



## **Transporte ferroviário no turismo: uma análise do trem da Vale S.A. no trecho de Belo Horizonte a Nova Era**

Railway transport in tourism: an analysis of the Vale S.A. train on the section from Belo Horizonte to Nova Era

Glauce Costa Rodrigues Teixeira  
Universidade Federal de Minas Gerais/BR

Selma Denize Garófalo  
Universidade Federal de Minas Gerais/BR

Kerley dos Santos Alves  
Universidade Federal de Ouro Preto/BR

### **Resumo**

Este artigo investiga a relação entre o transporte ferroviário e o turismo, com foco na linha da Vale que conecta Belo Horizonte a Nova Era, uma importante rota da Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM). O objetivo principal é analisar como o transporte ferroviário impacta o desenvolvimento turístico e socioeconômico da região, com foco nas características que tornam o trem da Vale atrativo para turistas. Através de pesquisa bibliográfica, análise de dados históricos e operacionais, e trabalho de campo em Nova Era, o estudo identifica as forças, fraquezas, oportunidades e ameaças do turismo ferroviário, utilizando a análise SWOT como ferramenta principal. Buscar o entendimento de como a infraestrutura ferroviária pode impulsionar o turismo e o desenvolvimento socioeconômico, identificando oportunidades e desafios, é necessário devido à relevância do transporte ferroviário como forma sustentável e culturalmente rica para o turismo regional. Os resultados revelam que, apesar do transporte de passageiros ser secundário na linha, o trem oferece uma experiência rica, cênica e cultural, capaz de atrair turistas. A pesquisa conclui que a linha férrea tem um papel crucial no desenvolvimento turístico regional, porém necessita de investimentos e ações estratégicas para se consolidar como um atrativo turístico relevante.

**Palavras-chave:** Transporte ferroviário, Turismo, Estrada de Ferro Vitória a Minas, Análise SWOT

### **Abstract**

This article examines the relationship between railway transport and tourism, with a focus on the Vale line connecting Belo Horizonte to Nova Era, a key segment of the Vitória–Minas Railway (EFVM). The primary objective is to assess how railway transport influences tourism and socioeconomic development in the region, highlighting the attributes that make Vale’s train service appealing to tourists. Drawing on bibliographic research, historical and operational data analysis, and fieldwork conducted in Nova Era, the study applies SWOT analysis to identify the strengths, weaknesses, opportunities, and threats associated with railway tourism. Understanding the role of railway infrastructure in fostering tourism and regional development is essential, particularly given its potential as a sustainable and culturally significant mode of

transport. The findings indicate that, although passenger transport is a secondary function of this line, the train offers a rich scenic and cultural experience capable of attracting tourists. The study concludes that the railway plays a pivotal role in regional tourism development but requires targeted investments and strategic initiatives to be consolidated as a significant tourist attraction.

**Keywords:** Railway Transport, Tourism, Vitória to Minas Railway, SWOT Analysis

## I. INTRODUÇÃO

O transporte é fundamental para a dinâmica social, conectando pessoas, culturas e economias. No contexto do turismo, os meios de transporte desempenham um papel crucial na experiência do viajante, influenciando a escolha do destino e o tipo de viagem. As ferrovias, em particular, possuem um histórico de importância para o desenvolvimento econômico e social, e podem oferecer aos turistas uma experiência única, combinando transporte, cultura e paisagens.

Este estudo baseia-se em pesquisa bibliográfica, análise de dados históricos e operacionais, e trabalho de campo no município de Nova Era, em Minas Gerais. Nota-se que apesar de no Brasil os trens de carga serem prioridade, as ferrovias têm um papel significativo no turismo, facilitando o acesso e enriquecendo as experiências turísticas através da conexão com a cultura e a história. O trem Vitória-Minas não possui o turismo como objetivo principal, mas, apresenta características que podem atrair o turista e ser utilizados por operadoras de turismo, podendo o próprio trem ser o atrativo.

O objetivo principal é analisar como o transporte ferroviário impacta o desenvolvimento turístico e socioeconômico da região, com foco nas características que tornam o trem da Vale atrativo para turistas.

## 2. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

O turismo é capaz de gerar renda e emprego através da valorização de uma localidade, fazendo uso de estratégias e através de experiências diferenciadas. Os meios de transporte são utilizados para se mover entre destinos e fazem parte da experiência turística e para tanto, devem ser acessíveis, de qualidade e fazer parte do planejamento turístico.

Conforme conceituado por La Torre (2002), o transporte é:

concebido como uma máquina, uma carruagem, uma embarcação ou liteira, que serve para transportar pessoas ou objetos de uma parte para outra. Os cientistas calculam que o homem apareceu na terra a cerca de 600 mil anos, porém, os meios de locomoção velozes, como o barco, o carro, o trem e o avião, surgiram em anos recentes, e a função principal é a integração de todos os elementos que traz como



*Transporte ferroviário no turismo: uma análise do trem da Vale S.A. no trecho de Belo Horizonte a Nova Era*

consequência a ampliação do macroeconômico, social e político em que se desenvolve a atividade humana (La Torre, 2002, p.02).

Nesse contexto, deslocamento é o ponto em comum entre transporte e turismo, como destacado por Lohmann e Castro (2013), uma vez que todo viajante a lazer ou a negócios utiliza de um meio de transporte para chegar a seu destino. Eficientes meios de transportes podem ajudar a alavancar o destino turístico, impulsionando o crescimento econômico com aumento de hospedagem, alimentação, atividades recreativas e compras, além de gerar empregos.

Os meios de transportes, aviões, trens, ônibus e navios proporcionam acesso a locais diversos, mesmo os mais remotos, abrindo um leque de opções de viagens. A qualidade dos meios de transporte está diretamente ligada à experiência do turista, tornando a viagem mais atrativa quando são mais seguros e confortáveis, reduzindo o tempo entre destinos quando são bem integrados e permitindo melhor aproveitamento da viagem, sem estresse causado pelos deslocamentos.

La Torre (2002), entende que os sistemas de transportes turísticos:

se transformaram em meios estratégicos para o desenvolvimento, possibilitando a integração econômica e social das diversas regiões geográficas e participando de forma substancial na comunicação entre pessoas, facilitando assim a difusão cultural, e o desenvolvimento de bens e serviços (La Torre, 2002, p. 09).

De acordo com Beni (1998), o transporte é:

componente indispensável da vida moderna, então essencial para o Sistema de Turismo – SISTUR. O deslocamento pode ser feito através de diversos meios de transporte de acordo com a preferência do turista, condicionada geralmente ao custo e ao destino da viagem (Beni, 1998, p. 193).

O turismo e os transportes são interdependentes. A escolha do meio de transporte é uma das primeiras considerações ao se planejar uma viagem, influenciando significativamente a experiência do turista.

As ferrovias foram fundamentais na Revolução Industrial, transformando o transporte e a comunicação no século XIX. A primeira ferrovia para transporte regular de carga e passageiros foi inaugurada em 1825 na Inglaterra. No Brasil, as ferrovias foram fundamentais para o desenvolvimento econômico e a urbanização, como demonstrado pela Estrada de Ferro Vitória a Minas, que desempenha um papel vital na economia local ao conectar regiões produtoras a portos importantes.

O transporte ferroviário, em particular, não apenas facilita o acesso a destinos



*Glauce Costa Rodrigues Teixeira; Selma Denize Garófalo; Kerley dos Santos Alves*

turísticos, mas também oferece uma jornada que pode ser uma experiência cultural e histórica em si mesma. Este artigo se concentra no trem da Vale, que opera entre Belo Horizonte e Nova Era e que possui grande potencial turístico. A pesquisa analisa a influência do transporte ferroviário no desenvolvimento regional, focando nos benefícios, desafios e oportunidades do turismo ferroviário na região.

### 3. PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

A pesquisa utiliza uma abordagem qualitativa, combinando pesquisa bibliográfica, análise de dados históricos e operacionais, e trabalho de campo em Nova Era. O objetivo principal é analisar o potencial turístico da Estrada de Ferro Vitória-Minas (EFVM) na região, utilizando a ferramenta da análise SWOT para avaliar as condições e perspectivas do turismo ferroviário, considerando o impacto do trem da Vale.

A pesquisa bibliográfica consultou obras de autores renomados sobre transporte, turismo e história das ferrovias no Brasil, fornecendo subsídios para a identificação de pontos fortes e fracos da EFVM como atrativo turístico. A análise de dados históricos e operacionais da EFVM forneceu informações sobre a evolução da linha, infraestrutura, serviços e características do trem, contribuindo para a análise das oportunidades e ameaças relacionadas ao turismo ferroviário em Nova Era.

O trabalho de campo, realizado em Nova Era entre 16 e 19 de maio de 2024, consistiu em observação participante no decorrer do percurso e conversas com gestores públicos da cidade. As percepções locais sobre o impacto do trem no turismo, os desafios e oportunidades da região, e o potencial da EFVM como atrativo turístico foram importantes para a definição dos fatores internos e externos da análise SWOT.

A análise SWOT foi elaborada a partir da integração de dados coletados através da pesquisa bibliográfica, análise de dados e trabalho de campo, permitindo uma compreensão ampliada dos aspectos internos e externos que influenciam o turismo ferroviário em Nova Era.

A integração de dados de diferentes fontes possibilitou a construção de uma análise SWOT integrada - forças, fraquezas, ameaças e oportunidades foram identificadas através da pesquisa bibliográfica e da análise de dados históricos e operacionais da EFVM e foram definidas a partir do trabalho de campo, considerando as percepções dos gestores públicos e a realidade local.

Ademais, a pesquisa bibliográfica forneceu o arcabouço teórico, a análise de dados históricos e operacionais ofereceu a perspectiva histórica e infraestrutural, e o trabalho de

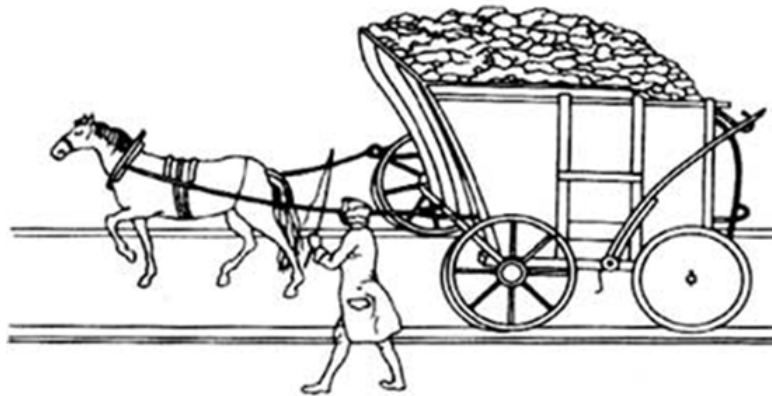
*Transporte ferroviário no turismo: uma análise do trem da Vale S.A. no trecho de Belo Horizonte a Nova Era* campo contextualizou a realidade local. Essa combinação de dados permitiu uma avaliação das condições e perspectivas do turismo ferroviário em Nova Era.

## 4. ANÁLISE E RESULTADOS

### 4.1. Desenvolvimento histórico das ferrovias

O transporte sobre trilhos já existia desde o século XVII, para transporte de carvão e minério de ferro extraídos de minas subterrâneas. Homens e cavalos puxavam carroças com rodas sobre os trilhos de madeira (Figura 1). No século XVIII os trilhos foram revestidos com ferro e as carroças substituídas por vagões, ficando mais fácil puxar as carroças e podendo levar mais cargas.

Figura 1. Trilhos de madeira, século XVII



Fonte: ANTF - Associação Nacional dos Transportes e Ferrovias, (2024)

Cisne e Gastal, 2010, citando a obra de Lickorish e Lenkins (2000), “Introdução ao Turismo”, consideram a “era das ferrovias”, como um segundo estágio na História do turismo, considerando não apenas os trens, mas os meios de transportes que revolucionaram o modo de viajar, onde um mercado novo e crescente fez surgir o termo “turismo de massa”. Foi neste estágio também que apareceu Thomas Cook, contribuindo para o desenvolvimento e dando novo significado às viagens.

Conforme Santos (2021), no início do século XIX, o inventor inglês Richard Trevithick desenvolveu o primeiro veículo de quatro rodas movido a vapor, capaz de operar em trilhos. Em 1804, ele conduziu uma bem-sucedida experiência com esse veículo, transportando um vagão carregado com 9 toneladas de carvão por 15 km de trilhos em uma mina no País de Gales. Essa foi a primeira locomotiva funcional do mundo, inspirando outros inventores a seguirem seu exemplo (Figura 2).

*Glauce Costa Rodrigues Teixeira; Selma Denize Garófalo; Kerley dos Santos Alves*

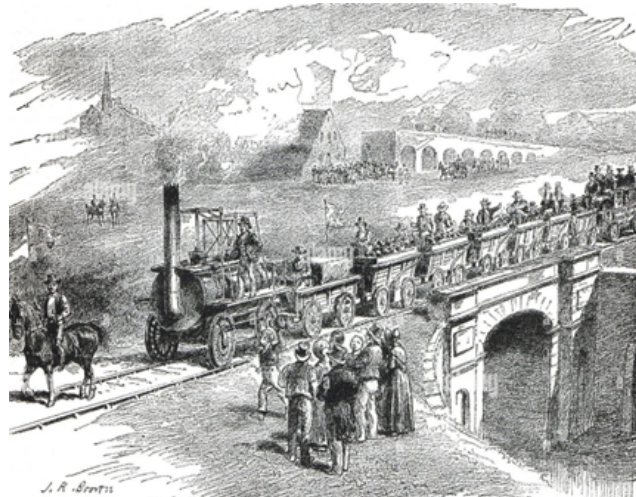
Figura 2. Locomotiva a vapor de George Stephenson, 1814



Fonte: ANTF - Associação Nacional dos Transportes e Ferrovias, (2024)

A primeira ferrovia construída no mundo para transporte regular de carga e passageiros (Figura. 3) era inglesa. Foi inaugurada em 27 de setembro de 1825, ligando as cidades de Stockton e Darlington na Inglaterra.

Figura 3. Locomotiva usada na primeira ferrovia do mundo.



Fonte: Diego Chermant, blog Ferrovias e trens antigos, (2016)

A estrada de ferro foi uma das maiores conquistas da Revolução Industrial, revolucionando o transporte de cargas e passageiros. Os trens substituíram as carroças resolvendo o problema da falta de transporte e comunicação no século XIX, assim como também serviram de “instrumentos de colonização utilizados pelas grandes potências” (Borges, 201, p.28).

*Transporte ferroviário no turismo: uma análise do trem da Vale S.A. no trecho de Belo Horizonte a Nova Era*

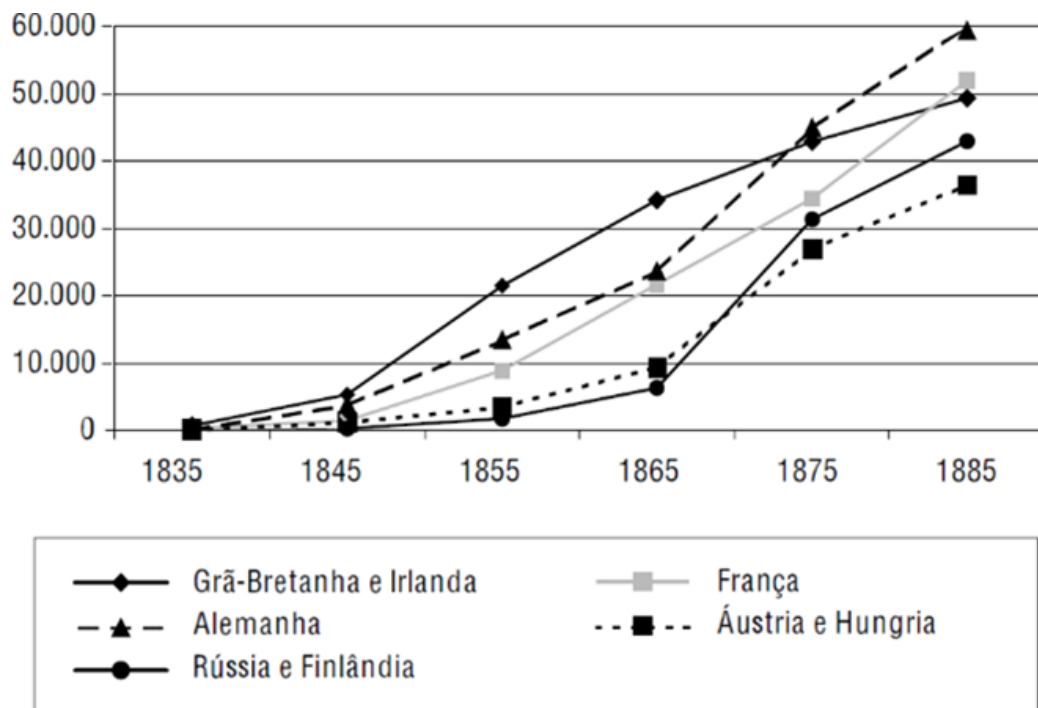
As ferrovias reduziram o tempo e o espaço entre destinos, propagando cultura, costumes, ideias, além da importância para a economia moderna, impulsionando a indústria metalúrgica.

Conforme Arias Neto (1997),

As ferrovias tinham capacidade de abrir países, até então isolados do mercado mundial pelo alto custo dos transportes, de aumentar a velocidade e o volume das comunicações por terra de homens e mercadorias (Arias Neto, 1997, p.89).

Ainda conforme o mesmo autor, a partir de 1820-1830 as ferrovias se expandiram passando de dezenas de quilômetros no mundo todo. Em 1840 havia mais de 7 mil, e dez anos mais tarde mais de 37 mil. O Gráfico 1, a seguir mostra a evolução das estradas de ferro (em quilômetros) de 1835 a 1885 na Grã-Bretanha, Alemanha, França, Rússia e Finlândia e Áustria e Hungria.

Gráfico 1. Evolução das estradas de ferro de 1835 a 1885 (valores em quilômetros)



Fonte: Lickorish e Jenkins, (2000)

Segundo Lohmann, Fraga e Castro (2013), com avanço das ferrovias em todo mundo vieram as exigências de mais conforto e novos avanços tecnológicos foram alcançados, como carros-dormitório, vagão restaurante e outros. As melhorias implementadas proporcionaram mais comodidade alavancando o turismo através do transporte ferroviário.

*Glauce Costa Rodrigues Teixeira; Selma Denize Garófalo; Kerley dos Santos Alves*

No contexto brasileiro, a Estrada de Ferro D. Pedro II teve sua origem no decreto n. 641, de 26 de junho de 1852, que autorizou a concessão, a uma ou mais companhias, para a construção de uma estrada de ferro que partisse do município da Corte e terminasse nos pontos das províncias de Minas Gerais e São Paulo, que mais convenientes fossem (Brasil, 1853, p. 5).

Em 1854 foi inaugurada a primeira ferrovia brasileira, Estrada de Ferro Mauá (Figura 4, a seguir), ligando o Rio de Janeiro a Petrópolis, significando muito mais que inovação no meio de transporte e comunicação, “foi o marco na organização da produção do café, passando de um sistema mercantil-escravista para uma organização capitalista de produção” (Borges, 201, p.31). A Estrada de Ferro Mauá, foi de extrema importância incentivando empresas a investirem na construção de novas ferrovias. Na metade do século XIX, ajudou a desenvolver pequenos municípios do Rio de Janeiro e ampliou a economia do país, pois facilitava o acesso aos portos e aprimorava a exportação e importação de insumos. No século XX foram construídas várias linhas férreas ligando as regiões produtoras ao litoral.

Figura 4. Estrada de Ferro Mauá

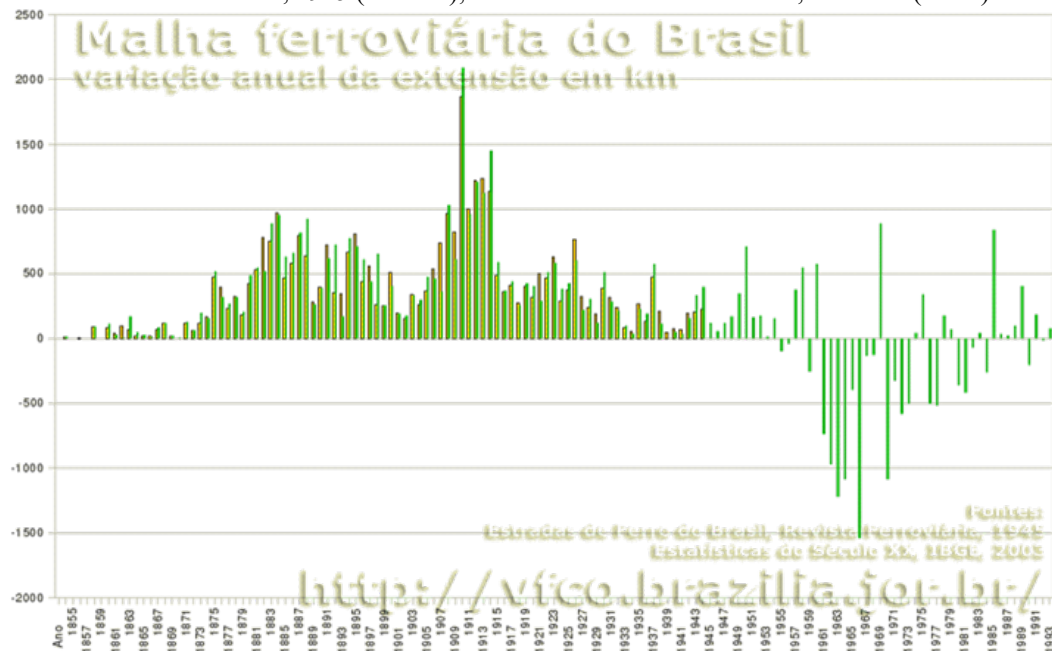


Fonte: Jorge Francisco Martins de Freitas. O Leme Magazine. (2020)

A falta de investimentos em infraestrutura e manutenção e a concorrência com transporte rodoviário fizeram com que o sistema ferroviário entrasse em decadência. Várias linhas foram desativadas e abandonadas. O gráfico 2, a seguir mostra a evolução da malha ferroviária de 1855 a 1993. É evidente a decadência no Governo de Juscelino Kubitschek de 1956 a 1961, quando se deu preferência para o transporte rodoviário.

*Transporte ferroviário no turismo: uma análise do trem da Vale S.A. no trecho de Belo Horizonte a Nova Era*

Gráfico 2 - Variação da malha ferroviária brasileira, segundo o suplemento Estradas de Ferro do Brasil, da Revista Ferroviária, 1945 (marrom); e as Estatísticas do Século XX, do IBGE (verde)



Fonte: Cavalcanti, (2010)

Obs.: Segundo o suplemento Estradas de Ferro do Brasil, da Revista Ferroviária, 1945 (marrom); e as Estatísticas do Século XX, do IBGE (verde)

A partir do processo de privatização das ferrovias, foram criadas várias empresas privadas que operam hoje a maioria das linhas ativas. O sistema ferroviário no Brasil ainda desempenha papel importante no transporte de carga, como milho, soja e minério de ferro, além de continuar buscando meios de investir e ampliar, a fim de se tornar mais eficiente e competitiva no mercado mundial.

No Brasil, o modal ferroviário, para transporte de passageiros tem maior representação nos trens urbanos sobre trilhos, com percursos curtos (Lohmann, Fraga e Castro, 2013), trens metropolitanos, metrô, mon trilhos, bondes o que segundo Palhares (2002), apresenta pouca importância para o turismo quando comparado com o trem de passageiro de média e longa distância. A outra parte representativa do transporte ferroviário é direcionada ao turismo de pequenos e médios percursos que realizam viagens cênicas e históricas, às vezes em vagões panorâmicos, gerando sentimento de nostalgia. Os trens turísticos são vistos também como o próprio atrativo, como o trem do vinho em Bento Gonçalves, onde o passeio é feito por Maria Fumaça e o turista assiste apresentações culturais com imersão na cultura italiana.

Klink (2017), aponta que a Estrada de Ferro Carajás (EFC) e a Estrada de Ferro Vitória-Minas (EFVM), operadas pela Vale, são as únicas linhas regulares de longa distância que

*Glauce Costa Rodrigues Teixeira; Selma Denize Garófalo; Kerley dos Santos Alves*

operam no Brasil, voltadas para transporte de minério e passageiros, sem levar em conta a finalidade turística do trem, que por ser raro pode atrair o interesse de turistas por vivenciar a experiência.

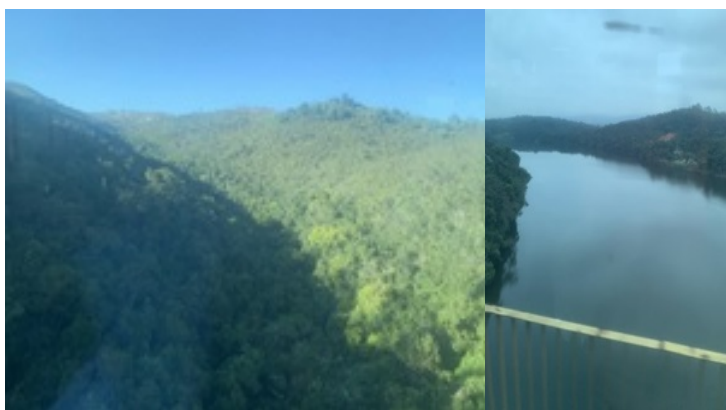
A Estrada de Ferro Vitória-Minas construída inicialmente para transportar café, hoje leva minério de ferro e outros produtos entre os estados de Minas Gerais e Espírito Santo, além de passageiros em busca de transporte seguro e lazer. A EFVM interliga as minas de minério de ferro de Minas Gerais ao Complexo Portuário de Tubarão, na Zona Metropolitana de Vitória, Espírito Santo. Percorre 42 cidades com paradas em 30 pontos. Possui classe executiva e econômica, carro restaurante, elevador para acesso de cadeirantes e vagão especial para pessoas com mobilidade reduzida. Com o avanço tecnológico a velocidade do trem passou a ser controlada automaticamente, além da comunicação via satélite e uma rede de rádios exclusiva para maquinistas e equipe de bordo, somado à comunicação com o Centro de Controle de Operações.

Conforme entrevista concedida ao jornal Estado de Minas (EM), o diretor da Estrada de Ferro Vitória a Minas, Sales, afirma que a ferrovia contribuiu para o desenvolvimento de cidades em território mineiro e no Espírito Santo. “Ainda é um vetor de desenvolvimento regional. Muitas cidades ao longo da ferrovia nasceram devido a ela” (Sales/EM).

Em Nova Era, devido ao grande fluxo de passageiros para Itabira (MG), existe um trem auxiliar que possui quatro saídas diárias da estação Desembargador Drumond-MG à estação Itabira.

Durante o percurso a paisagem é diferenciada (Figuras 5), com caráter cênico, margeando o Rio Doce na maior parte do trajeto, além “dos mares de morros mineiros, com diversas encostas íngremes e túneis” (Klink, 2017, p. 571).

Figura 5. Vista panorâmica do trem Vitória-Minas



Fonte: Dados da pesquisa

## 4.2. Benefícios do Transporte Ferroviário para Cargas de Grande Volume

O transporte ferroviário de carga (Figura 6) é mais utilizado para transporte de grandes volumes em percursos mais extensos, como minério de ferro, carvão mineral, derivados do petróleo e grãos, sendo mais eficiente em termos de consumo de combustíveis e de outros custos operacionais diretos (Novaes, 2007).

Figura 6. Trem de Carga - Ferrovia Vitória-Minas



Fonte: Dados da pesquisa

Para Alves, Ramos e Silva (2020), pode-se entender que a malha ferroviária no Brasil é um dos principais Produto Interno Bruto (PIB), do país e desde os anos 80 teve seu valor para a atividade comercial do país, chegando a movimentar mais de 1.661,3 milhões de toneladas por ano.

Segundo Santos e Silva (2015), o modal ferroviário é responsável por 30% das movimentações de carga no país. O Ministério dos Transportes- MT (2016) aponta as seguintes características para esse modal, conforme Quadro 1, a seguir.

Quadro 1: Vantagens e desvantagens do modal ferroviário

VANTAGENS	DESVANTAGENS
<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Grande capacidade de carga;</li><li>▪ Adequado para grandes distâncias;</li><li>▪ Elevada eficiência energética;</li><li>▪ Baixo custo de transporte;</li><li>▪ Baixo custo de manutenção;</li><li>▪ Possui maior segurança em relação ao modal rodoviário, visto que ocorrem poucos acidentes, furtos e roubos;</li><li>▪ Pouco poluente.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Alto custo de implantação;</li><li>▪ Transporte lento devido às suas operações de carga e descarga;</li><li>▪ Baixa flexibilidade com a pequena extensão da malha;</li><li>▪ Baixa integração entre os estados;</li></ul>

Fonte: Adaptado de Ministério dos Transportes- MT (2016)



Para Chopra e Meindl (2011) a desvantagem é possuir altos custos de carregamento e descarregamento, alto custo fixo para implantação de ferrovias, locomotivas, vagões e terminais. Conforme Ilario (2008), no Brasil a bitola, que tem como definição a distância entre os trilhos de uma ferrovia, tem três tipos: a larga (1,60 metros), a métrica (1,00 metros) e a mista, sendo isso muitas vezes um empecilho à integração das malhas existentes.

O transporte ferroviário é eficiente para grandes volumes de carga, destacando-se por sua eficiência energética e segurança. No entanto, enfrenta desafios como o alto custo de implantação e a inflexibilidade de rotas. Este segmento discute como essas características influenciam o turismo, especialmente em rotas como Belo Horizonte a Nova Era.

Segundo Costa (2024), Gildney Sales, diretor da Estrada de Ferro Vitória a Minas, em reportagem feita pelo jornal Estado de Minas, destaca que,

hoje, a ferrovia é responsável por 30% do transporte de produtos por este meio no país. “Além do minério, ela transporta celulose, carvão, calcário, produtos siderúrgicos e combustível”. O volume transportado em 2023 foi de 105,3 milhões de toneladas, sendo 85,1 milhões de toneladas de minério e 20,2 milhões de toneladas de carga geral (Costa//EM, 2024).

A Estrada de Ferro Vitória Minas (EFVM) interliga as minas de minério de ferro de Minas Gerais ao Complexo Portuário de Tubarão, na Zona Metropolitana de Vitória, Espírito Santo. O trem possui tecnologia avançada, com velocidade controlada automaticamente, comunicação via satélite e uma rede de rádios exclusiva para maquinistas e equipe de bordo.

#### **4.3. Nova Era e a ferrovia**

O desenvolvimento da cidade de Nova Era está intrinsecamente ligado à Estrada de Ferro Vitória Minas (EFVM). A ferrovia foi crucial para o desenvolvimento econômico e a urbanização, conectando Nova Era a Belo Horizonte.

Conforme a Revista Caminhos Gerais,

Desde o estabelecimento de São José da Lagoa (hoje Nova Era) como povoado, o acontecimento mais importante de transformação na vida de seus habitantes foi a chegada da Estrada de Ferro. Além de interligar os grandes centros comerciais, tinha como objetivo desenvolver o interior e abrir mercado para as indústrias da Inglaterra, fabricante de artefatos agrícolas, ferramentas e locomotivas a vapor. São José da Lagoa seria o ponto de conexão entre a Estrada de Ferro Vitória Minas (EFVM) e a Estrada de Ferro Central do Brasil (EFCB).

A chegada da ferrovia trouxe progresso e melhorias na vida econômica do distrito, impulsionando o crescimento populacional e o desenvolvimento de atividades comerciais e

*Transporte ferroviário no turismo: uma análise do trem da Vale S.A. no trecho de Belo Horizonte a Nova Era industriais.*

Em 1932, a Estação Ferroviária Desembargador Drumond foi inaugurada, servindo como entroncamento para Itabira da EFVM. Em 1936, a EFVM se conectou à Estrada de Ferro Central do Brasil (EFCB), ligando Nova Era a Belo Horizonte, Rio de Janeiro e Vitória, transformando o distrito em um importante entreposto de carga e baldeação de passageiros.

A partir da década de 1940, Nova Era passou a se consolidar como um entreposto comercial ferroviário para o transporte de minério de ferro, madeira e gado, impulsionando o crescimento da cidade e criando oportunidades de emprego.

Em 1999, os trilhos foram desviados do centro urbano, com a construção de um túnel, transferindo a administração para a estação Desembargador Drumond. Apesar das mudanças, a ferrovia continua sendo um elemento fundamental para a identidade e o desenvolvimento da cidade.

Figura 7. Túnel da EFVM da região de Nova Era



Fonte. Turismo, Cultura, Meio Ambiente. Edição Trimestral, nº 29.

Atualmente, Nova Era faz parte do Circuito do Ouro, e busca se consolidar no roteiro Entre Ruralidades e Personalidades, podendo a ferrovia ser considerada uma aliada, trazendo turistas do entorno.

O trem da Vale, no trecho entre Belo Horizonte a Nova Era, oferece uma oportunidade única para explorar a paisagem e a cultura local. O trajeto permite aos passageiros vivenciar a



*Glauce Costa Rodrigues Teixeira; Selma Denize Garófalo; Kerley dos Santos Alves*

história e a natureza de maneira confortável e imersiva, destacando a intersecção entre turismo e transporte ferroviário.

Para a realização da análise SWOT do turismo ferroviário na região de Nova Era, considerando o impacto do trem da Vale, identificamos vários elementos que contribuem para uma compreensão abrangente dos aspectos internos e externos que influenciam este setor, como mostrados no quadro 2, abaixo.

Quadro 2: Análise SWOT

<b>Força</b>	<b>Fraqueza</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• oferta de uma experiência única de viagem, combinando lazer e cultura</li><li>• infraestrutura robusta, já existente</li><li>• trens regulares e confiáveis</li><li>• rota com rica conexão cultural</li><li>• segurança e confiabilidade</li><li>• oferta de 2 categorias, classe econômica e executiva, vagão para portadores de mobilidade reduzida e vagão restaurante</li><li>• vagões com TV para informação e filmes selecionados</li><li>• ambiente limpo e com ar-condicionado</li><li>• equipe técnica de enfermagem</li><li>• não possui pedágio</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• limitação de horários</li><li>• infraestrutura de apoio inadequada nas estações</li><li>• falta de esforços de marketing na promoção do turismo</li><li>• acessibilidade limitada em algumas áreas ao longo da rota</li><li>• estações fora da cidade e pouco atrativas</li><li>• falta de interconectividade da estação com a cidade</li></ul>
<b>Oportunidades</b>	<b>Ameaças</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• exploração da paisagem e a cultura local</li><li>• criação de parcerias com operadoras turísticas</li><li>• realização de eventos temáticos no trem ou nas estações</li><li>• beneficiamento de políticas públicas e subsídios para melhorar a infraestrutura e promoção do turismo ferroviário</li><li>• expansão de serviços a bordo</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• concorrência com outros meios de transporte</li><li>• falta de investimentos</li></ul>

Fonte: Dados da pesquisa

Em relação aos pontos fortes da análise SWOT, o trem da Vale oferece uma experiência única de viagem, combinando lazer e cultura, o que é altamente atrativo para turistas interessados em rotas cênicas e históricas. A infraestrutura já existente é robusta, com trens mantidos regularmente e operando de forma confiável, o que é essencial para o planejamento de viagens. Além disso, a rota possui uma rica conexão cultural e histórica, passando por locais significativos que aumentam o interesse turístico. A segurança e a confiabilidade do transporte ferroviário são também pontos fortes, atraindo especialmente famílias e viajantes que priorizam esses aspectos.

O trem oferece duas categorias, classe econômica e classe executiva, um vagão para

*Transporte ferroviário no turismo: uma análise do trem da Vale S.A. no trecho de Belo Horizonte a Nova Era*

portadores de mobilidade reduzida e um vagão restaurante. Na classe econômica apesar de ser espaçoso as poltronas não reclinam, na classe executiva as poltronas são reclináveis, mais largas e com estofamento mais macio proporcionando maior conforto. Todos os vagões possuem televisão que transmite informações aos passageiros e filmes selecionados pela companhia. O vagão restaurante é composto por mesas para quatro e duas pessoas ao lado de grandes janelas que permitem visualizar todo o percurso. O serviço de restaurante é um conforto a mais, com circulação de um carrinho que atende a todas as classes com venda de café, refrigerante, petiscos, sanduíches e reservas para o almoço.

Cada vagão tem um funcionário que mantém o ambiente limpo e ajuda os passageiros com as malas no embarque e desembarque. O trem possui ar-condicionado em todos os vagões, o que proporciona maior conforto aos passageiros e conta com uma equipe com técnicos de enfermagem, para eventuais problemas que possam surgir com os passageiros durante o percurso. Existe uma parceria com o Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), que disponibiliza funcionários que circulam pelo trem esclarecendo dúvidas dos passageiros.

Quanto aos pontos fracos da análise SWOT, um dos principais desafios é a limitação dos horários de operação (só existe um horário de ida e um de volta), que pode desencorajar turistas que buscam flexibilidade em seus itinerários. A infraestrutura de apoio nas estações é inadequada, com serviços turísticos como informações, hospedagem e alimentação limitados.

A falta de esforços de *marketing* para promover efetivamente o turismo ferroviário em Nova Era também é um ponto fraco, assim como a acessibilidade limitada em algumas áreas ao longo da rota, o que pode ser um obstáculo para turistas com mobilidade reduzida. As estações são fora da cidade, são pequenas, e pouco atrativas. A falta de interconectividade da estação com o centro da cidade é um ponto fraco nos fins de semana, quando o ônibus que faz esta conexão, não circula, deixando os passageiros do trem dependentes de parentes ou aplicativos que não são regulamentados pela prefeitura de Nova Era.

Contudo, existem oportunidades significativas para parcerias com operadores turísticos para criar pacotes que incluam viagens de trem, acomodações e passeios turísticos locais. A realização de eventos temáticos no trem ou nas estações pode atrair diferentes segmentos de turistas. Beneficiar-se de políticas públicas e subsídios para melhorar a infraestrutura e promoção do turismo ferroviário é outra oportunidade. Além disso, a expansão da oferta de serviços a bordo, como guias turísticos, lojas de *souvenirs*, artesanato e experiências



gastronômicas locais, pode enriquecer a experiência dos passageiros.

Cabe ressaltar nas ameaças da análise SWOT, que o turismo ferroviário enfrenta a concorrência de outros modais de transporte, como ônibus e carros particulares, que podem oferecer maior flexibilidade ou custo-benefício. Por outro lado, a ferrovia é a melhor opção quando a rodovia se encontra bloqueada, como ocorrido no dia do retorno do trabalho de campo, além de não ter pedágios que encarecem o percurso.

## 5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Nota-se que o transporte ferroviário no Brasil tem maior importância em se tratando de cargas de grande volume e percursos de longa distância. No trem da Vale, Estrada de Ferro Vitória a Minas o serviço de passageiros é ofertado como fator de desenvolvimento regional. Apesar de o trem Vitória a Minas não ter o turismo como objetivo principal, apresenta características que podem atrair o turista e ser utilizados por operadoras de turismo, podendo o próprio trem ser o atrativo. O percurso Belo Horizonte a Nova Era margeia o Rio doce, o que faz da vista panorâmica um atrativo; tem o carro restaurante, filmes para assistir durante a viagem e, em determinado ponto, o alto falante traz uma narrativa sobre a história da ferrovia e da mineração no estado de Minas.

As ferrovias têm um papel significativo no turismo, não apenas facilitando o acesso, mas também enriquecendo as experiências turísticas através da conexão com a cultura e a história. Investimentos contínuos em infraestrutura ferroviária podem expandir ainda mais o turismo ferroviário no Brasil, como mostram os planos de expansão e modernização das ferrovias nacionais.

Estudos futuros podem abordar outros tipos de turismo ligados ao modal ferroviário, como o Turismo de Experiência e o Turismo de Base Comunitária nas estações ferroviárias.

## REFERÊNCIAS

- ALAMY STOCK PHOTO. Smith Archive. **Opening of the Stockton & Darlington Railway.** 1825. Disponível em: <https://www.alamy.com/opening-of-the-stockton-darlington-railway-1825-image268828662.html>. Acesso em: 8 abr. 2024.
- ALLIS, T. **Turismo, patrimônio cultural e transporte ferroviário: um estudo sobre as ferrovias turísticas no Brasil e Argentina.** 2006. Dissertação (mestrado) – Programa de Pós-graduação em Integração da América Latina, Universidade de São Paulo, 2006. Disponível em: <https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/84/84131/tde-11092007-112140/pt-br.php> Acesso em 10 abr. 2024.

*Transporte ferroviário no turismo: uma análise do trem da Vale S.A. no trecho de Belo Horizonte a Nova Era*

- ALVES, E. G. de C.; RAMOS, R. B. da S.; SILVA, C. R. **Transporte ferroviário no Brasil: Desafios e oportunidades**. Revista Conecta, São Paulo, Brasil, v. 3, p. 15–27, 2020. Disponível em: <https://www.fatecl.edu.br/revistaconecta/index.php/rc/article/view/18> Acesso em: 10 abr. 2024.
- ANTF-Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários. Histórico. Brasília, DF. 2024. Disponível em: <https://www.antf.org.br/historico/> Acesso em: 10 abr. 2024
- NETO, J. M. Arias. **As fantásticas máquinas do futuro**. *História & Ensino*, [S. l.], v. 3, p. 87–94, 1997. DOI: 10.5433/2238-3018.1997v3n0p87. Disponível em: <https://ojs.uel.br/revistas/uel/index.php/histensino/article/view/12696>. Acesso em: 8 abr. 2024.
- BENI, M. C. **Análise Estrutural do Turismo**. 2. ed. São Paulo: Senac, 1998.
- BORGES, B. G. Dossiê Ferrovias. **Ferrovia e Modernidade**. Revista UFG. Dez 2011. Disponível em: <https://revistas.ufg.br/revistaufg/article/view/48382/23717>. Acesso em: 8 abr. 2024.
- BRASIL. **Decreto n. 641, de 26 de junho de 1852**. Rio de Janeiro. autorização, obra pública, empresa de transporte ferroviário, província, (MG), (SP). Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/historicos/dpl/dpl641-1852.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/historicos/dpl/dpl641-1852.htm). Acesso em 10 abr. 2024.
- NOVA ERA, 3 Séculos de História. **Caminhos Gerais Especial Turismo, Cultura, Meio Ambiente**. Edição Trimestral, nº 29.
- CAVALCANTI, F. R. Centro oeste Brasil. **Evolução histórica da Malha ferroviária brasileira Extensão dos trilhos e variação anual**. 23 out. 2010. Disponível em: <http://vfco.brazilia.jor.br/Planos-Ferrovias/evolucao-quilometrica-das-ferrovias-no-Brasil.shtml> . Acesso em: abr. 2024.
- CISNE, R.; GASTAL, S. **Turismo e sua história: discutindo periodizações**. Disponível em: <https://portalidea.com.br/cursos/gesto-no-setor-turistico-apostila04.pdf> . Acesso em: 2 jun. 2024.
- EMMERICH, D. C. **Ferrovias e Trens Antigos. Mantendo Viva a História Ferroviária**. Stokton & Darlington Railway, a Primeira Ferrovia do Mundo, 2016. Disponível em: <https://ferroviasetrensantigos.blogspot.com/2016/12/stokton-darlington-railway-primeira.html>. Acesso em: 8 abr. 2024.
- COSTA, M. Estado de Minas Gerais. **Aniversário da EFVM. Vitória a Minas: 120 anos na travessia de histórias**, 2024. Disponível em: <https://www.em.com.br/gerais/2024/05/6855906-vitoria-a-minas-120-anos-na-travessia-de-historias.html>. Acesso em: 6 jun. 2024.
- FREITAS, J. F. M. de. **Inauguração da Estrada de Ferro de Mauá, a primeira ferrovia do Brasil**. O Leme Magazine. 2020. Disponível em: <https://www.leme.pt/magazine/efemerides/0430/estrada-de-ferro-de-maua.html#comentarios>. Acesso em: 10 abr. 2024.
- ILARIO, C. G. **A implantação do Ferroanel de São Paulo: Implicações para o sistema logístico do estado de São Paulo**. Monografia. UNICAMP. 2008.



- LA TORRE, F. **Sistemas de Transportes Turístico**. São Paulo: Roca. Tradução: Cláudia Bruno Galvão, 2002.
- LICKORISH, L. J.; JENKINS, C. L. **Introdução ao turismo**. Tradução: Fabíola de Carvalho S. Vasconcelos. Rio de Janeiro: Campus, 2000.
- LOHMANN, G.; FRAGA, C.; CASTRO, R. **Transportes e destinos turísticos: planejamento e gestão**. 1. ed. - Rio de Janeiro: Elsevier, 2013.
- KLINK, W. J. . **Uma experiência turística no trem de passageiros da Estrada de Ferro Vitória a Minas**. *Revista Turismo em Análise, RTA*. ECA-USP, v.28, n.3, p.551-573, set/dez., 2017.
- MEINDL, P.; CHOPRA, S. **Gestão da Cadeia de Suprimentos - Estratégia, Planejamento e Operações**. - 4ª Ed. – 2011
- MT – Ministério dos Transportes. Disponível em:  
<https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/dados-de-transportes/sistema-de-transportes/transporte-ferroviario>. Acesso 12 abr. 2024.
- NOVAES, A. G. **Logística e gerenciamento da cadeia de distribuição**. 3ª Ed. Rio de Janeiro: Elsevier, 2007. 246 p
- PALHARES, G, L. (2002). **Transportes Turísticos**. São Paulo, SP: Editora Aleph.
- SANTOS, A. R. dos; SILVA, Helder Antônio da. **Modais de transporte rodoviário e ferroviário: comparativo de viabilidade para escoamento da carga de uma multinacional produtora de cimento e agregados**. Disponível em:  
[https://www.researchgate.net/publication/284169369\\_modais\\_de\\_transporte\\_rodoviario\\_e\\_ferroviario\\_comparativo\\_de\\_viabilidade\\_para\\_escoamento\\_da\\_carga\\_de\\_uma\\_multinacional\\_produtores\\_de\\_cimento\\_e\\_agregados](https://www.researchgate.net/publication/284169369_modais_de_transporte_rodoviario_e_ferroviario_comparativo_de_viabilidade_para_escoamento_da_carga_de_uma_multinacional_produtores_de_cimento_e_agregados). Acesso em: 12 abr. 2024.
- SANTOS, S. dos. **Transporte Ferroviário: história e técnicas**. 2ª Ed. – Florianópolis, SC: Ed. do Autor, 2021. Disponível em:  
<https://www.sie.sc.gov.br/webdocs/sie/doc-tecnicos/livros-e-publicacoes/Transporte%20Ferrovi%C3%A1rio%20Hist%C3%B3ria%20e%20T%C3%A9cnicas%20-%202022%20-%20%202%C2%AA%20Edi%C3%A7%C3%A3o%20S%C3%ADvio%20dos%20Santos.pdf>. Acesso em 11 abr. 2024.