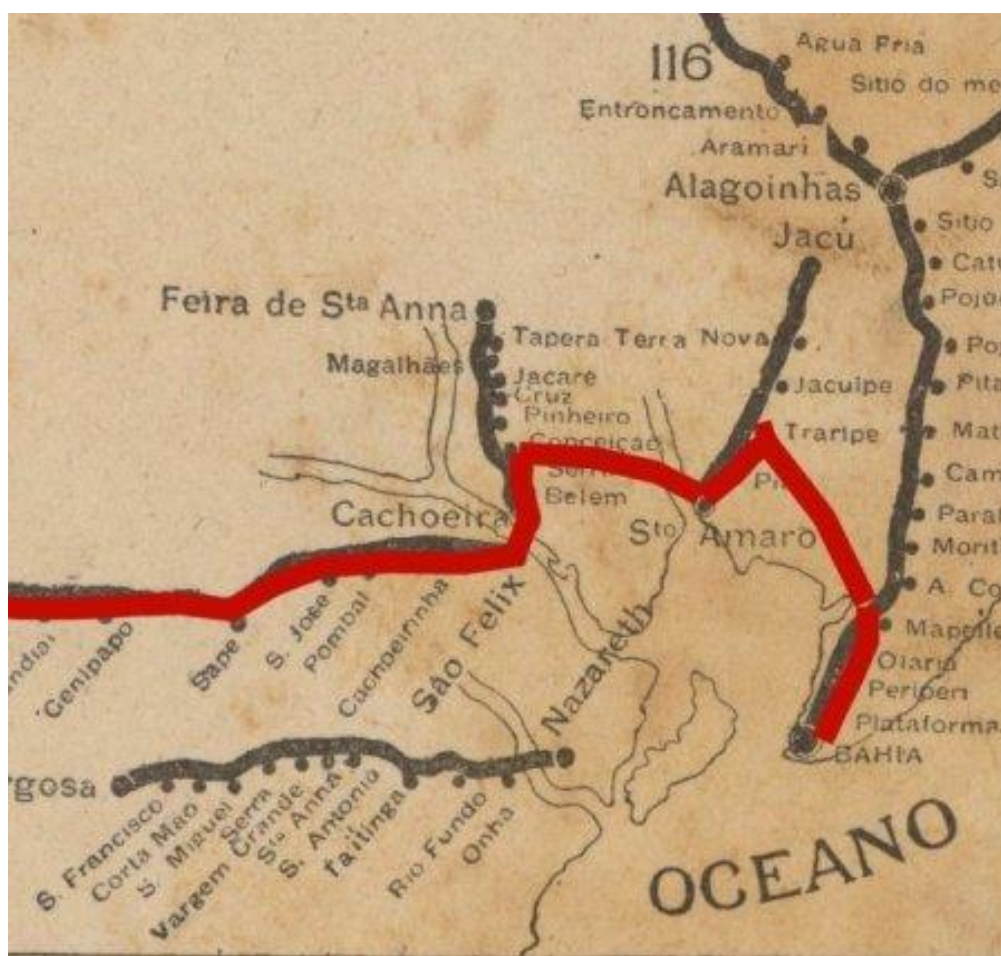


Figura 03: Mapa das estradas de ferro na Bahia, em 1900.

Fonte: <http://www.estacoesferroviarias.com.br>. Acesso em: 30 de set. de 2015.

Na **Figura 03**, é possível perceber, através da linha vermelha, como ficou o traçado das estradas de ferro do estado com a construção dos novos ramais e também com o surgimento da Estrada de Ferro Centro-Oeste da Bahia, após os anos de 1940. Ressalta-se, no entanto, que a Estrada de Ferro Nazaré nunca foi conectada às outras. (ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS DO BRASIL. Acesso em: 30 set. 2015)

Observa-se, também, que as estradas de ferro no estado serviram de fato para a construção de novos cenários urbanos, contribuindo para o surgimento de novas cidades, onde o núcleo urbano encontrava-se aglomerado no entorno das estações ferroviárias, como ocorreu com Mata de São João e, ainda, para que outras cidades tivessem sua dinamização nos setores econômico, social, urbano e cultural, como no caso de Santo Amaro, onde as linhas férreas trouxeram melhorias e rapidez quanto à exportação de produtos originários dos

engenhos de cana-de-açúcar. Da mesma forma que proporcionou maior mobilidade das pessoas que utilizavam o transporte ferroviário.

No entanto, de acordo com Zorzo (2003), a partir dos anos de 1940 o sistema ferroviário baiano começou a entrar em decadência financeira, demonstrando despesas muito elevadas. Conforme o autor sinalizou, as causas seriam a redução do tráfego de mercadorias e aumento dos custos que envolviam gerenciamento. O transporte ferroviário começava a apresentar dificuldades também para realizar a manutenção dos trilhos e equipamentos do sistema, não oferecendo condições de competir com o transporte rodoviário de carga realizado por caminhões que já se implantava no país. A **Figura 04**, a seguir, mostra as ferrovias do estado da Bahia hoje, compostas pela FCA (linha azul) e Leste-Oeste (linha verde).

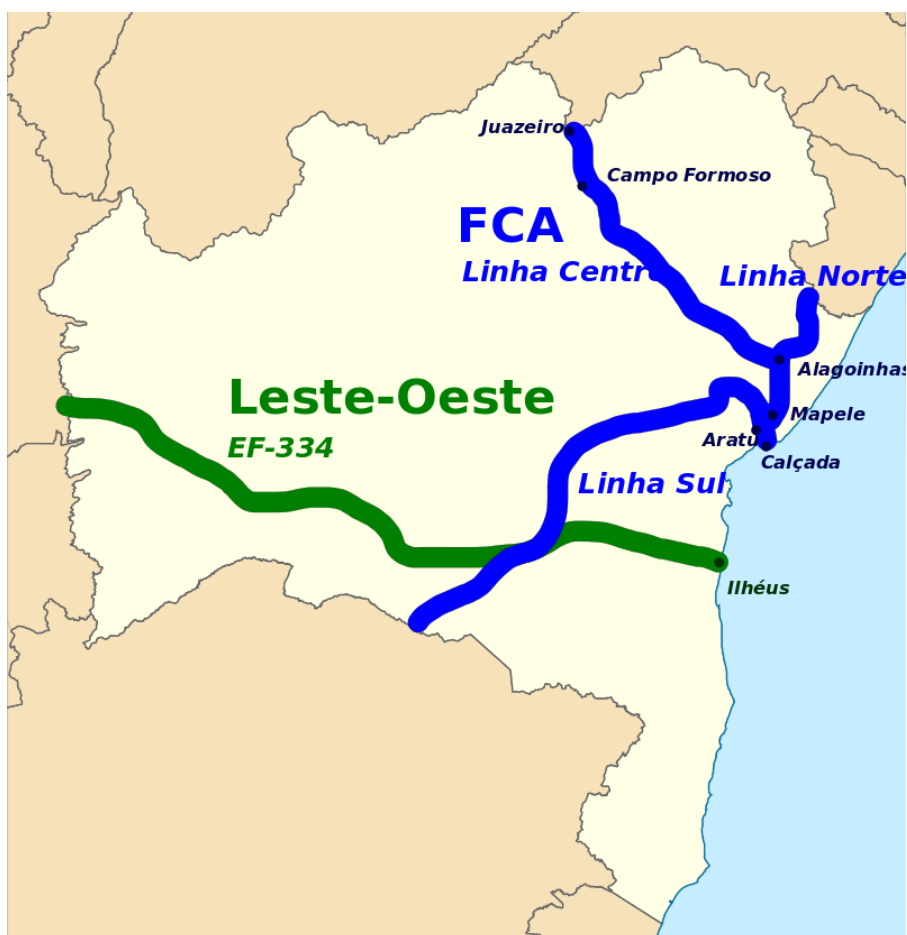


Figura 04: Mapa das Ferrovias baianas (2012).

Fonte: <https://pt.wikipedia.org>. Acesso em 10 de nov. 2015.

Atualmente, com relação às estações ferroviárias, a maioria das cidades da Bahia apresenta suas construções arquitetônicas com grande potencial turístico, mas que necessitam de restaurações para serem configuradas como centros culturais, retratando uma época de prosperidade econômica, responsável pelo surgimento de inúmeras edificações históricas que se constituem como atrativos turísticos.

Este é o caso de Santo Amaro, como veremos a seguir, que mantém a sua estação ativa apenas para viabilizar o transporte de carga, não possuindo a função de resgate e valorização histórica da estação e das linhas férreas, que, em outras épocas, contribuíram para o legado cultural hoje existente.

CAPÍTULO 2 – O MUNICÍPIO DE SANTO AMARO

2.1 Geografia e história

Santo Amaro é uma cidade histórica que se encontra na zona turística Baía de Todos os Santos, destino mais procurado por turistas do estado e do estrangeiro. Geograficamente, como apresenta a **Figura 05**, situa-se entre as duas maiores cidades da Bahia: Salvador e Feira de Santana; além disso, está inserida numa região que sofre influência do Polo Petroquímico de Camaçari, do Centro Industrial de Aratu, do Centro Industrial do Subaé e da Refinaria Landulfo Alves, portanto uma região do estado da Bahia onde circula muitos investimentos e uma boa parte da sua população economicamente ativa, além de turistas e visitantes. Trata-se de uma cidade que surge no período colonial, onde as matrizes africanas, portuguesa e indígenas deram origem à população santamarense e que produziram diversas manifestações que hoje são conhecidas e admiradas mundo afora.



Figura 05: Mapa de localização do município de Santo Amaro, Bahia (2015).
Fonte: Elaboração de Marcus Vinícius Dias.

Situada ao Sul do Recôncavo Baiano, Santo Amaro possui uma área de 492,912 km² e uma população de 61.702 habitantes, (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, 2015). Encontra-se a 71 km de distância de Salvador, tendo como vias de acesso a BR-324 e a BR-420. É formada por três distritos (Santo Amaro, ou Sede; Acupe; e Oliveira dos Campinhos), dois povoados (Itapema e São Braz) e um arraial (Pedras).

De acordo com dados da SEI (2014), Santo Amaro apresenta clima úmido a subúmido e a sua vegetação caracteriza-se pela presença de floresta ombrófila densa/floresta atlântica, um tipo de formação de mata ciliar que ocorre ao longo dos rios. O relevo é composto de planícies marinhas e fluviomarinhas (manguezal).

Quanto às belezas naturais da cidade (**Figuras 06 e 07**), estas podem ser constatadas através das dezenas de cachoeiras, grutas, rios, ilhas, manguezais, praia e cânions que a consolidam como um patrimônio natural rico e dinâmico, procurado por turistas, visitantes e moradores em busca de um contato maior com o santuário ecológico que aí se forma.



Figura 06: Porto de Acupe - Distrito de Acupe (2009).

Fonte: Acervo digital Daniel Dórea.



Figura 07: Praia de Itapema (2009).
Fonte: Acervo digital Daniel Dórea.

Conformem Paim (2005) e Araújo, Carneiro e Araújo (2013), os primeiros habitantes de Santo Amaro se estabeleceram nas proximidades da Patatiba, local caracterizado pela presença de solo massapé, favorável ao cultivo agrícola. Eram os índios Abatirás, possivelmente uma ramificação dos Aimorés, povo que ocupava a costa e as margens dos principais rios da região.

Segundo Paim (2005), os primeiros civilizados chegaram à região "travando renhidas lutas com os selvagens ocupantes das margens do Sergimirim e Subaé". (PAIM, 2005, pg. 25). E se estabeleceram às margens do rio Traripe e próximo ao mar, em 1557, no local denominado Pilar. Esse "surto colonizador" aconteceu apenas 49 (quarenta e nove) anos após o descobrimento do Brasil, propagando-se "pelo Recôncavo baiano graças à obra dos arrojadados e hábeis governadores Tomé de Souza e Mem de Sá". (PAIM, 2005, pg. 30)

Ressalta-se que nesse mesmo período, ocorrem as primeiras doações de sesmarias, dentre elas para a família Dias Adorno (aparentada com o Diogo Alves Correia, o Caramuru), nessa região.

O início da catequese pelos jesuítas do Colégio de Santo Antão de Lisboa ocorreu às margens do rio Traripe, onde se estabeleceram e construíram uma capela em devoção a Nossa Senhora do Rosário, hoje em ruína (**Figura 08**). Paim (2005) afirma que os jesuítas tinham como objetivo combater as “irregularidades morais e espirituais” e buscavam inserir nos colonos e nos índios ensinamentos religiosos e de bons costumes. (PAIM, 2005, pg. 26). No entanto, havendo incompreensão de alguns, os jesuítas sofriam constantes combates, o que acabou resultando no assassinato de um deles, enquanto celebrava uma missa.



Figura 08: Ruínas da Igreja do Rosário (2009).
Fonte: Acervo digital Daniel Dórea.

A capela foi interdita e, indignados, os jesuítas deslocaram-se para as margens dos rios Subaé e Sergimirim, em terras do Conde de Linhares, onde foi construída uma nova capela. Havendo desentendimentos com o Conde, os jesuítas migraram cerca de seis quilômetros e fundou “uma igreja no lugar denominado Santo Amaro, por já existir uma capela sob a invocação desse santo”. (ARAÚJO, CANEIRO e ARAÚJO, 2013, pg. 10). Nessa localidade já existia um pequeno povoado, que deu início a atual cidade.

Em 1600, visando o desenvolvimento da colonização, as terras foram divididas e grande parte desta coube ao Major João Ferreira de Araújo, bisavô do estadista e administrador da Bahia e de Sergipe, João Ferreira de Araújo Pinho. Dessas terras, parte está edificada atualmente a cidade, o que torna o Major um dos fundadores de Santo Amaro.

As condições ambientais, como a fertilidade do solo (massapé) e as proximidades dos rios e do mar, juntamente com o trabalho escravo, favoreceram o crescimento de inúmeros engenhos e pequenos povoados, como Acupe e São Braz no município de Santo Amaro.

De acordo com Santana (2014), o Engenho Real do Conde, por exemplo, construído em 1563 por Mem de Sá (depois herdado por sua filha, em 1572, que era casada com o Conde de Linhares, daí o nome do engenho), era “o maior do período colonial brasileiro, tanto em produção, área cultivada, escravaria, moenda e exportação”, sendo ainda, o primeiro local que mais tarde daria origem a vila de Santo Amaro, em 1726, e de outras localidades, pois “outros engenhos se desenvolveram ao redor deste”. (SANTANA, 2014, pg. 26). Neste engenho, também foi edificado o Acoradouro do Conde (**Figura 09**), “onde os navios da Navegação Baiana faziam o transporte de passageiros e cargas entre Santo Amaro e Salvador” (PAIM, 2005, pg. 31).



Figura 09: Antigo Acoradouro do Conde (sem data).
Fonte: Autor desconhecido.

Nota-se que a implantação desses inúmeros engenhos promoveu Santo Amaro como importante zona produtora da cana-de-açúcar, fumo e mandioca, destacando os engenhos, as casas de farinha e as empresas de beneficiamento de fumo. O plantio da cana-de-açúcar pela faixa costeira encontrou, de fato, seu lugar em Santo Amaro. A cidade chegou a ter 129 engenhos de açúcar, em 1878. (PEDREIRA, 1977; PAIM, 2005).

Os portos, como o Atracadoiro do Conde, hoje em ruína, eram de grande importância para a época, pois através deles eram efetuados os escoamentos, principalmente, da produção de cana-de-açúcar dos engenhos da região.

O desenvolvimento econômico e social de Santo Amaro era tão intenso que, em 1715, o marquês de Ângela, em visita à região, desejou, naquele momento, elevar o povoado à categoria de vila, o que ocorreu em 5 de janeiro de 1727 através da portaria do Ouvidor Geral e Corregedor da Comarca na Bahia, Pedro Gonçalves Cordeiro Pedreira. Com a denominação de Santo Amaro da Purificação, os moradores seriam os responsáveis pela construção da Casa de Câmara e Cadeia e demais edifícios essenciais para o funcionamento da administração e da justiça. (PEDREIRA, 1977; PAIM, 2005).

Em 1774, a vila contava com quatro freguesias (Santo Amaro e Nossa Senhora da Purificação; Nossa Senhora da Oliveira dos Campinhos; São Pedro de Traripe e Rio Fundo; e São Domingos da Saubara) somando uma população de 14.300 habitantes. Ressalta-se, no entanto, que o antigo distrito de Saubara desmembrou-se de Santo Amaro em 13 de junho de 1989.

Pedreira (1977) relata que “muito pouco se sabe quanto aos acontecimentos” da vila de Santo Amaro, principalmente durante o período de 1727 a 1798, devido ao “desaparecimento dos Livros de Atas do Senado da Câmara”. (PEDREIRA, 1977, pg. 40). No entanto, citando algumas de suas fontes de pesquisas, traz as informações que o Senado da Câmara era formado por um Juiz Ordinário, Escrivão da Câmara, três Vereadores, um Procurador da Câmara, além de três tabeliães, Inquiridor, Contador e Distribuidor, Avaliadores, Carcereiro, Alcaide e Escrivão.

Precisamente 110 anos depois de ser oficialmente declarada vila, Santo Amaro foi elevada à categoria de cidade através da Lei Provincial de nº 43 de 13 de março de 1837. Chamada de capital do Recôncavo, Santo Amaro “exerceu grande influência na história econômica e política da Bahia, pela sua nobreza territorial, pela sua sociedade culta, pelos seus engenhos e pelos seus sobrados”. (PAIM, 2005, pg. 43).

Santo Amaro teve participação ativa em acontecimentos que marcaram e contribuíram para a história da independência do país e da Bahia. Dentre eles, Paim (2005) destaca a Ata de 14 de junho de 1822 e a Guerra do Paraguai.

Em 1822, uma carta dos deputados baianos em Lisboa às municipalidades baianas com o intuito de saber a melhor maneira de organizar o Brasil, fez Santo Amaro ser escolhida para delinear “os planos para a revolução nacionalista”. (PAIM, 2005, pg. 69). Através de reuniões, as ideias dos santamarenses influentes (clero, nobreza, povo e militares) deram

origem a Ata de 14 de junho do referido ano. Esse documento histórico propôs as vontades que naquele momento fazia parte de Santo Amaro e de um país inteiro. Dentre elas, podemos citar “um poder executivo brasileiro com o seu soberano; um tesouro nacional; um tribunal supremo brasileiro; um exército brasileiro; uma armada brasileira; uma constituição”. (PAIM, 2005, pg. 79). Além disso, propôs também a implantação de uma universidade e a tolerância religiosa.

Politicamente, a Ata de 14 de junho de 1822, segundo Paim (2005), é um dos documentos mais importantes quando se trata da Independência do Brasil. A autora aponta duas razões para tal: ter sido provocada por uma consulta dos Deputados Baianos em Lisboa e porque reconhece Dom Pedro I como imperador do país, antes mesmo da Proclamação da República.

Com relação à Guerra do Paraguai, lavradores santamarenses deixaram seus afazeres agrícolas para formar três Batalhões de Voluntários da Pátria (1865) que muito colaborou para as despesas da guerra (recursos financeiros e com o maior efetivo de tropas, 1.290 homens). (PEDREIRA, 1977; PAIM, 2005). Os autores ressaltam que, ao retornar do Paraguai, em 1870, os voluntários santamarenses que não sabiam negar ajuda a sua pátria, teve dissolvido o seu terceiro Batalhão em emocionante ato cívico, em plena Praça da Purificação, com o estandarte quase em farrapos (hoje exposto no Paço Municipal).

Mantendo Santo Amaro um grande número de engenhos de açúcar e necessitando de mão de obra para o trabalho agrícola, a solução na época foi “recorrer à escravatura negra” (PEDREIRA, 1977, pg. 197). Os negros, constantemente eram maltratados pelos “senhores”, o que provocou, a partir do final do século XVIII e início do século XIX, muitas rebeliões contra a escravidão no Recôncavo.

Segundo Reis (2003), essas rebeliões deram origem aos quilombos ou mocambos, que agregavam milhares de escravos fugitivos. Um dos principais objetivos dessas revoltas eram protestar contra o excesso de tirania por parte dos senhores de escravos, como uma tentativa de reformular a escravidão, e não acabar com ela. Afinal, o autor resalta que os escravos dispunham de algumas regalias, como circular pela região, frequentar feiras e festas, além de ir em outros engenhos.

Em 1816, o Conde dos Arcos deu ordem para que a região se reunisse “para discutir as medidas que deveriam ser postas em prática para pôr fim à rebelião dos africanos”. (PAIM,

2005, pg. 119). Houve muita resistência por parte dos proprietários de engenhos que entendiam que a abolição da escravidão levaria a decadência da lavoura. Somente em 1867 o santamarense doutor João Garcez dos Santos, adotou a Lei do ventre livre para as suas escravas, estabelecendo, primeiramente, o trabalho livre nos engenhos da Bahia. Atitude que influenciou outros proprietários de terras.

Fraga Filho (2006) afirma que a abolição da escravidão provocou mudanças no cotidiano dos engenhos. A redução do ritmo de trabalho e da autoridade do senhor, por exemplo, foram temas de negociações entre escravos e donos de engenhos para definir as novas regras de trabalho.

Com a Lei Áurea, em 13 de maio de 1888, os ex-escravos dos engenhos de Santo Amaro festejaram com orgulho. E, no ano seguinte, para comemorar o primeiro aniversário da abolição da escravidão, o pai de terreiro, João Obá, “reuniu filhos e filhas de santo e armou um barracão de pindoba”, onde bateram pela primeira vez o candomblé, em plena praça pública. (BAHIA, 2014, pg. 42). Nascia o Bembé do Mercado (**Figura 10**), celebração em pró da liberdade dos negros que até os dias de hoje é comemorado na Praça do Mercado. Considerado o único candomblé de rua do mundo, o Bembé foi registrado, em 2012, como patrimônio imaterial da Bahia.



Figura 10: Celebração do Bembé do Mercado (2015).
Fonte: Acervo Digital Daniel Dórea.

Com base nessa mão de obra escrava é possível observar que os séculos XVIII e XIX consolidaram a riqueza advinda da cana-de-açúcar, beneficiada ainda pela construção da Estrada de Ferro Santo Amaro, que trouxe desenvolvimento econômico, social e cultural para a cidade.

O resultado do período de prosperidade econômica em Santo Amaro, ampliado ainda com a chegada da linha férrea que impulsionou o escoamento da produção agrícola, pode ser encontrado, atualmente, em toda a cidade (ver **Figuras 11, 12, 13 e 14**), a exemplo de seu casario em estilo colonial, o chafariz da Praça da Purificação, importado da Inglaterra, o Paço Municipal, (antiga Casa de Câmara e Cadeia), a Santa Casa de Misericórdia, a Maternidade Santo Amaro, a Igreja de Nossa Senhora da Purificação, o Solar Barão de Sergi, o Solar Paraíso e o Solar Araújo Pinho que foi reformado, ganhando o segundo pavimento avarandado e, ainda um jardim, com o intuito de receber Dom Pedro II em uma visita feita à cidade em 1859.



Figura 11: Praça da Purificação e Chafariz (2013).
Fonte: Acervo digital Daniel Dórea.



Figura 12: Santa Casa de Misericórdia e Igreja Matriz de Nossa Senhora da Purificação (2013).
Fonte: Acervo digital Daniel Dórea.



Figura 13: Solar Paraíso (2013).
Fonte: Acervo digital Daniel Dórea.



Figura 14: Paço Municipal (2010).
Fonte: Acervo digital Daniel Dórea.

Com um legado de mais de 50 terreiros de Candomblé, Santo Amaro afirma as suas raízes africanas que se fortalecem ainda mais com as manifestações populares que continuam se perpetuando através dos saberes passados de geração em geração, como o Nego Fugido, a Capoeira, o Maculelê, as Caretas de Acupe, os Mandús e Bombachos, a puxada de rede, a burrinha, o samba de roda e tantas outras que se afluíram com a libertação dos negros das tantas senzalas da região.

Não se pode falar da cidade de Santo Amaro sem associá-la ao seu evento ícone: a Festa da Purificação (**Figura 15**). Considerada a segunda maior festa popular da Bahia, onde se comemora o religioso e o profano, ela ocorre a mais de 150 anos (entre os dias 24 de janeiro e 02 de fevereiro) em plena Praça da Purificação. A novena em homenagem a Nossa Senhora da Purificação (**Figura 16**) reúne religiosos de todo o país, que realizam uma sequência de orações na igreja, acompanhadas por músicas cantadas em latim e executadas pelo coral da igreja e por músicos de orquestra sinfônica. Além da novena, atualmente existem apresentações de grupos culturais, manifestações populares e religiosas, shows com artistas nacionais e locais e a lavagem do adro da Matriz (**Figura 17**), que acontece sempre no último domingo de janeiro com a presença de grupos folclóricos, desfile de charangas, filarmônicas, blocos e trios elétricos. No dia 02 de fevereiro é a vez da tradicional procissão (**Figura 18**) que sai em frente à igreja com mais de 40 andores de santos católicos das paróquias do município, sendo acompanhada pelas filarmônicas da cidade. Centenas de fiéis seguem a procissão e após percorrerem as principais ruas da cidade, os andores formam um corredor em frente à igreja da Purificação no aguardo da imagem de Nossa Senhora da Purificação que retorna com a população, emocionada, cantando o seu hino.



Figura 15: Festa da Purificação (2013).
Fonte: Acervo digital Daniel Dórea.



Figura 16: Novena de Nossa Senhora da Purificação (2013).
Fonte: Acervo digital Daniel Dórea.



Figura 17: Lavagem da Purificação (2015).

Fonte:

<http://atarde.uol.com.br/bahia/salvador/noticias/1266699-lavagem-de-santo-amaro-reune-50-mil-pessoas-e-300-baianas>. Acesso em: 05 de dez. 2015.



Figura 18: Procissão de Nossa Senhora da Purificação (2013).

Fonte: Acervo digital Daniel Dórea.

Como legado da cultura negra e indígena que muito influenciaram a formação da população, Santo Amaro destaca-se na culinária com a famosa maniçoba, seu carro chefe que tem como base a folha da mandioca acrescida dos mesmos ingredientes da feijoada. É servida acompanhada de arroz, pimenta e farinha de mandioca. Outro grande sabor é do maturi (castanha de caju verde), que é base para diversas receitas (como a frigideira de maturi), que fazem sucesso com os moradores da região e turistas de todo o mundo.

Personagens ilustres santamarenses, como Mestre Popó do Maculelê, Assis Valente, Teodoro Sampaio, Manoel Quirino, Roberto Mendes, Jorge Portugal, Dona Nicinha do Samba, Zilda Paim, Dona Canô Veloso, Maria Bethânia, Caetano Veloso, Emanuel Araújo, Dr. José Silveira, Monsenhor Gaspar Sadoc, Amélia Rodrigues e tantos outros são os responsáveis pela propagação da rica e diversificada cultura de Santo Amaro pelo mundo afora. (QUEIROZ e SOUZA, 2009).

Diante desse contexto, é possível constatar o legado que nos foi deixado quando aqui se encontraram diferentes povos indígenas, o branco europeu e os negros africanos. O patrimônio cultural hoje existente no município mantém viva a história dos tempos em que a cana-de-açúcar comandava a produção do Recôncavo em solos de massapé.

2.2 A Estrada de Ferro Santo Amaro

Como já mencionado, o surgimento dos engenhos de açúcar na região do Recôncavo, favorecido pelo solo fértil, a abundância de rios e a proximidade do mar, fez com que Santo Amaro torna-se uma das principais cidades do estado. No século XVIII havia, em seus domínios de terra, mais de cem engenhos, que tinham sua produção escoada através de braço escravo, força animal ou mesmo via fluvial, através dos rios e atracadouros.

De acordo com Araújo (2002), a deficiência dos meios de comunicação era um problema, principalmente para àqueles que se dedicavam ao cultivo de terra no país. Transportar essas mercadorias era sinônimo de custo elevado.

Com isso, havia a necessidade de se implantar uma estrada de ferro que favorecesse os meios de comunicação e o desenvolvimento econômico através do escoamento da produção agrícola de Santo Amaro de forma mais rápida e econômica. Consequentemente beneficiaria os grandes proprietários de toda região, centro da produção de açúcar no estado.

Segundo Pedreira (1977), a Estrada de Ferro Santo Amaro teve a sua construção autorizada pela Lei Provincial nº 909 de 26 de maio de 1863, que em seguida iniciou as obras partindo de Santo Amaro e passando pelos rios Traripe, Jacuípe e Pojuca. De acordo com Zorzo e Veras Filho (2011) essa foi a quarta linha ferroviária do estado, que começou a ser construída em 1875.

Fora então organizada a Empresa Animação Industrial de Santo Amaro que tinha a concessão e a permissão de cobrar pedágio (dez contos de réis por légua de estrada construída). Essa permissão era respaldada na Lei Provincial nº 987 de 6 de julho de 1866, em seu artigo nº 47. Constata-se, no entanto que esse empreendimento não obteve sucesso. (PAIM, 2005)

A princípio a concessão desta obra foi dada ao engenheiro Antônio Salustiano Antunes que depois a transferiu para o Conde de Sergimirim, que “não conseguindo levantar capitais suficientes” passou a responsabilidade do empreendimento ao engenheiro Hugh Wilson, “encarregado do estudo do traçado da obra”. (ARAÚJO, 2002, pg. 82). Não obtendo sucesso

na execução dos trabalhos de assentamento das linhas e dormentes, por falta de recursos financeiros, os trabalhos foram seguindo lentamente até paralisar em 1876.

Em 1878, as obras da estrada de ferro passam a ser responsabilidade do Estado que designa o engenheiro Antonio Augusto Fernandes Pinheiro para continuar os trabalhos, o que não foi satisfatório. Este foi substituído por Julius Pinkas, em 1880, que também não desempenhou bem as tarefas, sendo sucedido por Jacome Martins Baggi, que realizou algumas melhorias na estrada de ferro. (ARAÚJO, 2002)

O primeiro trecho da Estrada de Ferro Santo Amaro apresentou diversos transtornos, como a falta de estudos mais precisos sobre o trecho, custos elevados, o não cumprimento contratual (por parte dos contratados), condições desfavoráveis do terreno (massapé - terra barrenta vermelha e preta), principalmente durante o período de chuvas e, ainda, os gastos imprevistos. Apesar dessas dificuldades, em 2 de dezembro de 1880, o trecho da linha férrea saindo de Santo Amaro até a Estação de Traripe foi concluído, mesmo provisório. (PAIM, 2005).

Mas por que insistir tanto na construção de uma estrada de ferro que apresentava tantas dificuldades na sua execução e ainda apontava gastos tão elevados?

Segundo Araújo (2002), a resposta a esta pergunta se resumia “as razões de economia (menores custos) e de atendimento a diversos engenhos”. Seria, no entanto, o atendimento aos interesses de particulares, mais especificamente aos “grandes proprietários, com força para pressionar, em benefício próprio, o que se proclamava ser extensivo à lavoura em geral”. A Estrada de Ferro Santo Amaro, no entendimento desses senhores de engenhos, “percorreria a parte mais fértil e mais açucareira da Província”. (ARAÚJO, 2002, pg. 88 e 89)

Em 1883 conclui-se o trecho de 36 km entre a Estação Santo Amaro e a Estação de Jacú (Terra Nova), passando por Buranhém. O projeto de extensão por mais três quilômetros dessa linha até Bom Jardim já era pensado pelos proprietários da fábrica Central de Bom Jardim, o Visconde de Oliveira e Barão de Jeremoabo. (BANGUE, 2001)

Ressalta, no entanto, que, em junho de 1870, foi publicada a Lei Provincial nº 1, onde o seu artigo 17 autorizava o governo a construir a Estrada de Ferro Santo Amaro-Bom Jardim. (PAIM, 2005). Diante de contratemplos e diversos proprietários, incluindo o Governo Federal

e Estadual, esse percurso, onde funcionava o Engenho Central do Bom Jardim¹, é inaugurado em março de 1912, concluindo o restante da estrada de ferro. (AZEVEDO JUNIOR, 2007; VFCO, 1991).

Ressalta-se, no entanto, que o trecho Santo Amaro a Bom Jardim permaneceu sob domínio do Estado de 1880, quando se deu o primeiro projeto de venda, até 1909, quando foi encampada pela União. (ARAÚJO, 2002).

Segundo a autora, esse trecho teve a atenção merecida, devido ao prestígio dos proprietários do Bom Jardim e por ser este o primeiro engenho central desse porte instalado na Bahia, por iniciativa particular, mesmo apresentando tantos problemas técnicos na construção do percurso da estrada de ferro que traria benefícios com o rápido escoamento dos produtos agrícolas.

De acordo com a historiadora Zilda Paim (2005), em 1908, é inaugurado o trecho da estrada de ferro ligando Candeias a Buranhém (São Sebastião do Passé) e com isso fazendo o entroncamento com a Estrada de Ferro Santo Amaro. Entre 1918 a 1924 a Estrada de Ferro Santo Amaro esteve arrendada aos usineiros da Lavoura Indústria Reunidas S. A.



Figura 19: Ruína da Estação Ferroviária de Buranhém (2008).

Fonte: www.estacoesferroviarias.com.br. Acesso em 10 de nov. 2015.

¹ O Engenho Central Bom Jardim era uma fábrica que se utilizava um processo mais avançado de industrialização da cana de açúcar. Era das primeiras usinas do Império que separava, segundo o princípio da divisão do trabalho, o cultivo da fabricação do açúcar. Disponível em: <<http://www.banguê.com.br/portal/o-municipio-de-santo-amaro-engenhos-centrais-ferrovia-santo-amarojacu-ramal-catuicara-mapa/>>. Acesso em: 15 de out 2015.

Devido à falta de recursos financeiros por parte do Estado que inviabilizou a manutenção da Estrada de Ferro Santo Amaro, esta foi encapada pela União, passando a ser então um ramal da Viação Férrea Federal Leste Brasileiro (incorporada através do Decreto nº 1.039 de 1º de janeiro de 1939) que se encontrava com Buranhém e seguia até Bom Jardim, atual município de Teodoro Sampaio. (PAIM, 2005; PEDREIRA, 1977). A estação ferroviária de Buranhém hoje se encontra em ruínas, como mostra a **Figura 19**.

Observa-se que a estrada de ferro surge para contribuir para a modernização da agricultura da cana de açúcar proveniente dos engenhos centrais, como Bom Jardim, então pertencente ao município de Santo Amaro, que contava com cerca de 130 engenhos, aproximadamente 25 alambiques e uma fundição de ferro (PANG, 1979)

Observa-se que municípios cortados por linhas férreas, como Santo Amaro, passaram a conectar-se com outras cidades, gerando uma troca de conhecimentos e cultura, além de desenvolvimento econômico. É neste contexto que a vila de Santo Amaro se estruturou como grande entreposto comercial do Recôncavo.

Dessa forma, a Estrada de Ferro Santo Amaro, cumpriu, na época, o seu papel de instrumento dinamizador da agricultura do município, trazendo o desenvolvimento econômico e social.

Atualmente, a Estrada de Ferro Santo Amaro, encontra-se sob responsabilidade administrativa da Ferrovia Centro Atlântica – FCA, “mediante concessão outorgada pelo Decreto de 26 de agosto de 1996”. (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES/UFBBA, 2003, PG. 63).

Esta linha ferroviária opera apenas para transporte de carga, através “de locomotivas diesel-elétricas em tração múltipla e um máximo de 41 vagões com produtos diversos no período das 00:00 às 24:00 horas”, sendo a velocidade máxima autorizada (VMA) é de 37 km/h sendo esta reduzida a 22 km/h quando se tratar de produtos perigosos”. (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES/UFBBA, 2003, PG. 71)

O trecho é caracterizado por presenças de pontes e pontilhões e paisagens que contemplam cachoeiras, rios, bambuzais, cânions do Subaé e do Peraúna, além das ruínas do Engenho Subaé com a antiga casa grande e o seu aqueduto (**Figuras 20 a 25**).



Figura 20: Pontilhão no percurso da Estrada de Ferro Santo Amaro (2014).
Fonte: Acervo digital do autor.



Figura 21: Cânions do Peraúna no percurso da Estrada de Ferro Santo Amaro (2014).
Fonte: Acervo digital do autor.



Figura 22: Paisagem no percurso da Estrada de Ferro Santo Amaro (2014).
Fonte: Acervo digital do autor.



Figura 23: Paisagem no percurso da Estrada de Ferro Santo Amaro (2014).
Fonte: Acervo digital do autor.



Figura 24: Ruínas da Casa-grande do Engenho Subaé no percurso da Estrada de Ferro Santo Amaro (2014).
Fonte: Acervo digital do autor.

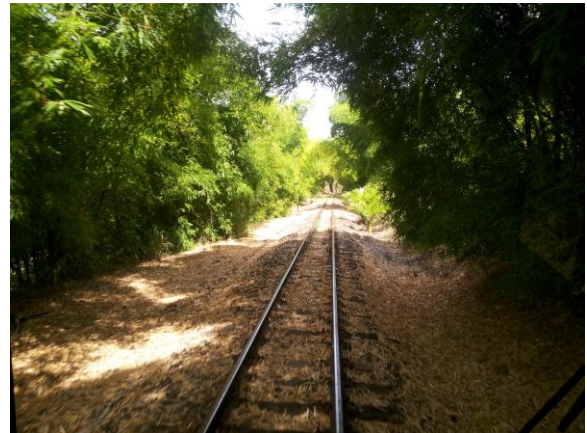


Figura 25: Paisagem com presença de bambuzais no percurso da Estrada de Ferro Santo Amaro (2014).
Fonte: Acervo digital do autor.

Ressalta-se que a linha do trem em Santo Amaro atravessa o Monumento Natural dos Cânions do Subaé, uma área de proteção ambiental, criada através do Decreto nº 10.018 de 05 de junho de 2006 com o objetivo de “preservar os recursos naturais raros, singulares e de relevantes atributos cênicos”. No seu entorno encontram-se comunidades ribeirinhas que sobrevivem de suas atividades sociais, econômicas e culturais. O Decreto considera, ainda, a área, que dispõe de 404,15 hectares, para a prática do ecoturismo, o que fica claro, aqui, o reconhecimento do Estado de que o local é de interesse turístico.

No entanto, como já foi mencionada, a linha férrea muitas vezes transporta cargas perigosas dentro dos limites geográficos de uma área natural protegida por lei, o que torna uma preocupação constante com os danos que essa carga pode ocasionar para o meio ambiente e para a população que está fixada no entorno da ferrovia.

Mais adiante, no capítulo 4, discutiremos sobre as políticas públicas existentes e necessárias que perpassam pelo contexto do turismo ferroviário. No entanto, antes dessa abordagem, é necessário conhecer sobre o desenvolvimento da atividade turística através das ferrovias e como os trens passaram a ser utilizados para viagens de lazer e de turismo.

CAPÍTULO 3 – O TURISMO FERROVIÁRIO: percorrendo os trilhos da história

3.1 Os trens turísticos apitam pelo mundo

Turismo é uma palavra que deriva do termo francês *tour*, que significa “volta”, ou mesmo viagem, movimento (com ida e volta), é retornar ao local de partida. (ANDRADE, 1992; BARRETO, 1995). De acordo com a Organização Mundial de Turismo (OMT), o turismo pode ser definido como "as atividades que as pessoas realizam durante suas viagens e permanência em lugares distintos dos que vivem, por um período de tempo inferior a um ano consecutivo, com fins de lazer, negócios e outros”.

Realizar viagens para “lugares distintos dos que vivem” implica em deslocamento. BENI (1998) aponta cinco elementos para que se caracterize a atividade turística: deslocamento, permanência fora da sua residência, tempo, sujeito do turismo e objeto do turismo. Percebe-se que o ato de deslocar-se é que de fato possibilita a experiência turística. A mobilidade remete aos meios de transporte que permita o planejamento turístico “no que concerne à organização e comercialização de destinos”. (ALLIS, 2006, pg. 116). Dessa forma, dispor de acessibilidade é ter infraestrutura capaz de competir com outros destinos turísticos.

Segundo Maia (2009), o desenvolvimento do turismo moderno está diretamente ligado a evolução dos meios de transporte. As tecnologias criadas para o transporte favoreceram as atividades turísticas onde as pessoas passaram a se interessar em conhecer novos lugares para lazer, recreação, visita a parentes e interagir com novas culturas.

Percebe-se que o transporte possibilitou o deslocamento das pessoas de forma rápida, cômoda e também prazerosa na medida em que poderiam curtir a paisagem existente no percurso da viagem.

Com a invenção da estrada de ferro no século XIX, decorrente da revolução industrial na Inglaterra, como já foi mencionado no capítulo 1, “as linhas férreas se espalharam pelo mundo” e favoreceu, ainda, o transporte de “maior número de viajantes e quantidade de mercadorias”. (ASSUNÇÃO, 2012, pg. 20).

As estradas de ferro permitiram também que, em torno das estações de trem, surgissem hospedarias e estabelecimentos que mais tarde fossem conhecidos como agências de viagens. (ASSUNÇÃO, 2012).

MOSCOM (2001) informa que em 1825 “o mundo, pela primeira vez viu uma locomotiva a vapor – a ‘Locomotion’, construída por George Stephenson - movimentar uma composição ferroviária lotada de passageiros”. (MOSCOM, 2001, pg. 16). Proporcionada pela Companhia de Estradas de Ferro Stockton-Darlington, a viagem transportou mais de 600 pessoas e 60 toneladas de carga em um trecho de 51 km, entre Darlington e Stockton.

Cinco anos após, a estrada de ferro Liverpool-Manchester é inaugurada, também construída por George Stephenson, com 63 km de extensão. Essa linha férrea, considerada a primeira para transporte regular de passageiros, apresentava em seu trajeto “grande viaduto e o primeiro túnel ferroviário do mundo”. (MOSCOM, 2001, pg. 17). Após esta ferrovia, os vagões de passageiros foram construídos trazendo mais conforto e segurança para os usuários.

A rápida expansão da linha ferroviária, com o intuito de beneficiar as áreas industriais da Inglaterra, “permitiu que numerosos empresários começassem a avaliar como poderiam investir nessa nova forma de viagem”. (YOUELL, 2002, pg. 23).

Nesse cenário, surge Thomas Cook, que logo “constituiu na Inglaterra uma empresa inicialmente dedicada às excursões ferroviárias de recreação, uma vez que os trens eram o mais moderno e rápido meio de locomoção conhecido”. (RODRIGUES, 2003, pg. 15).

Em 1841, Cook promoveu uma excursão de Leicester a Loughborough e pouco tempo depois “pôs em funcionamento uma empresa de viagens comerciais completas”, com todos os serviços inclusos, através de excursões e passeios nacionais e internacionais. (YOUELL, 2002, pg. 23). Com essa nova oportunidade de mercado, muitos outros empresários surgiram vendendo pacotes de viagens através das estradas de ferro, favorecendo experiências incríveis para os viajantes que buscavam, principalmente, lazer e recreação.

Assunção (2012) informa que na década de 1920 surgiram organizações ligadas ao turismo, a exemplo da União Internacional de Estrada de Ferro (1922), sendo que em 1924, “são assinados os primeiros acordos sobre os transportes por estradas de ferro”. (ASSUNÇÃO, 2012, pg. 21).

Observa-se o quanto as estradas de ferro favoreceram o desenvolvimento de inúmeros centros urbanos, a comunicação e o acesso a outras vilas, além de dinamizar o comércio e em consequência o turismo, que se apropria do próprio meio de transporte, tornando-o um produto turístico. Neste caso, o trem torna-se “o agente principal da viagem, é o serviço turístico”, a exemplo dos trens históricos, os trens de luxo (do mesmo modo como acontece com os cruzeiros marítimos). (MAIA, 2009, pg. 57). A experiência da viagem começa durante o deslocamento, onde o turista deve apreciar a paisagem com seus elementos naturais e culturais, construídos pelo homem ao longo da história (uma forma de resgate e preservação cultural do lugar).

Segundo SANCHO² (1998, *apud* MAIA, 2009), o próprio meio de transporte deve ser a atração turística. O aumento da procura por viagens fez com que houvesse melhorias e “sofisticação dos meios de transportes”. (SANCHO, 1998, *apud* MAIA, 2009, pg. 56).

Ressalta-se que o automóvel impulsionou o turismo nacional, do mesmo modo em que o transporte aéreo favoreceu o desenvolvimento do turismo internacional. (MAIA, 2009). Na medida em que a tecnologia permitiu diversificar o deslocamento de pessoas, criaram-se condições para dinamizar o turismo de massa, através do movimento de uma grande quantidade de turistas para destinos distintos. Neste contexto, a autora chama atenção para a forte ligação que envolve a atividade turística com os diferentes transportes, enquanto mecanismos de mobilidade.

Na Europa, as linhas férreas, que em grande parte é controlada pelo Estado, são consideradas essenciais para o deslocamento entre as cidades. O avanço tecnológico aplicado a este meio de transporte gerou trens mais velozes, capazes de alcançar “uma velocidade de 250 km/h”, “muito utilizados por executivos, descongestionando [assim] os aeroportos”. (SANCHO³, 1998, pag. 115 *apud* MAIA, 2009, pg. 56).

No Japão, novos sistemas ferroviários estão sendo desenvolvidos “por magnetismo supercondutor HSST, High Speed Surface Transport, que simplesmente flutuam sobre os

² SANCHO, Amparo. *Introdução ao Turismo*. 1ª. ed.: Jun.1998, OMT, Madrid, Espanha.

³ SANCHO, Amparo. *Introdução ao Turismo*. 1ª. ed.: Jun.1998, OMT, Madrid, Espanha.

trilhos enquanto se deslocam a mais de 500 km/h”. (BENI⁴, 2003b, pg. 44 *apud* MAIA, 2009, pg. 57).

Em se tratando de sofisticação, os trens, na Europa, Estados Unidos e Japão “são equipados com a tecnologia disponível usada em aviões”, onde vagões dispõem de cabines, espaços para reuniões de trabalho entre executivos, além de serviços de biblioteca, restaurantes e barbearia. (MAIA, 2009, pg. 58 e 59).

3.2 Os Trens como recursos turísticos no Brasil e na Bahia

No Brasil, a Estrada de Ferro do Corcovado (1885), no Rio de Janeiro (**Figura 26**), é considerada a primeira ferrovia turística da América do Sul – de acordo com a Prefeitura do Rio de Janeiro, a primeira da América Latina. Com a inauguração da estátua do Cristo Redentor, em 1931, “o passeio pela ferrovia tornou-se uma grande atração turística”. (MAIA, 2009, pg. 62).



Figura 26: Estrada de Ferro do Corcovado, no Rio de Janeiro-RJ.

Fonte: <http://www.abottc.com.br>. Acesso em: 10 de nov. 2015

O turismo ferroviário, enquanto atividade que utiliza dos trens para promover viagens turísticas, vem se destacando como uma nova modalidade no país. De acordo com MAMEDE, VIEIRA e SANTOS (2008) os “trens são testemunhas da história, da evolução econômica e política de uma determinada localidade” e podem ser um instrumento de preservação do patrimônio cultural das cidades cortadas pela estrada de ferro. (MAMEDE, VIEIRA e SANTOS, 2008, pg. 81). Desenvolver o turismo através das ferrovias, onde estas

⁴ BENI, Mário Carlos. *Globalização do Turismo: megatendências do setor e a realidade brasileira*. São Paulo: Aleph. 2003b. ISBN 85-7359-031-9.

descortinam paisagens e belezas cênicas, é um meio de resgate da cultura, onde manifestações culturais, gastronomia, artesanato, por exemplo, são promovidos durante as viagens de trens.

Segundo a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT (www.antt.gov.br), o transporte ferroviário de passageiros é classificado em regular (funcionam por concessão) e não regular (funcionam através de autorização). São considerados como trens não regulares, os trens turísticos, histórico-culturais (operam durante o ano inteiro) e comemorativo (evento específico).

Os trens turísticos operam através dos procedimentos existentes na Resolução nº 359 de 26/11/2003⁵. Mesmo prestando serviços não-regularizados, a ANTT reconhece os trens turísticos como produtos capazes de contribuir para preservar o patrimônio histórico e a memória das ferrovias no país.

A Ferrovia Curitiba-Morretes-Paranaguá (**Figura 27**), considerada “a única linha ferroviária regular do Brasil, com finalidade turística e cultural”, dispõe de viagens todos os dias em diversas classes (econômica, turística, executiva). (MAIA, 2009, pg. 66). Esse roteiro é o segundo mais procurado do Estado do Paraná (o primeiro é as Cataratas do Iguaçu). Isso prova que há procura pelos passeios em trens turísticos.



Figura 27: Ferrovia Curitiba-Morretes-Paranaguá, no Paraná.
Fonte: <http://www.abottc.com.br>. Acesso em 10 de nov. 2015

⁵ Dispõe sobre os procedimentos relativos à prestação não regular e eventual de serviços de transporte ferroviário de passageiros com finalidade turística, histórico-cultural e comemorativa.

Outro exemplo é o trem turístico de luxo, o Great Brazil Express, que liga o litoral do Paraná a Foz do Iguaçu. Com 600 km de percurso, a viagem permite “vivenciar experiências”, integrando “patrimônio, beleza natural, atividades de convivência e recreação”, além de viabilizar o acesso aos locais menos visitados e aumentar a permanência do turista na região. (MAIA, 2009, pg. 66 e 67).

Merece destaque, neste contexto de preservação do patrimônio cultural, o Trem da Vale (Figura 28), que realiza o percurso Ouro Preto-Mariana, em Minas Gerais⁶, com o intuito de promover a história das duas cidades através das paisagens ao longo do percurso, que remetem ao “ciclo do ouro, onde a representação da civilização e cultura local podem ser observadas nas igrejas, museus e outros monumentos, além da forte influencia musical”. (MAMEDE, VIEIRA e SANTOS, 2008, pg. 90).



Figura 28: Trem da Vale Ouro Preto-mariana, em Minas Gerais.
Fonte: <http://www.vale.com>. Acesso em 10 de nov. 2015.

⁶ No dia 05 de novembro, Bento Rodrigues, vilarejo da zona rural do município de Mariana, Minas Gerais, foi coberto por uma enxurrada de rejeitos de mineração proveniente do rompimento de duas barragens da Samarco, empresa formada em parceria da Vale (brasileira) e da BHP Billiton (anglo-australiana), para exploração de minério de ferro. Com esse desastre, dezenas de moradores foram soterrados e imóveis foram destruídos. A lama tóxica (óxido de ferro e areia), atingiu o Rio Doce, que seguiu por várias cidades de Minas Gerais e do Espírito Santo até desembocar no mar, causando sérios impactos ambientais. Muitos animais morreram por asfixia e o patrimônio cultural também foi comprometido, a exemplo da Igreja de São Bento (1718), típica construção barroca, que foi completamente destruída pela lama. Muitas peças sacras foram encobertas pelos rejeitos de mineração e àquelas que foram achadas, até o momento, serão recuperadas. Esse grave acontecimento em Mariana compromete por completo a atividade turística das cidades e regiões atingidas pelo rompimento das barragens, pois a infraestrutura básica e turística, o patrimônio natural e cultural, a prestação de serviços e o acesso a esses atrativos turísticos encontram-se prejudicados e/ou destruídos.

Percebe-se aqui a capacidade do turismo em viabilizar o resgate e a preservação dos espaços dotados de história, cultura e identidade de um povo, onde a ferrovia constitui um meio para propiciar uma experiência única através do contato como o diferencial, com aquilo que não é do cotidiano, não é habitual.

De acordo com os dados da Associação Brasileira das Operadoras de Trens Turísticos e Culturais – ABOTTC (2003), as ferrovias turísticas no Brasil transportaram mais de 1,5 milhão de turistas, fato que revela a existência de uma forte demanda por essa modalidade de transporte que, por si só, já é o atrativo turístico. (ABOTTC, 2003, *apud* ALLIS, 2006).

Atualmente, o Brasil encontra-se “em 14º lugar na lista de países com o maior número de rotas turísticas ferroviárias”. (TOLEDO, 2015). Esses dados tão motivadores registram a importância do turismo enquanto instrumento capaz de unir a ferrovia com os elementos naturais e culturais da cidade e da região.

De acordo com a lista dos *Trens Turísticos em Operação no Brasil*, disponível no site do Ministério do Turismo (www.turismo.gov.br), encontra-se no Brasil 27 trens turístico-culturais e seis bondes turísticos em operação, sendo todos eles distribuídos entre as regiões Sul, Sudeste e Centro-Oeste.

No entanto, a ABOTTC (<http://www.abottc.com.br>) menciona que no estado de Pernambuco existe o Trem do Forró (**Figura 29**), que, com o intuito de preservar a cultura regional, promove a tradição do São João, reunindo cerca de 8 mil passageiros do Marco Zero ao Cabo de Santo Agostinho. Os vagões recebem decorações temáticas e músicas típicas. Durante as paradas nas estações, constatam-se as apresentações de manifestações culturais, comercialização da gastronomia e outros serviços, que conduzem para a valorização da cultura local. Dessa forma, verifica-se que a atividade turística se apropria da história e da cultura de forma a promover as peculiaridades e características mais relevantes do local e da região com o intuito de “provocar atenção, curiosidade ou interesse nos turistas, produzindo sensações diversas”. (MAMEDE, VIEIRA e SANTOS, 2008, pg. 91). O desenvolvimento turístico, que necessita envolver os setores público e privado, requer também a participação popular, que é fundamental para garantir a preservação do patrimônio natural e cultural. O investimento na atividade turística gera emprego e renda, pois hotéis, restaurantes, artesãos,

taxistas e diversos outros setores da economia ligada ao turismo passam a vender mais seus produtos e serviços.



Figura 29: Trem do Forró, em Pernambuco.

Fonte: <http://www.abottc.com.br>. Acesso em: 10 de nov. 2015.

Outro destaque, não incluído na lista dos trens turísticos disponibilizado pelo Ministério do Turismo, é o Expresso Transbaião, na Bahia, que faz um percurso de 272 km em linha férrea, como mostra a **Figura 30**, por 13 cidades do Estado (São Félix, Cachoeira, Conceição de Feira, Santo Amaro, Candeias, Simões Filho, Camaçari, Dias D'Ávila, Mata de São João, Pojuca, Catu, Alagoinhas e Entre Rios), durante o período do São João. (SECOM/PREFEITURA MUNICIPAL DE ALAGOINHAS, 2013; G1-BA, 2013).

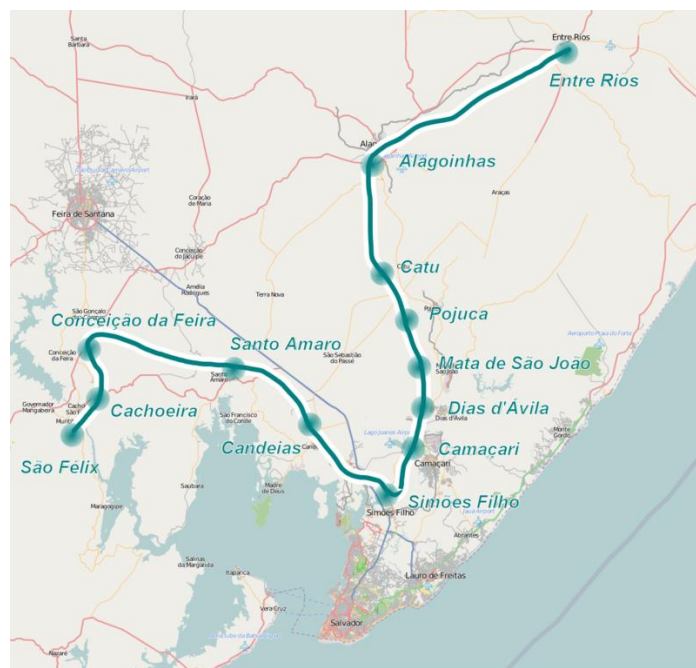


Figura 30: Cidades Percorridas pelo Transbaião, na Bahia.

Fonte: <https://pt.wikipedia.org>. Acesso em: 10 de nov. de 2015.



Figura 31: Transbaião, Bahia (2013).

Fonte: <http://g1.globo.com/bahia/atitude-sustentavel/2013/noticia/2013/06/projeto-transbaiao-inaugura-acoes-sobre-meio-ambiente-na-edicao-2013.html>. Acesso em 10 de nov. de 2015.

Com o objetivo de resgatar o transporte ferroviário para passageiros, o Transbaião (**Figura 31**) é um trem turístico e cultural composto de vagões temáticos com arrasta-pé, gastronomia e ações sociais, culturais, ambientais e de saúde (atendimento médico e odontológico, feiras de agricultura familiar, cinema na praça, palestras sobre sustentabilidade e meio ambiente).

O Transbaião leva para a sociedade a importância da ferrovia, que “mais que fazer o transporte entre destinos”, elas “são agregadas aos outros atrativos da região ou cidade, de forma a compor a oferta turística”. (ALLIS, 2006, pg. 121).

Allis (2006) ressalta, ainda, que o trem turístico é capaz “de materializar momentos históricos das regiões onde se instalou” motivado, principalmente pelo “tom de nostalgia e curiosidade”. (ALLIS, 2006, pg. 121)

Vale lembrar que em 16 de maio de 1992, iniciou-se, na Bahia, a viagem histórica do Projeto Ver de Trem juntamente com o grupo ecológico Gérmen, saindo de Salvador (estação da Leste) com destino ao Rio de Janeiro (Estação Central do Brasil) para participar da Eco-92 (Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente e o Desenvolvimento). O trem, que

pertencia a extinta RFFSA, percorreu quase 3.000 km de estradas de ferro com o objetivo de “revitalizar o transporte ferroviário na Bahia”. (COELHO, 2011).

Com o apoio de artistas como Gilberto Gil e das populações das cidades por onde o trem passou, essa foi “uma das maiores manifestações populares a fim de chamar a atenção dos governantes para a revitalização das ferrovias baianas”. (COELHO, 2011).

A inesquecível viagem do Ver de Trem, também chamada de “Caravana sobre Trilhos”, promoveu, naquele momento, a cultura do Recôncavo Baiano, demonstrando a importância histórica da ferrovia, assim como buscava sensibilizar o país para as questões ambientais e econômicas.

Como mostra a **Figura 32**, as cidades que se encontravam no percurso tiveram seus habitantes mobilizados no apoio à causa do Ver de Trem, reivindicando e “mostrando sua indignação pelo sucateamento do transporte ferroviário na Bahia”. (COELHO, 2011).



Figura 32: Viagem do Ver de Trem, Bahia (1992).

Fonte: <http://projetovertetrem.blogspot.com.br>. Acesso em 10 de nov. de 2015.

As cidades se prepararam para recepcionar o Ver de Trem. Foram montadas estruturas como palcos e palanques para shows musicais e discursos. Santo Amaro, por exemplo, teve a área da estação ferroviária lotada com os seus moradores e autoridades locais motivados pela euforia em rever, depois de tanto tempo, um trem de passageiros. (www.projetovertrem.blogspot.com.br).

Nesse contexto, cidades históricas como Santo Amaro, que dispõe de estrada de ferro, têm no turismo um meio de promover uma viagem ao passado, valorizando e resgatando a paisagem do Recôncavo Baiano que outrora descortinou dezenas de engenhos de açúcar, responsáveis pelo surgimento de belos edifícios arquitetônicos e da rica cultura local e regional.

No entanto, é preciso políticas públicas que possam criar condições de resgate dessas ferrovias para uso turístico, valorizando o patrimônio cultural e natural da região e proporcionando o desenvolvimento econômico das cidades envolvidas. Essa abordagem será o tema da discussão do capítulo a seguir.

CAPÍTULO 4 - POLÍTICAS PÚBLICAS DE TURISMO PARA A VALORIZAÇÃO E O RESGATE DA ESTRADA DE FERRO SANTO AMARO

4.1 A descentralização do poder e a autonomia dos municípios

A Constituição Federal do Brasil de 1988, bem como as leis posteriores, a exemplo do Estatuto da Cidade⁷ apontam para um novo modelo de gestão que descentraliza o poder do Estado, dando mais independência aos municípios, onde estes passam a ter maior autonomia política, elegendo seus próprios governantes; autonomia administrativa para gerir suas atividades; autonomia financeira, arrecadando seus tributos e apontando a melhor forma de aplicá-los; e, ainda, autonomia legislativa, elaborando leis sobre os assuntos de interesse do município. (SALLES, 2010).

Pinheiro (2010) observa que o município, com a descentralização do poder, passa a ser responsável também pela preservação do patrimônio cultural. É da competência das prefeituras criarem mecanismos que possam valorizar e proteger a história local através da cultura.

A atual Constituição Brasileira entende o patrimônio cultural como sendo “os bens de natureza material e imaterial”, “portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira”. (BRASIL, 1988, art. 216). É nessa vertente que surge o turismo cultural que compreende o consumo turístico dos elementos históricos e culturais de certa localidade.

Nesse contexto conceitual e compreendendo, diante do que já abordamos sobre o surgimento e a história da ferrovia no Brasil, os trens tornam-se um bem material existente nas cidades, e, dessa forma, é capaz de dar subsídios para a existência do turismo ferroviário, considerado “uma parcela do turismo cultural”, que se apropria “do bem material ferrovia e/ou dos bens imateriais ligados a ferrovia, tal como a memória ferroviária”. (FRAGA, 2008, pg. 8).

⁷ Estabelece regras para a política urbana nacional, onde as cidades com mais de 20.000 habitantes são obrigadas a elaborar seu Plano Diretor. (Lei nº 10.257 de 10 de julho de 2001).

A própria Constituição Brasileira reconhece o turismo como um instrumento transformador, na medida em que determina que a “União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios” deverão promover e incentivar “o turismo como fator de desenvolvimento social e econômico”. (BRASIL, 1988, art. 180).

Com relação à descentralização do poder e as políticas públicas voltadas para o turismo, Fratucci, Schwants e Maia (2014), colocam que o interesse pela atividade foi estimulado pela Organização Mundial de Turismo – OMT, na década de 1980, devido ao “novo cenário político e econômico mundial, dominado pelo modo de produção neoliberal segundo o qual o Estado deve intervir o mínimo possível nas condições do mercado”. (Fratucci, Schwants e Maia, 2014, pg. 143).

No cenário nacional, com a criação, em 1994, do Programa Nacional de Municipalização do Turismo – PNMT, o setor turístico prioriza a gestão descentralizada. Essa ideia é adotada também pelo Programa de Regionalização do Turismo – PRT, criado em 2003. Isso implica em um modelo de gestão onde os municípios ganham força com a implantação de instâncias de governanças com a criação de sistemas políticos “com maior envolvimento dos diversos agentes sociais envolvidos na produção do turismo”, bem como o surgimento “de redes locais e regionais de relacionamentos, estruturadas nos pilares básicos da solidariedade e da confiança entre seus participantes”. (FRAGA, 2008, pg. 8)

No setor do turismo ferroviário, esse modelo de gestão pode proporcionar a integração e cooperação regional para resgatar o patrimônio cultural e natural dos municípios envolvidos e interessados em recuperar a ferrovia.

Segundo os sites da ANTT e da ABOTTC, o turismo ferroviário no Brasil tem obtido um crescimento significativo, por isso é fundamental analisar os trens turísticos como instrumentos de organização do espaço a ser usufruído pelo turista.

Os turistas buscam o diferencial, conhecer novos lugares e explorar a paisagem natural. O trem turístico percorre essas paisagens e proporciona um “retorno ao passado” de cada lugar e de cada região, trazendo à tona a história de uma época que permite ser contada hoje através dos edifícios e dos caminhos de ferro abertos para o progresso do Brasil monárquico.

4.2 Breve cenário da demanda turística na Bahia

De acordo com o Anuário Estatístico de Turismo – AET (2015), o Estado da Bahia é o terceiro destino receptor no consumo de turistas estrangeiros por via aérea do país, com 142.501 turistas, perdendo apenas para São Paulo (2.219.735) e Rio de Janeiro (1.569.611). (MINISTÉRIO DO TURISMO, 2015).

Segundo relatório da Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas – FIPE (2012), a Bahia é o estado mais visitado da região Nordeste, sendo o 4º destino mais procurado do país, com 8,3% do total das viagens. Com relação à entrada de turista internacional, o estado se posiciona em 5º lugar no país e o primeiro no Nordeste, com 11,6% das viagens. (BRASIL, 2012).

Verifica-se, diante desses dados, a importância econômica da atividade turística na Bahia, no cenário regional e nacional.

Ainda segundo a FIPE (2012), o turismo baiano responde por 7,5% do seu PIB, vindo logo atrás do Rio Grande do Norte (8,1%), no entanto, o relatório ressalta que em dados absolutos seja menor. Já no caso de São Paulo, embora os dados absolutos coloquem o estado em primeiro lugar em receitas do turismo, em dados relativos, o estado responde apenas por 1,5% do seu Produto Interno Bruto – PIB. Percebe-se aqui que a atividade turística provoca um aumento na economia, criando impactos importantes para o desenvolvimento.

Quando se trata do turismo receptivo por Zona Turística no estado, a Baía de Todos os Santos encontra-se em primeiro lugar (dentre as 13 zonas turísticas definidas), com 36,9%. (BRASIL, 2012). É nesta região que se encontra os municípios do recôncavo baiano, como Santo Amaro.

A maioria dos turistas que visitam a Bahia é proveniente dos estados do Nordeste (principalmente do próprio estado), que correspondem a 50,7% dos visitantes domésticos. E, dentre os principais motivos da viagem, o lazer de sol e praia se destaca com 58,8% (doméstico) e 52,7% (internacional), justificada a escolha as belezas naturais ficaram em primeiro lugar, com 5,0% (domésticos) e 14,7% (internacionais). (BRASIL, 2012)

A permanência média dos turistas no estado é de 6,8 dias (domésticos) e 13,7 dias (internacionais).

Com relação ao meio de transporte utilizado, entre os turistas domésticos, predomina o ônibus de linha, com 30,6% (domésticos). E, entre os turistas internacionais, predomina o voo regular com 27,4%.

O relatório da FIPE (2012) também levantou os itens que mais agradaram os turistas em visita a Bahia e a hospitalidades ficou em primeiro lugar (22,8% domésticos e 33,2% internacional). Em segundo lugar ficou os atrativos naturais (21% para os turistas domésticos) e atrativos culturais (31,9% para os turistas internacionais).

Já os itens que mais desagradaram os turistas, entre eles destacam-se a limpeza pública (13,4% doméstico e 14,6% internacional) e a infraestrutura urbana e de serviços (11,0% e 12,1% internacional).

Observa-se que os números apresentados são positivos para o turismo na Bahia, proporcionando incentivos para investir cada vez nos diversos setores, como infraestrutura, atrativos turísticos e transporte, com o intuito de diversificar e dinamizar as regiões turísticas do estado, tornando-as mais qualificadas para o atendimento ao turista.

Percebe-se que o município de Santo Amaro, nesse contexto, é favorecido por encontrar-se na Zona Turística (Baía de Todos os Santos) mais visitada por turistas no estado da Bahia, isso implica em um estímulo também para a criação de novos produtos turísticos, como o trem turístico, que permitam o aumento do tempo de permanência destes turistas nos destinos da Bahia. No entanto, é preciso trabalhar políticas públicas que garantam essas ações regionais.

4.3 Políticas públicas para o turismo e a ferrovia

O turismo ferroviário, enquanto atividade que utiliza do trem para promover viagens turísticas vem se destacando cada vez mais como uma nova modalidade no país. Tanto que

incentivou a criação da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária – ABPF, em 1977, e a ABOTTC, em 2000.

Fundada por Patrick Dollinger, francês radicado no Brasil, a ABPF representa a consciência desse idealizador da importância de uma entidade de preservação ferroviária no Brasil, principalmente diante do cenário de sucateamento em que se encontravam as estradas de ferro. Com relação aos trens turísticos, a associação iniciou as operações em 1984 “ligando Anhumas (em Campinas) a Jaguary (uma estação improvisada perto da cidade de Jaguariúna)”. Hoje a Viação Férrea Campinas-Jaguariúna é “o mais importante Museu Ferroviário Dinâmico do Brasil” e reúne um acervo composto pelas principais ferrovias do estado de São Paulo e do país. (ABPF, disponível em: <http://www.abpfsp.com.br>).

Operando trens turísticos-culturais nos estados de Minas Gerais, Santa Catarina e Paraná, a ABPF é referência em preservação ferroviária, sendo detentora “do maior acervo de material rodante ferroviário da América Latina e um dos maiores do mundo, operando 6 trechos ferroviários e contando com mais de 2.000 associados em todo o país”. (ABPF, disponível em: <http://www.abpfsp.com.br>).

Igualmente considerada uma conquista para o setor ferroviário no país, a ABOTTC surge para reunir as operadoras de trens turístico-cultural e, ainda, com o objetivo de proporcionar “troca de informações e dando visibilidade para o setor frente ao restante do mercado turístico nacional e internacional”. (ABOTTC, disponível em: <http://www.abottc.com.br>).

É significativo mencionar o projeto *Trem é Turismo*, parceria firmada em 2010 entre a ABOTTC e o Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas – SEBRAE. Visando promover o mercado através do turismo ferroviário, o projeto abrange “vinte e um trens turísticos e culturais que estão em efetiva operação ou iniciando seu funcionamento”. Dentre eles, destaca-se o Trem do Forró (Pernambuco), Trem das Águas (Minas Gerais), Trem do Corcovado (Rio de Janeiro), Trem da Moita Bonita (São Paulo) e Trem do Vinho (Rio Grande do Sul). (ABOTTC, disponível em: <http://www.abottc.com.br>).

A intenção do projeto *Trem é Turismo* é fortalecer o setor e aumentar a demanda por esse meio de deslocamento. Para tanto, busca, também, qualificar os “micro e pequenos empresários do entorno das estações”, bem como o *trade* turístico de cada localidade, como

hotéis, restaurantes, guias de turismo, serviços de táxis, etc., de forma a aprimorar o atendimento aos turistas e visitantes. (ABOTTTC, disponível em: <http://www.abotttc.com.br>).

De acordo com Fraga (2011) o crescimento da demanda pelos trens turísticos determina “a potencialidade para a estruturação do turismo ferroviário como segmento do mercado” e que investimentos financeiros juntamente com políticas públicas para o setor são essenciais para o fortalecimento do turismo ferroviário “como um segmento independente que merece posicionamento estratégico com a análise de nichos específicos”. (FRAGA, 2011, pg. 5 e 6).

Para que ocorra a plena implantação e funcionamento dos trens turísticos, como mecanismos de resgate das antigas estradas de ferro do país, é preciso que as políticas públicas de turismo estejam bem estruturadas em todas as esferas de governo.

Criado em 2003, o Ministério do Turismo deu início a uma estruturação mais consistente do setor turístico do país com a reativação do Conselho Nacional de Turismo e a elaboração dos Planos Nacionais de Turismo – PNT (2003-2007, 2007-2010), do Documento Referencial Turismo no Brasil (2011-2014) e, atualmente, em vigor, o Plano Nacional de Turismo – PNT (2013-2016).

Observa-se que esses instrumentos vêm fazendo o setor turístico ganhar “o devido reconhecimento como um importante vetor de desenvolvimento socioeconômico” e isso se deve ao modelo de formular e gerir as políticas públicas adotado pelo Ministério do Turismo que conta com “um processo aberto e democrático decorrente da proposta de gestão descentralizada. (MINISTÉRIO DO TURISMO, 2013, pg. 43).

Também lançado em 2003 pelo Governo Federal através do Ministério dos Transportes, o Plano Nacional de Revitalização das Ferrovias traz em sua composição quatro programas: de Integração e Adequação Operacional das Ferrovias; de Ampliação da Capacidade dos Corredores de Transportes; de Expansão e Modernização da Malha Ferroviária; e de Resgate do Transporte Ferroviário de Passageiros. (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, 2007).

Para efeito desse estudo, aprecia-se aqui o Programa de Resgate do Transporte Ferroviário de Passageiros, que objetiva a reativação dos trens de passageiros através dos bens móveis e imóveis da antiga RFFSA, atual Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT, órgão vinculado ao Ministério dos Transportes. Para tanto, requer a parceria entre o setor público, o setor privado e a sociedade civil, visando o desenvolvimento

turístico regional e a preservação do patrimônio ferroviário. (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, 2007).

Foi através do Projeto Trens Regionais que integra esse Programa de Resgate do Transporte Ferroviário de Passageiros, que foi desenvolvido, em 2013, um estudo de viabilidade na Bahia, firmado por convênio (nº 04/2011/SPNT/MT) entre o Ministério dos Transportes e a Universidade Federal da Bahia – UFBA. O estudo do trecho Conceição da Feira – Salvador – Alagoinhas, como mostra a **Figura 33**, teve como objetivo o resgate do transporte ferroviário de passageiros de forma a conciliar com o transporte de cargas, que se encontra operante. (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES; UFBA, 2013).



Figura 33: Montagem de mapa do estudo do trecho Conceição da Feira-Salvador-Alagoinhas.
Fonte: MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES; UFBA (2013)

O estudo propõe o retorno do transporte ferroviário de passageiros, “promovendo o atendimento regional, social e turístico, onde viável, e a geração de emprego e renda” através da “parceria pública, social e privada” com o objetivo, ainda, de recuperar o patrimônio cultural ferroviário e garantir a conservação das linhas férreas, “ampliando receitas e minimizando despesas”. (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, 2007, pg. 5).

A Lei Geral do Turismo nº 11.771 de 17 de setembro de 2008, que dispõe sobre a Política Nacional de Turismo “define as atribuições do Governo Federal no planejamento, desenvolvimento e estímulo ao setor turístico”. No que concerne a ferrovia em consonância com o turismo, essa lei traz nos artigos 28 e 29 conceitos (transportadoras, pacote de viagem,

passeio local, traslado), que darão subsídios para auxiliar na “organização da atividade [turística]”. (FRAGA, 2011, pg. 41). Sendo estruturados, os equipamentos turísticos estarão aptos para melhor atender os turistas.

Segundo MAIA (2009), a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT objetiva reconstruir os corredores ferroviários para integrar os trens e facilitar a mobilidade. Percebe-se que isso irá proporcionar um aumento do turismo interno, onde os brasileiros serão incentivados a viajar para conhecer a rica cultura do próprio país através das estradas de ferro.

Foi com essa vertente, que o Ministério do Turismo lançou em 2010 a Cartilha de Orientação para Proposição de Projetos de Trens Turísticos e Culturais com a finalidade de “orientações práticas e objetivas para a apresentação de Projetos Turísticos e Culturais de Cunho Ferroviário no Brasil”. (MINISTÉRIO DO TURISMO, 2010, pg. 7).

A Cartilha é fruto do Grupo de Trabalho de Turismo Ferroviário, criado pelo Ministério do Turismo (Portaria nº 18 de 25 de fevereiro de 2010) através da parceria com o Ministério dos Transportes, Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN, Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT, Inventariança da Extinta Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA e Secretaria do Patrimônio da União – SPU.

Caracterizando os trens turísticos e culturais como um mecanismo capaz “de agregar valor aos destinos turísticos, contribuindo para a preservação da memória ferroviária”, a Cartilha chama atenção, no entanto, que apenas o trem turístico não é suficiente para dinamizar turisticamente uma localidade ou mesmo uma região. (MINISTÉRIO DO TURISMO, 2010, pg. 15).

Dessa forma, esse documento orienta que o município, além de possuir atrativos turísticos (naturais e culturais), infraestrutura (básica – energia, água, esgoto; e turística – hotéis, transportadoras, restaurantes), mão de obra qualificada, calendário de eventos municipais consolidados, que este também apresente um sistema de gestão voltado para o desenvolvimento do turismo, ou seja, “que possua um Órgão Oficial de Turismo e um Conselho Municipal de Turismo, e que envolva, além de outros entes públicos, iniciativa privada e terceiro setor”. (MINISTÉRIO DO TURISMO, 2010, pg. 15).

É necessário, ainda, que o município esteja inserido em uma das regiões turísticas integrantes do Mapa de Regionalização do Turismo 2009 do Ministério do Turismo (no caso de Santo Amaro, pertencente à zona turística Baía de Todos os Santos) e que também esteja inserido no Programa de Aceleração do Crescimento – PAC, no segmento Cidades Históricas (Santo Amaro está sendo beneficiada com sete projetos de restaurações⁸).

Verificando o município de Santo Amaro, diante desses critérios para a implantação de trem turístico, percebe-se a inexistência de seu sistema municipal de gestão do turismo (conselho, plano e fundo). Ressalta-se, no entanto, que o conselho municipal, apesar de ter sido criado pela Lei nº 1.825 de 23 de dezembro de 2009, encontra-se, há alguns anos, inoperante.

A Cartilha entende que todos estes elementos atuando de forma articulada geram fluxo turístico e assim justificam a proposta de implantação dos trens turísticos nas cidades.

Como já foi mencionado, atualmente é o PNT (2013-2016) que rege as políticas públicas de turismo no país, “para um desenvolvimento econômico sustentável, ambientalmente equilibrado e socialmente inclusivo”. (MINISTÉRIO DO TURISMO, 2013, pg. 52).

O PNT (2013-2016) determina uma série de diretrizes para alavancar o turismo, dentre elas: geração de emprego e renda; gestão descentralizada com a participação da sociedade; inserção de novos produtos turísticos; e regionalização do turismo⁹.

Observando a proposta do Plano e como este pode intervir para a implantação de trens turísticos, verifica-se que estes se tornam novos produtos para o mercado (se apropriam da história e da cultura), atuando de forma regional, envolvendo as cidades que são cortadas pelas estradas de ferro. Enquanto produto turístico, os trens são geradores de emprego e renda para os setores envolvidos (público, privado e sociedade civil). Para tanto, necessitam de uma gestão descentralizada para que os demais fatores se desenvolvam.

⁸ Igreja de Nossa Senhora da Purificação, Igreja de Nossa do Amparo, Igreja de Nossa Senhora do Rosário, Casa de Câmara, Arquivo Público, antiga Siderúrgica Trzan (implantação da Universidade Federal do Recôncavo Baiano) e o Mercado Municipal.

⁹ O mapa turístico brasileiro conta atualmente com 3.635 municípios, organizados em 276 regiões turísticas. (MINISTÉRIO DO TURISMO, 2013)

Na Bahia, apenas recentemente foi instituída a Política Estadual de Turismo, através da Lei nº 12.933 de 09 de janeiro de 2014. Assim como a Política Nacional de Turismo, os princípios norteiam, dentre eles, sobre a inovação de produtos, descentralização da gestão, regionalização, democratização, sustentabilidade e parcerias. Cenário também favorável ao resgate da ferrovia e a implantação dos trens turísticos. Um dos objetivos da Política Estadual de Turismo é “estimular e desenvolver o turismo interno”. (Art. 5º, parágrafo II) que conduz a mais um argumento para o resgate das estradas de ferro baianas, promovendo a integração das cidades.

Em se tratando de políticas municipais, Santo Amaro, apesar de ter um órgão oficial de turismo (Secretaria de Cultural e Turismo) não dispõe de um sistema de gestão para esta atividade (conselho ativo, fundo, plano municipal, Inventário turístico, Fórum, etc.). No entanto, é importante ressaltar a Lei nº 1.990 de 30 de dezembro de 2014, que dispõe sobre a política urbana e institui o Plano Diretor de Desenvolvimento Municipal – PDDM.

O PDDM, dentre os seus objetivos, aponta para a revitalização cultural e fortalecimento da identidade municipal através da preservação da história que possa contribuir, também, para o desenvolvimento turístico.

O Plano condiciona o município a implantar o inventário turístico e ações que possam incluir o turismo na rota de desenvolvimento econômico. Nos seus artigos 24 e 25, propõe a preservação da história e do meio ambiente, incentivando a difusão do conhecimento e garantindo a atração de turistas.

Para o prédio da Estação Ferroviária e o seu pátio (**Figura 34, 35 e 36**), assim como para outros sítios e edificações históricas de Santo Amaro, o artigo 39 (parágrafo XI) do Plano Diretor determina a revitalização e o restauro. Fica claro, aqui o reconhecimento dessas construções como elementos de valor cultural e turístico.



Figura 34: Estação Ferroviária de Santo Amaro (2015).
Fonte: Acervo digital de Marcus Vinícius Dias.



Figura 35: Estação Ferroviária de Santo Amaro (2015).
Fonte: Acervo digital de Marcus Vinícius Dias.



Figura 36: Pátio da Estação Ferroviária de Santo Amaro (2015).
Fonte: Acervo digital de Marcus Vinícius Dias.

No entanto, o PDDM em seu artigo 39 (parágrafo VI), não reconhece a estrada de ferro como um instrumento de desenvolvimento socioeconômico, ambiental e turístico, pois coloca que com a “desativação da ferrovia que perpassa a área urbana da sede de Santo Amaro, deverá ser implantado o Parque Linear da Ferrovia, especialmente voltado à integração da malha urbana através de ciclovias”. A proposta aqui é a retirada da estrada de ferro que corta a cidade para a implantação de parques infantis, quiosques, pista de Cooper e ciclovias, além de bicicletários municipal.

Diante do que foi apresentado sobre as políticas públicas federal e estadual, que vêm se firmando e reconhecendo as ferrovias brasileiras como instrumento de resgate da história do local e da região, através da implantação de trens turísticos, o Plano Diretor de Santo Amaro, neste caso, mostra incoerência, inclusive com a sua própria proposta. Por um lado, muitos dos seus artigos ressaltam a importância do desenvolvimento turístico, da requalificação paisagística, da preservação do meio ambiente e da preservação da histórica e da cultura, inclusive da revitalização da Estação Ferroviária. Por outro lado, impõe a “desativação da ferrovia” já apresentando uma proposta de projeto de intervenção pré-definida.

O turismo pode sim, constituir uma alternativa para resgatar esses espaços que abrigam a história da ferrovia na Bahia, extraindo o desejo dos turistas que buscam conhecer o diferencial do lugar e, neste caso, descortinar paisagens compostas por cânions, rios, cachoeiras, fazendas, pontilhões, onde cada vez mais necessitam de revitalização para fins turísticos. (Azevedo Junior, 2007).

Sendo uma atividade econômica que agrega valor aos atrativos de um lugar, o turismo pode ser um instrumento para garantir, ainda, a preservação da história das cidades contada através das estradas de ferro e os benefícios conquistados por estas durante o seu apogeu.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A implantação da ferrovia no Brasil, a partir da segunda metade do século XIX, trouxe o fortalecimento da economia, pois já existia a necessidade de investir em uma forma mais rápida de escoar a produção agrícola no país.

A ferrovia, como foi demonstrada, criou canais de comunicação, interligando cidades e promovendo o surgimento de tantas outras, sendo fator de definição do traçado urbano destas em torno das estações ferroviárias. Promoveu, o crescimento populacional nas localidades cortadas pelas linhas de ferro e, ainda, favoreceu o comércio, principalmente nas províncias do interior.

O objetivo da implantação das estradas de ferro sempre foi garantir a agilidade em transportar as cargas para o seu destino e, da mesma forma, viabilizou o deslocamento de pessoas, conhecimentos, práticas e memórias, que gerou a dinamização dos setores econômico, social, urbano e cultural. Esse foi o caso de Santo Amaro, que passou a realizar a entrega dos produtos dos engenhos de cana-de-açúcar com maior rapidez, assim como promoveu viagens para outras localidades, gerando troca de conhecimento e fomento cultural.

Essa dinamização, em torno das estações ferroviárias, foi fundamental para a consolidação do turismo, através do surgimento de hospedarias e estabelecimento como as agências de viagens, por exemplo. Como havíamos abordado, o turismo e o transporte são indissociáveis, pois as viagens sempre necessitarão de meios que viabilizem o deslocamento das pessoas para o seu destino turístico.

O turismo se apodera do transporte ferroviário transformando-o em um produto, algo que pode ser comercializado, onde lhes são fornecidos atributos específicos da cultura local (música, conforto, gastronomia, paisagem natural etc.), o que já vem acontecendo com muitos trens e estradas de ferro, que são vendidos como produtos turísticos.

O que percebemos hoje é que existe um potencial turístico capaz de promover a reativação de trens e suas linhas férreas, onde a promoção e o resgate da memória e do patrimônio cultural das localidades e regionais são inevitáveis, já que muitos prédios históricos, como as próprias estações ferroviárias, encontram-se abandonados.

O turismo, sim, pode propiciar o registro e difusão da memória documental e oral, a restauração desses edifícios, assim como a revitalização dos espaços ocupados irregularmente em torno das estradas de ferro. Em Santo Amaro, iria promover uma viagem que se apropria da paisagem composta de belezas naturais (rios, cachoeiras, bambuzais etc.) e construções históricas (ruínas de antigos engenhos de açúcar, fruto do trabalho dos africanos e negros escravizados).

Os trens, quando funcionavam a todo vapor, testemunharam uma parte da nossa história que hoje se encontra marginalizada. Resgatar e apresentar esse passado a essa e as futuras gerações são um desafio possível através da atividade turística.

A dinamização das cidades envolvidas pela ferrovia é fato. A Estrada de Ferro Santo Amaro se configura como um excelente exemplo, pois dispõe de paisagens diferenciadas e um rico patrimônio cultural, onde o casario, os solares e demais edifícios históricos surgiram com a implantação da ferrovia, ocasionada pelo período auge da economia das dezenas de engenhos no território municipal.

No resgate da sua estrada de ferro para fins turísticos, Santo Amaro teria um novo produto no mercado que levaria os passageiros para uma viagem no tempo, descortinando as belezas do Recôncavo Baiano. Ressalta-se, inclusive, que a região pertence à zona turística Baía de Todos os Santos, destino mais procurado por destino do Estado da Bahia.

Já que o turismo ferroviário no Brasil vem crescendo cada vez mais, isso faz com que ele se torne uma modalidade capaz de criar uma nova alternativa de deslocamento que, juntamente com os transportes rodoviário, aéreo e marítimo, possam atender o grande fluxo de pessoas e reduzir os congestionamentos durante as viagens turísticas.

Essa crescente demanda, no entanto, requer planejamento através de políticas públicas para que as antigas estradas de ferro possam se estruturar para viabilizar o funcionamento dos trens turísticos, trechos a serem comercializados como produtos prontos.

Para tanto, no caso da Bahia e assim da região a qual Santo Amaro se insere, é preciso promover um modelo de gestão integrado com os governos municipais da região, onde fosse priorizada a preservação do patrimônio natural e cultural.

Mais do que essa integração, é fundamental que políticas públicas setorizadas para o turismo ferroviário no estado, visando à reativação da Estrada de Ferro Santo Amaro, por exemplo, sejam formuladas em consonância com as àquelas criadas pelas esferas federal e estadual.

O governo Federal, através do Ministério do Turismo, reconhece, como já discutido, a atividade turística como instrumento de desenvolvimento socioeconômico. Políticas públicas vêm sendo elaboradas por meio de uma gestão descentralizada, onde delega responsabilidades para o estado e para os municípios, o que facilita a implantação de planos e projetos com participação popular e, portanto, de forma a atender de fato a realidade do local.

O Ministério do Turismo, através da “Cartilha de Orientação para Proposição de Projetos de Trens Turísticos e Culturais” torna-se um instrumento norteador para que municípios com estradas de ferro, a exemplo de Santo Amaro, possa reativá-las e implantar o trem turístico. É certo, por outro lado, que o município precisa também reconhecer o turismo como vetor de dinamização e, para isso, é fundamental que exista um sistema de gestão instalado, atuante e consolidado para propor um projeto como orienta a referida Cartilha, o que atualmente não acontece.

Dispor de um sistema de gestão turístico que seja atuante, demonstra o reconhecimento municipal do turismo como agente transformador. A promoção do desenvolvimento social, econômico, ambiental e cultural requer a elaboração de um planejamento com foco na sustentabilidade, onde haja principalmente a preocupação em preservar o patrimônio natural e cultural existente para que a atividade seja duradoura e capaz de gerar emprego, renda e fluxo turístico.

Diante desse cenário, o município de Santo Amaro estará apto a ter uma justificativa plausível para implementar o trem turístico. No entanto, a análise do Plano Diretor de Desenvolvimento Municipal de Santo Amaro, documento que a atual pesquisa considera único em se tratando de política pública municipal com diretrizes também para o turismo, demonstra o reconhecimento desta atividade como instrumento de desenvolvimento econômico e de revitalização cultural, inclusive quando propõe a restauração da estação ferroviária.

O que chama a atenção, no entanto, é a incompatibilidade do PDDM com as políticas públicas para o turismo ferroviário propostas pelo estado e pela União, que vêm pregando o

resgate cultural através do trem turístico, constatando neste produto um diferencial no mercado. Ao propor a desativação da estrada de ferro que corta a malha urbana para a implantação de um parque, o plano diretor contradiz, inclusive, os seus artigos e parágrafos que salientam a promoção do turismo através da conservação dos elementos históricos, culturais e paisagísticos, citando aqui a revitalização da estação de trem.

É preciso integrar essas políticas públicas para o setor, onde o turismo ferroviário seja de interesse, principalmente, dos municípios e que estes através de consórcios possam articular as reais necessidades e entender que a implantação do trem turístico regional é capaz de trazer muitos benefícios.

O trem turístico, em cidades históricas, como Santo Amaro ou qualquer outra, garante e necessita da recuperação do patrimônio cultural e histórico ferroviário, que em consequência irá atrair mais turistas, ampliando o tempo de permanência destes na região, pois diversificará e expandirá a oferta dos atrativos turísticos.

De um modo geral, avalia-se que o trem turístico, por ser um produto crescente no Brasil, traz uma série de vantagens locais e regionais. Além de promover a integração dos municípios e o desenvolvimento econômico das cidades envolvidas, é capaz de atrair investimentos para o *trade* turístico, estruturando o setor para oferecer melhores serviços, gerando emprego e renda para a população.

É preciso, no entanto, parceria e diálogo entre os órgãos públicos das esferas municipais, estaduais e federal, onde as políticas públicas para o turismo ferroviário possam ser construídas em conjunto, já que a atividade turística para existir necessita da integração não só do *trade* turístico, mas dos diversos setores públicos, a exemplo do meio ambiente, da economia, do social, da educação, da cultura e, inclusive e principalmente, dos órgãos de preservação do patrimônio natural e cultural.

Dessa forma, um projeto de implantação e resgate das ferrovias brasileiras, principalmente em cidades históricas, será construído com bases sólidas e condizentes com a realidade regional, pois, para que aconteça o desenvolvimento do turismo de forma sustentável, enquanto “indústria sem chaminé”, é necessário a parceria e o comprometimento de diversos setores, como àqueles citados acima, onde todos, em harmonia, trabalhem em prol de um único objetivo: promover qualidade de vida para moradores e turistas.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABOTTC. **Lista dos Trens**. Disponível em: <http://www.abottc.com.br/guia_lista.aspx>. Acesso em: 07 nov. de 2015.

ABOTTC. **Trem e turismo**. Disponível em: <http://www.abottc.com.br/trem_turismo_resultados.htm>. Acesso em: 30 de out 2014.

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

ANDRADE, José Vicente de. **Turismo – Fundamentos e Dimensões**. São Paulo: Editora Ática, 1992.

ANTT. **Ferroviário**. Disponível em: <<http://www.antt.gov.br/index.php/content/view/4741/Ferroviario.html>>. Acesso em: 07 nov de 2015.

ANTT. **Resolução nº 359, de 26 de novembro de 2003**. Dispõe sobre os procedimentos relativos à prestação não regular e eventual de serviços de transporte ferroviário de passageiros com finalidade turística, histórico-cultural e comemorativa. Disponível em: <http://appweb2.antt.gov.br/resolucoes/00400/resolucao359_2003.htm> Acesso em: 08 nov. 2015.

ANTT. **Trens turísticos e comemorativos**. Disponível em: <http://www.antt.gov.br/index.php/content/view/4928/Trens_Turisticos_e_Comemorativos.html> Acesso em: 30.10.2014.

ARAÚJO, Alessandra Oliveira; CANEIRO, Danilo da Silva; ARAÚJO, Wodis Kleber Oliveira. **Dinâmica territorial no recôncavo: o caso de Santo Amaro – Bahia – Brasil**. In:

14to Encuentro de Geógrafos da América Latina, 2013, Lima. Reencuentro de Saberes Territoriales Latinoamericanos. Lima: Unión Geográfica Internacional, 2013, pg. 1-13.

ARAÚJO, Tatiana Brito de. **Os engenhos centrais e a produção açucareira no Recôncavo Baiano**. Salvador: FIEB, 2002. (Prêmio FIEB de Economia Industrial, v.1).

ASSUNÇÃO, Paulo de. **História do Turismo no Brasil entre os séculos XVI e XX: viagens, espaço e cultura**. Barueri, SP: Manole, 2012.

AZEVEDO, Esterzilda Berenstein de. **Engenhos do Recôncavo Baiano**. Brasília, DF: Iphan/Programa Monumenta, 2009.

AZEVEDO JUNIOR, Manoel Ursino Tenório de. **Os caminhos de ferro: patrimônio histórico e turismo cultural no entorno da antiga estrada de ferro de Ilhéus**. Dissertação de Mestrado em Cultura e Turismo/Universidade Estadual de Santa Cruz. Ilhéus, 2007.

BAHIA. FUNDAÇÃO INSTITUTO DE PESQUISAS ECONÔMICAS. **Caracterização do Turismo Receptivo na Bahia – Relatório Final**. São Paulo, 2012.

BAHIA. SECRETARIA DE CULTURA. INSTITUTO DO PATRIMÔNIO ARTÍSTICO E CULTURAL DA BAHIA. **Bembé do Mercado**. (Coordenação de Antônio Roberto Pellegrino Filho; textos de Ana Rita Machado et. al.). Salvador: Fundação Pedro Calmon, 2014. (Cadernos do IPAC, 7).

BAHIA. **Decreto nº 10.018 de 05 de junho de 2006**. Cria o Monumento Natural dos Cânions do Subaé no Município de Santo Amaro, e dá outras providências. Disponível em: <<http://www.legislabahia.ba.gov.br>> Acesso em: 05 de out 2015.

BANGUE. **O município de Santo Amaro, engenhos centrais e a ferrovia Santo Amaro-Jacu**. Número 05 – Edição 01 – Sítio Inhatá, 16 a 30 de outubro 2001. Disponível em: <<http://www.bangue.com.br/portal/o-municipio-de-santo-amaro-engenhos-centrais-ferrovia-santo-amarojacu-ramal-catuicara-mapa/>>. Acesso em 15 de outubro de 2015.

BARRETTO, Margarita. **Manual de Iniciação ao Estudo do Turismo**. 11. ed. Campinas, SP: Papyrus, 1995.

BARRETO, Margarita. **Turismo e legado cultural: as possibilidades do planejamento**. 6. Ed. Campinas: Papyrus, 2006.

BENI, Mário Carlos. **Análise Estrutural do Turismo**. São Paulo: Ed. SENAC, 1998.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**. (1988). Disponível em: <<http://www.planalto.gov.br>>. Acesso em: 16 nov. 2015.

BRASIL, Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia. **Anuário Estatístico da Bahia 2013**. Salvador: SEI, 2014. Disponível em: <<http://www.sei.ba.gov.br>> Acesso em: 04 de nov. 2015.

BRASIL, Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia. **Informações Municipais**. Disponível em: <<http://www.sei.ba.gov.br>> Acesso em: 29 de out. 2015.

CAVALCANTI, Flávio R. **Decreto Feijó – Ou Plano Vasconcelos, Veloso & Rocha**. 2014. Disponível em: <<http://vfco.brazilia.jor.br/Planos-Ferrovios/1835-Lei-Feijo.shtml>>. Acesso em: 30 de set 2015.

COELHO, Franco. **A viagem histórica do Projeto Ver de Trem para a ECO-92 (Salvador a Rio de Janeiro)**. 29 mai. de 2011. Disponível em: <<http://www.amantesdaferrovia.com.br/video/a-viagem-historica-do-projeto>>. Acesso em: 10 nov. 2015.

CUNHA, Aloísio Santos da. **Descaminhos do trem: as ferrovias na Bahia e o caso do trem da Grota (1912-1976)**. Salvador: UFBA, 2011. (Dissertação de Mestrado).

ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS DO BRASIL. **E. F. Central da Bahia (1881-1911)**. Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/ba_monte%20azul/sfelix.htm>. Acesso em: 30 set. 2015.

EXPRESSO Transbaião irá percorrer 13 municípios baianos em junho. **G1-BA**. Salvador, 04 jun. 2013. Disponível em: <<http://g1.globo.com/bahia/noticia/2013/06/expresso-transbaiao-ira-percorrer-por-13-municipios-baianos-em-junho.html>>. Acesso em: 07 nov. 2015.

FRAGA, Carla Conceição Lana. **Análise da Sustentabilidade de Trens Turísticos no Brasil**. Rio de Janeiro: UFRJ/COPPE/ Programa de Engenharia de Transportes, 2008. (Dissertação de Mestrado)

FRAGA, Carla Conceição Lana. **Contribuição Metodológica para a Implantação de Trens Turísticos no Brasil**. Rio de Janeiro: UFRJ/COPPE/ Programa de Engenharia de Transportes, 2011. (Tese de Doutorado)

FRAGA FILHO, Walter. **Encruzilhadas da Liberdade: histórias de escravos e libertos na Bahia (1870-1910)**. Campinas, SP: Editora da UNICAMP, 2006.

FRATUCCI, Aguinaldo César. **Processos de Turistificação dos Espaços**. Instituto de Geociências, 2006.

FRATUCCI, Aguinaldo César; Schwants Gabriel Xavier Ludolf; e Maia, Yuri de Carvalho. **Estrutura da Gestão Pública do Turismo nos municípios do Estado do Rio de Janeiro**. Cultur-Revista de Cultura e Turismo. Ano 08, nº1. Fev/2014. Disponível em: <www.uesc.br/revistas/culturaeturismo> Acesso em: 02 out. 2015.

IBGE. **Censo 2015**. Disponível em: <<http://www.cidades.ibge.gov.br>> Acesso em: 20 de out 2015.

MAIA, Lourdes Regina Galvão. **Turismo e o patrimônio industrial ferroviário: um estudo sobre o Trem da Vale Ouro Preto/Mariana (MG)**. Dissertação (Mestrado) - Centro Universitário UNA. 2009. Programa de Mestrado em Turismo e Meio Ambiente.

MAMEDE, D. J. A; VIEIRA, G.L.; SANTOS, A.P.G. **Trens turísticos e patrimônio cultural: como o turismo ferroviário tem resgatado, preservado e valorizado o patrimônio cultural.** Caderno Virtual do Turismo. V.8, N.2. 2008.

MINISTÉRIO DO TURISMO. **Anuário Estatístico de Turismo 2015.** (Volume 42, ano base 2014). Disponível em: <<http://www.dadosefatos.turismo.gov.br>>. Acesso em: 18 nov. 2015.

MINISTÉRIO DO TURISMO. **Cartilha de orientação para proposição de projetos de trens turísticos e culturais.** Brasília, 2010.

MINISTÉRIO DO TURISMO. **Plano Nacional de Turismo 2013-2016. O turismo fazendo muito mais pelo Brasil.** Brasília, DF, 2013.

MINISTÉRIO DO TURISMO. **Trens Turísticos em Operação no Brasil.** Disponível em: <http://www.turismo.gov.br/sites/default/turismo/o_ministerio/publicacoes/downloads_publicacoes/lista_trens_turisticos_em_operacao.doc>. Acesso em: 05 nov de 2015.

MINISTÉRIO DO TURISMO. **Turismo apoia segmento de trens turísticos.** 08 de abril de 2014. Disponível em: <<http://www.turismo.gov.br/%C3%BAltimas-not%C3%ADcias/527-turismo-apoia-segmen-to-de-trens-turisticos.html>>. Acesso em: 15 de out. 2015.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. **Plano de Revitalização das Ferrovias. 2007.** Disponível em: <http://www.antt.gov.br/html/objects/_downloadblob.php?cod_blob=12354>. Acesso em: 15 de nov. 2015.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES/SECRETARIA POLÍTICA NACIONAL DE TRANSPORTES; UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA – UFBA; CENTRO DE ESTUDOS DE TRANSPORTES E MEIO AMBIENTE – CETRAMA. **Estudo de viabilidade técnica, econômica, social, ambiental e jurídico-legal para a implantação de sistemas de transporte ferroviário de passageiros de interesse regional. Trecho: Conceição da Feira (BA) – Salvador (BA) – Alagoinhas (BA). Volume 1. Salvador-Ba.** Termo de Cooperação nº 04/2011/SPNT/MT. Agosto de 2013.

MOSCOM, Maria Amélia. **O turismo e a ferrovia**. Americana, SP: Centro Universitário Salesiano de São Paulo – UNISAL, 2001. (Monografia)

PAIM, Zilda. **Isto é Santo Amaro**. 3 ed. – Salvador: Academia de Letras, 2005.

PANG, Eul-Soo. **O Engenho Central do Bom Jardim na Economia Baiana: alguns aspectos de sua história. 1875-1891**. Rio de Janeiro: Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro. 1979.

PEDREIRA, Pedro Tomás. **Memória histórico-geográfica de Santo Amaro**. Brasília: Edição do autor, 1977.

PINHEIRO, Otilie Macedo. **Plano Diretor e Gestão Urbana**. Florianópolis: Departamento de Ciências da Administração/UFSC: [Brasília]: CAPES: UAB, 2010.

PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTO AMARO. **Lei nº 1990 de 30 de dezembro de 2014**. Dispõe sobre a política urbana do Município, institui o Plano Diretor de Desenvolvimento Municipal de Santo Amaro e dá outras providências. Disponível em: <www.doem.org.br/ba/santoamaro>. Acesso em: 19 de nov. 2015.

QUEIROZ, Lúcia Maria Aquino de; SOUZA, Regina Celeste de Almeida (coord.). **Caminhos do Recôncavo: proposição de novos roteiros histórico-culturais para o Recôncavo baiano**. Salvador: [S.n], 2009.

REIS, João José. **Rebelião escrava no Brasil: a história do Levante dos Malês (1835)**. São Paulo: Companhia das Letras, 2003.

RODRIGUES, Marly. “Preservar e consumir: o patrimônio histórico e o turismo”. In: FUNARI, Pedro Paulo; PINSKY, Jaime (orgs.). **Turismo e Patrimônio Cultural**. São Paulo: Contexto, 2003. 3ª ed. – (Coleção Turismo Contexto)

SALLES, Helena da Motta. **Gestão Democrática e Participativa**. Florianópolis: Departamento de Ciências da Administração/UFSC: [Brasília]: CAPES: UAB, 2010.

SANTA INÊS, Antônio Leal de. **As Estradas da Esperança**. São Paulo: Clube do Livro, 1982.

SANTANA, Denilson Conceição. **A Rainha do Recôncavo, História do Engenho do Conde**. Recôncavo Baiano: Editora Faz de Conta, 2014. Disponível em: <www.denilsonsanatana.wordpress.com> Acesso em: 02 de dez. de 2014.

SANTOS, Milton. A Rede Urbana do Recôncavo. In: BRANDÃO, Maria de 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.

SANTURIAN, Alexandre (Compilado). Julho, 1991. **Estrada de Ferro Santo Amaro**. Disponível em: <<http://vfco.brazilia.jor.br/ferrovias/Bahia/04bahiaEFSA.shtml>> Acesso em: 06 de ago de 2015.

SECOM/PREFEITURA MUNICIPAL DE ALAGOINHAS. **Projeto Transbaião**. Alagoinhas, BA. 2013. Disponível em: <http://www.alagoinhas.ba.gov.br/index.php?link=visualiza_noticia&id_noticia=4457> Acesso em: 07 nov. de 2015.

SOUZA, Cristiane. **Trajetória de migrantes e seus descendentes: transformações urbanas, memória e inserção na metrópole baiana**. 2013. Tese (doutorado em Antropologia Social). Programa de pós-graduação em Antropologia Social da UNICAMP, 2013.

SOUZA, Robério Santos. **Tudo pelo trabalho livre: trabalhadores e conflitos no pós-abolição (Bahia, 1892-1909)**. Salvador: EDUFBA; São Paulo: Fapesp, 2011.

TOLEDO, Marcelo. Natureza e clima nostálgico movem turismo ferroviário pelo Brasil. **Folha de São Paulo**, São Paulo, 08 jul. 2015. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/turismo/2015/07/1653133-natureza-e-nostalgia-movem-passeios-de-trem-pelo-brasil.shtml>> Acesso em: 10 nov. 2015.

VER DE TREM. **Eco 92 História. A Viagem Histórica da Caravana Ver de Trem para a Eco 92**. Disponível em: <<http://projetovertrem.blogspot.com.br/p/eco-92-viagem-historica.html>>. Acesso em: 10 nov. 2015.

WIKIPÉDIA. **Transportes da Bahia**. Disponível em: <<http://www.wikipedia.com.br>> Acesso em: 15 out. 2015.

YOUELL, Ray. **Turismo: uma introdução**. São Paulo: Contexto, 2002.

ZORZO, Francisco Antônio. **Ferrovias e Rede Urbana na Bahia (1860-1930)**. Encontro Nacional da ANPUR. Feira de Santana: Universidade Estadual de Feira de Santana, 2003.

ZORZO, Francisco Antônio; VERAS FILHO, Rafael Rodas. A reconcentração dos fluxos e as mudanças da rede urbana do recôncavo da Bahia nos séculos XIX e XX. In: GOULARTI FILHO, Alcides; QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó (Orgs.). **Transportes e formação regional: contribuições à história dos transportes no Brasil**. Dourados: Ed. UFGD, 2011, pg. 219-236.