



UNIVERSIDADE
FEDERAL DE JUIZ DE FORA

**INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS
CURSO DE TURISMO**

**MODELO PARA REALIZAÇÃO DE PROJETO DE TRABALHO DE CONCLUSÃO
DE CURSO (TCC) DO CURSO DE TURISMO DA UNIVERSIDADE FEDERAL DE
JUIZ DE FORA**

**JUIZ DE FORA – MG
2009**



UNIVERSIDADE
FEDERAL DE JUIZ DE FORA

**INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS
CURSO DE TURISMO
NOME DO ALUNO**

O POTENCIAL TURÍSTICO DE JUIZ DE FORA PARA O DESENVOLVIMENTO DO
TURISMO FERROVIÁRIO.

ILUSTRATIVO

**JUIZ DE FORA – MG
2009**

TÍTULO DO PROJETO: O potencial de Juiz de Fora para o desenvolvimento do turismo ferroviário.

NOME DO ALUNO:

E-MAIL DO ALUNO:

PROFESSOR ORIENTADOR:

E-MAIL DO PROFESSOR ORIENTADOR:

1. APRESENTAÇÃO DO TEMA DE PESQUISA

TEMA: O turismo ferroviário em Juiz de Fora (MG).

1.1 PROBLEMATIZAÇÃO DO TEMA

O turismo ferroviário se encontra em franca ascensão no Brasil (TOMELIN in PANOSSO NETTO; ANSARAH, 2009). As provas do crescimento desse segmento se devem não somente pela criação de novos trechos ferroviários com fins turísticos, mas também pela readequação de linhas de cargas ou de passageiros, até então desativadas, objetivando atrair visitantes. Algo que contribui para o ganho de expressividade desse segmento no país é que o transporte ferroviário tem certa carga de nostalgia, além de ser um modal desconhecido para muitos, o que tem reforçado a procura por esse tipo de passeio.

Algo capaz de corroborar a tese no que tange a uma ênfase quanto ao apelo turístico desses trens se deve ao crescente movimento de inaugurações de “ferrovias turísticas” (ALLIS, 2006) no Brasil. Apesar de Berselli & Muller (2005, s/p) catalogarem 20 trechos ferroviários de natureza turística existentes em 2004, o *site* do Ministério dos Transportes indica que, atualmente, há 31 trens turísticos em operação no país, sendo o Trem do Pantanal (MS), que ligará Campo Grande a Miranda, inaugurado em 8 de maio de 2009, o mais recente projeto dessa natureza¹.

Faz sentido considerar ainda que a ascensão do turismo ferroviário no Brasil se insere em um momento em que o próprio Governo Federal coloca, após várias administrações, o modal ferroviário como prioridade concernente ao

¹ Informação disponível em: <http://www.antt.gov.br/destaques/trensdepassageiros.asp>. Acesso em: 10 jul. 2009.

desenvolvimento da infraestrutura no país e, conseqüentemente, do próprio Brasil².

Um documento emblemático, que sinaliza a busca pela priorização desse tipo de transporte, é o Plano Nacional de Logística em Transporte (PNLT). Em dado momento do texto, advoga-se quanto “[...] a mudança radical que se deseja para a matriz de transportes do País, em um horizonte de longo prazo (2025) [e que] pressupõe posturas agressivas por parte dos operadores de ferrovias” (DNIT, 2007, p.202).

Diante disso, ciente que Juiz de Fora possui não só expressiva malha ferroviária, como também se encontra estrategicamente localizada, na medida em que se situa próxima a dois importantes pólos emissores de turistas – São Paulo e Rio de Janeiro – é que este projeto de pesquisa se propõe a investigar o potencial da cidade para ofertar produtos turísticos relacionados ao segmento do turismo ferroviário.

Assim, diante do que foi exposto, indaga-se: **Juiz de Fora possui potencial turístico para ofertar produtos turísticos vinculados ao segmento turismo ferroviário?**

Para responder a esta questão, este trabalho deverá atender os seguintes objetivos:

1.2. OBJETIVO GERAL

Verificar a possibilidade de Juiz de Fora oferecer produtos turísticos relacionados ao turismo ferroviário.

1.3. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Mapear a infraestrutura ferroviária existente na cidade;
- Descrever as vantagens que esse segmento turístico ofertaria à cidade;

² O setor ferroviário viveu, após a década de 50, momentos de grande dificuldade. Além da opção realizada pelo poder público, especialmente a partir de Washington Luís, em priorizar o transporte rodoviário, bem como a partir da ascensão de meios de viagem mais rápidos, tais como o próprio automóvel e o avião (BERSELLI; MULLER, 2005, s/p), outro fator pesou para o declínio do sistema ferroviário brasileiro naquela época: o fracasso, por diversos fatores, a partir dos anos 50, das diversas iniciativas do Governo Federal em otimizar o uso das ferrovias. Desta maneira, o sistema ferroviário brasileiro viveria, no decorrer de praticamente toda a segunda metade do século XX, um longo período de ostracismo, motivado não só pela falta de investimentos no setor, mas também pelo avanço de outros modais de transporte. Esse quadro só viria a se modificar entre os anos de 1996 e 1997, quando Fernando Henrique Cardoso deu início ao controverso processo de desestatização das malhas ferroviárias até então pertencentes à RFFSA.

- Levantar a opinião de turistas quanto à disposição em viajarem turisticamente em trens turísticos em Juiz de Fora.

Esta pesquisa se justifica, basicamente, por duas causas: primeiramente devido ao potencial que o Estado de Minas Gerais possui para o turismo ferroviário, visto que contemplaria, sozinho, aproximadamente 15% da malha ferroviária no país, além de ser um dos Estados que mais detém trens turísticos; em segundo lugar, esta pesquisa é relevante para estimular o debate acerca desse segmento turístico em Juiz de Fora, cidade que conta com várias estações e linhas de trens, muitas delas subutilizadas.

As possíveis contribuições deste trabalho seriam não só uma contribuição acadêmica ao debate sobre a ascensão do turismo ferroviário no país, na medida em que há escassez de estudos sobre o tema no Brasil, como também a realização de um diagnóstico capaz de identificar a infraestrutura ferroviária existente em Juiz de Fora, algo que poderá contribuir para o planejamento futuro quanto à inserção do turismo ferroviário na cidade. Além disso, ao realizar-se um breve estudo concernente às motivações dos turistas para a viagem de trem, uma contribuição possível do presente trabalho seria o de estimular o debate acerca do turismo ferroviário na cidade, o que poderá contribuir, futuramente, para a geração de empregos e aumento de divisas decorrentes desse segmento turístico, que adentrariam no município.

Embora este documento seja subdividido em três partes – Introdução, Referencial Teórico e Metodologia –, a pesquisa decorrente deste projeto será organizada em cinco partes, a saber: na primeira parte, intitulada *Introdução*, apresentar-se-ão o contexto e a problemática em que se insere a questão de pesquisa, assim como sua justifica e as possíveis contribuições advindas da consecução do alcance dos objetivos propostos; na segunda seção, referente ao *Referencial Teórico*, realizar-se-á uma discussão teórica, tomando como base a bibliografia básica que versa a respeito dos principais assuntos tratados neste projeto de pesquisa, buscando evidenciar os benefícios que o turismo ferroviário apresenta; num terceiro momento, serão apresentados os aspectos e procedimentos metodológicos que conduziram a execução empírica desta pesquisa, bem como seus limites e generalizações; posteriormente, a quarta seção denominada *Apresentação e Análise de Resultados*, diz respeito à apresentação dos resultados

referentes à motivação dos turistas em viajarem ou não em trens turísticos. Nesta seção será apresentando também os resultados do mapeamento da infraestrutura ferroviária existente em Juiz de Fora, seguida de uma discussão acerca dos *Resultados* encontrados, buscando estabelecer relações entre os resultados obtidos e o referencial teórico selecionado para fundamentar teoricamente a pesquisa. Por fim, na quinta e última parte, intitulada *Considerações Finais*, são tecidas as principais considerações as quais este estudo permitiu chegar, bem como alguma recomendações para estudos futuros e/ou intervenções práticas..

2. REFERENCIAL TEÓRICO

A revisão da literatura deste trabalho contempla, basicamente, três eixos temáticos bem definidos, embora sejam complementares. Ressalta-se que o objetivo desse seccionamento é o de apresentar as referências de maneira mais didática, favorecendo assim a compreensão.

A discussão do primeiro eixo, que diz respeito ao turismo propriamente dito, se dará a partir de autores como Moesch (2002) e John Urry (1996), por entendermos que a visão de turismo dos pesquisadores transcende simplesmente a visão economicista da atividade, e que ainda se encontra vigente em vários estudos.

Assim, a motivação ao se fazer valer desses autores deve-se justamente à recusa em reduzir à atividade turística a uma prática econômica somente, desconsiderando assim os sujeitos nela envolvidos. E mais: conhecer como se articulam esses sujeitos; quais intermediários atuam nas relações entre anfitriões e visitantes; enfim, considerar que o “epicentro do fenômeno turístico é de caráter humano” (MOESCH, 2002, p.13)

Além dessas fontes, optaremos, ao longo da pesquisa, por adotar a obra de Beni (2004), na medida em que entendemos que esta fonte contempla a definição de elementos básicos capazes de constituir o fenômeno turístico.

Quanto ao segundo eixo, concernente ao turismo ferroviário, optaremos por adotar os seguintes estudos: Tomelin (*In* PANOSSO NETTO; ANSARAH, 2009), que, de certo modo, apresenta um das reflexões mais atuais acerca do tema, além de corroborar com a tese de que os turistas são atraídos por esse segmento face ao

caráter nostálgico que esse modal de transporte apresenta, isto é, o trem turístico favorece a lembrança do passado, pois favoreceria:

Guardar na experiência da viagem a emoção de ter vivido naquela época e ter sentido um pouco do cotidiano daqueles que se encantavam pelas máquinas [...]. (TOMELIN *in* PANOSSO NETO & ANSARAH, 2009, p.495).

Além das contribuições teóricas já assinaladas aqui, o estudo de Allis (2006), que pode ser considerado como uma obra de referência na área do turismo ferroviário, na medida em que se propõe a realizar um minucioso mapeamento das linhas ferroviárias com fins turísticos no Brasil, e Berselli & Muller (2005), cujo estudo, embora de caráter mais geral, apresenta como o turismo ferroviário pode ser entendido como uma prática do turismo cultural. Aliás, para dar sustentação à discussão do turismo cultural, teremos de, inevitavelmente, passar pela definição do que seja cultura. Para isso, o presente estudo se embasa na teoria semiótica da cultura de Geertz (1989) e, conseqüentemente, na recusa do antropólogo norte-americano em reduzir a cultura simplesmente à sua dimensão material, ou seja, conceber que a cultura não é constituída simplesmente por “complexos padrões concretos de comportamento – costumes, usos, tradições, feixes de hábitos” (GEERTZ, 1989, p.56). Antes disso, um entendimento de cultura mais coerente dar-se-ia ao levar em consideração que esta seria antes “[...] um conjunto de mecanismos de controle – planos, receitas, regras, instruções – para governar o comportamento”.

Quanto à discussão sobre o transporte, terceiro e último eixo, o aporte básico para a realização da pesquisa será feito a partir da obra de Palhares (2002), entendida como uma referência para a área. Não obstante nos faremos valer da sua discussão específica acerca do modal ferroviário.

3. METODOLOGIA

A presente pesquisa se faz valer de uma revisão bibliográfica sobre os eixos temáticos já assinalados anteriormente.

Uma segunda estratégia metodológica é a consulta de fontes secundárias (dados que já estão disponíveis previamente), buscando assim apreender a infraestrutura ferroviária existente na cidade.

Em seguida, para tentarmos captar o interesse dos visitantes em realizar passeios dessa natureza, realizaremos entrevistas semi-estruturadas, em dias e locais estratégicos.

4. BIBLIOGRAFIA PRELIMINAR

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES. **Trens de passageiros**. Disponível em: <http://www.antt.gov.br/destaques/trensdepassageiros.asp>. Acesso em: 10 jul. 2009.

BENI, Mário Carlos. **Análise estrutural do turismo**. 10. ed. São Paulo: Senac, 2004.

BERSELLI, Cristiane; MÜLLER, Dalila. **Os caminhos de ferro como alternativa turística**. Disponível em: http://www.ufpel.edu.br/cic/2005/arquivos/SA_00790.rtf . Acesso em 05 jan. de 2009.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES. **Plano Nacional de logística e transportes**. Brasília, 2007

GEERTZ, Clifford. **A interpretação das culturas**. Rio de Janeiro: LTC, 1989.

MAMEDE, Douglas; VIEIRA, Guilherme Lima; SANTOS, Ana Paula Guimarães. Trens turísticos e patrimônio cultural: como o turismo ferroviário tem resgatado, preservado e valorizado o patrimônio cultural. In: **Caderno Virtual de Turismo**, v.8, n. 2, 2008. p.81-94.

MOESCH, Marutschka. **A produção do saber turístico**. São Paulo: Contexto, 2002.

PALHARES, Ghilherme Lohman. **Transportes turísticos**. 2. Ed. São Paulo: Aleph, 2002.

TOMELIN, Carlos Alberto. Turismo ferroviário. In: PANOSSO NETTO, Alexandre; ANSARAH, Marília Gomes dos Reis. **Segmentação do mercado turístico**: estudos, produtos e perspectivas. Barueri: Manole, 2009. p. 487 – 504.

URRY, John. **O olhar do turista**: lazer e viagens nas sociedades contemporâneas. São Paulo: Studio Nobel (Sesc), 1996.