21 a 22 agosto 2025
CAMPINAS
VALENCIA
19 a 20 junho 2025
XVII SIIU
Seminário Internacional de Investigação em Urbanismo
DOI: 10.5821/siiu.14208

ENTRE O PATRIMÔNIO E O MERCADO

Desafios e Perspectivas do Turismo Ferroviário no Contexto do Programa SP nos Trilhos

D'AGOSTINI, Fernanda F.[1]
ABASCAL, Eunice H. S. [2]

Abstract
The article explores rail tourism as an instrument capable of revitalizing local economies and preserving collective memories, highlighting how previously underutilized railways can become tourist attractions. The analysis focuses on the transformative potential of these initiatives, as well as the risks associated with the process of deterritorialization, when market interests override the social and cultural demands of communities. According to the text, capitalist logic can generate commodification of spaces, weakening cultural authenticity and exacerbating regional inequalities. In this context, the SP nos Trilhos Program emerges as an ambitious plan to modernize and expand the São Paulo railway network, including the creation of tourist routes. Although it presents opportunities for economic growth and the promotion of historical heritage, there are challenges such as a lack of regulation, conflicts between cargo and passenger transportation, and a lack of integration between different levels of government. The proposed solution involves greater oversight of concession contracts, participatory governance, and public policies that protect the historical value of railways. Finally, the article relates rail tourism to sustainable development and regionalization, highlighting the importance of involving local communities in the management and operation of the sections. This promotes not only economic viability, but also social inclusion and cultural preservation.

Keywords: *Rail Tourism, Deterritorialization, Cultural Heritage, Sustainable Development.*

Resumo
O artigo explora o turismo ferroviário como instrumento capaz de revitalizar economias locais e preservar memórias coletivas, destacando como ferrovias, antes subutilizadas, podem se tornar atrativos turísticos. A análise se concentra no potencial transformador dessas iniciativas, bem como nos riscos associados ao processo de desterritorialização, quando interesses de mercado se sobrepõem às demandas sociais e culturais das comunidades. A lógica capitalista, segundo o texto, pode gerar a mercantilização dos espaços, enfraquecendo a autenticidade cultural e agravando desigualdades regionais. Nesse contexto, o Programa SP nos Trilhos surge como um plano ambicioso para modernizar e expandir a malha ferroviária paulista, incluindo a criação de roteiros turísticos. Embora apresente oportunidades de crescimento econômico e promoção do patrimônio histórico, há desafios como falta de regulamentação, conflitos entre transporte de cargas e passageiros e ausência de integração entre diferentes níveis de governo. A solução proposta envolve maior fiscalização dos contratos de concessão, governança participativa e políticas públicas que protejam o valor histórico das ferrovias. Por fim, o artigo relaciona o turismo ferroviário ao desenvolvimento sustentável e à regionalização,

[1] Grupo de Pesquisa: Paradigmas para o estudo de cidades ibero-americanas no século XXI, Arquitetura e Urbanismo, PPGAU, Universidade Presbiteriana Mackenzie, Brasil, 0009-0009-4707-7041, e-mail: arq.fernandafd@gmail.com.
[2] Grupo de Pesquisa: Paradigmas para o estudo de cidades ibero-americanas no século XXI, Arquitetura e Urbanismo, PPGAU, Universidade Presbiteriana Mackenzie, Brasil, 0000-0002-7721-220X, e-mail: eunicehab@gmail.com.

evidenciando a importância de envolver comunidades locais na gestão e operação dos trechos. Assim, promove-se não apenas a viabilidade econômica, mas também a inclusão social e a preservação cultural.

Palavras-chave: *Turismo Ferroviário, Desterritorialização, Patrimônio Cultural, Desenvolvimento Sustentável.*

Área temática: *Cidade.*

Subárea temática: *Turismo e Gentrificação.*

1. Introdução

O turismo ferroviário desempenha um papel único ao articular memórias coletivas e valores culturais. As ferrovias não são apenas meios de transporte, mas também símbolos históricos que conectam regiões, povos e narrativas. Lugares com infraestrutura ferroviária, muitas vezes abandonada ou subutilizada, têm o potencial de revitalizar suas economias ao resgatar essas memórias e transformá-las em atrativos turísticos. Segundo Kevin Lynch (1960), o patrimônio urbano funciona como um repositório de significados que estruturam a identidade coletiva de um lugar. Quando essas infraestruturas são integradas ao turismo, ativam o capital simbólico, que Pierre Bourdieu (1986) descreve como a capacidade de um bem cultural agregar valor social e econômico.

A prática de transformar ferrovias em destinos turísticos é particularmente relevante para municípios economicamente vulneráveis e com pouca diversificação produtiva. Como afirma Harvey (1989) em A Condição Pós-Moderna, a requalificação de espaços urbanos, quando realizada sob uma perspectiva sustentável, pode ressignificar áreas historicamente negligenciadas, criando novos circuitos de consumo e fortalecendo a economia local. Além disso, Urry e Larsen (2011) destacam que a experiência turística é profundamente influenciada por um "olhar construído", em que o apelo histórico e estético desempenha um papel fundamental.

No entanto, muitos projetos turísticos desconsideram as especificidades locais, priorizando interesses de mercado que frequentemente resultam em processos de desterritorialização. Segundo Lefebvre (1991), esse fenômeno ocorre quando a lógica capitalista redefine os usos do espaço, desconectando-os das comunidades locais e de suas funções originais, transformando-os em produtos consumíveis para um público externo.

A desterritorialização no contexto do turismo pode ser compreendida como a perda de identidade cultural e social de um lugar, à medida que ele é remodelado para atender às demandas do mercado turístico global. De acordo com Haesbaert (2004), esse processo envolve tanto uma desterritorialização física – quando há remoção ou deslocamento de populações locais – quanto uma desterritorialização simbólica, caracterizada pela transformação dos significados e valores associados ao território.

Essa dinâmica está intimamente ligada à lógica capitalista, que, aplicada ao turismo, se manifesta na mercantilização dos espaços urbanos e naturais. Como aponta Harvey (2005), o capital tende a remodelar territórios de acordo com interesses econômicos, promovendo a homogeneização e a padronização das experiências para atrair visitantes e maximizar lucros. Dessa forma, práticas locais, modos de vida e dinâmicas socioculturais são frequentemente descaracterizados ou até mesmo substituídos por um modelo turístico globalizado, em que a autenticidade dá lugar a uma representação comercializada da cultura.

A transformação de infraestruturas ferroviárias em ativos turísticos pode, portanto, reforçar desigualdades regionais. Em vez de promover a inclusão e o desenvolvimento territorial, essas iniciativas podem acabar beneficiando grandes grupos empresariais e concessionárias, em detrimento das populações locais. Como aponta Santos (1996) em A Natureza do Espaço, o planejamento territorial que ignora as relações socioespaciais tende a gerar exclusão e fragmentação.

Por outro lado, o potencial regenerador do turismo ferroviário é significativo quando as práticas respeitam o contexto territorial e as comunidades envolvidas. Cidades que conseguem incorporar os valores culturais de suas ferrovias ao planejamento urbano e turístico criam condições para um desenvolvimento mais equilibrado e sustentável. Essa abordagem é destacada por Jacobs (1961) em Morte e Vida de Grandes Cidades, ao enfatizar que o engajamento comunitário e o respeito às especificidades locais são fundamentais para a vitalidade urbana.

O turismo ferroviário no Brasil, enquanto potencial vetor de desenvolvimento regional, enfrenta contradições significativas entre as promessas de requalificação urbana e a realidade das práticas econômicas e políticas que sustentam sua operação.

Nos meses de outubro e novembro de 2024, o Governo do Estado de São Paulo anunciou importantes investimentos no turismo ferroviário por meio do Programa SP nos Trilhos, instituído pelo Decreto nº 68.566, de 29 de maio de 2024. O texto do decreto define: “Artigo 1º – Fica instituído o Programa SP nos Trilhos, sob coordenação da Secretaria de Parcerias em Investimentos, visando à estruturação de projetos de transporte de passageiros e cargas sobre trilhos no território do Estado de São Paulo”.

A atividade turística tem o potencial de se apoiar no capital simbólico representado por lugares e bens de significativo valor histórico-cultural. Essa prática possibilita uma propulsão do desenvolvimento de municípios e regiões que enfrentam desafios econômicos, especialmente onde há pouca diversificação produtiva. Patrimônios como as ferrovias carregam memórias que, quando revitalizadas, podem se tornar motores de transformação social e econômica.

A gestão urbana contemporânea frequentemente adota o turismo como uma estratégia eficaz para a requalificação e reabilitação de áreas degradadas, como ocorre em regiões próximas a orlas ferroviárias. O estímulo ao turismo, quando planejado e executado de maneira sustentável, pode gerar novas oportunidades de emprego, fortalecer o bem-estar social e reanimar a economia local. Essas iniciativas têm atraído a atenção de gestores públicos e planejadores urbanos, que veem no turismo ferroviário uma forma concreta de reabilitar espaços urbanos e promover inclusão social.

Contudo, o sucesso dessa abordagem depende diretamente da consolidação do turismo como um fator de desenvolvimento econômico sustentável. Para tanto, é necessário que essas ações sejam territorializadas e integradas à dinâmica socioespacial das regiões impactadas. Isso significa que o turismo deve ser pensado não apenas como uma atividade econômica pontual, mas como parte de um planejamento abrangente que considere as especificidades do território e das comunidades locais.

2. Objetivos

Este artigo propõe uma análise comparativa entre os resultados obtidos na tese de doutoramento defendida em 2019, intitulada: Ferrovias Turísticas no Brasil: Relações entre a Infraestrutura Ferroviária e o Território (D’Agostini, 2019), sobre o potencial do turismo ferroviário e as novas propostas estruturadas pelo Programa SP nos Trilhos. O foco está em avaliar os avanços alcançados no que se refere às questões territoriais e à qualidade do espaço construído e de vida para os moradores das regiões diretamente impactadas.

Para alcançar esses objetivos, utiliza-se o método analítico, comparativo e crítico, a partir da identificação dos fatores positivos e negativos relacionados à implementação dessas iniciativas, processo apoiado por conceitos prioritários, identificados em revisão bibliográfica. Como contribuição, o estudo busca delinear os fatores positivos para que possam ser amplificados, garantindo maior efetividade das políticas públicas, e apontar os desafios ou aspectos negativos que demandam atenção, com o objetivo de propor estratégias para sua mitigação.

3. Programa SP nos Trilhos: Desafios, Oportunidades e Conexões com o Turismo Ferroviário no Brasil

O Programa SP nos Trilhos, instituído pelo Decreto nº 68.566/2024, representa um ambicioso plano do Governo do Estado de São Paulo para modernizar e expandir o sistema ferroviário paulista. Com investimentos estimados em R$194 bilhões e a promessa de mais de 1 mil km de nova malha férrea, o programa visa revolucionar a forma como os paulistas se locomovem, tanto nas grandes cidades quanto nas regiões interioranas (São Paulo, 2024). Entre as ações previstas, destacam-se a implementação de 23 roteiros de turismo ferroviário, equipados com diversas comodidades e atrativos, como vagões restaurante, áreas de lazer e até mesmo vagões temáticos, que contarão a história da ferrovia e da região.

Contudo, a experiência brasileira com o turismo ferroviário evidencia um histórico de desconexão entre o patrimônio ferroviário e o território, resultando em impactos negativos na construção da identidade local e no sentimento de pertencimento das comunidades. Em estudos anteriores, constatou-se que o desenvolvimento de roteiros turísticos, muitas vezes, desconsidera as especificidades de cada localidade, privilegiando interesses de mercado em detrimento das demandas sociais e culturais

(D'Agostini, 2019). Esse processo resulta em uma desterritorialização – isto é, a perda da relação orgânica entre o espaço e a comunidade que o habita, quando a ferrovia se torna apenas um produto turístico, desvinculado de sua função original e de seu valor simbólico para os moradores (Haesbaert, 2004).

O uso do patrimônio ferroviário como atrativo turístico tem despertado interesse crescente no Brasil nas últimas décadas (Ministério Do Turismo, 2019; Estado de São Paulo, 2020). Apesar do potencial econômico e cultural, muitos projetos falham em promover benefícios duradouros para as comunidades locais, refletindo uma desconexão entre as políticas públicas, os interesses privados e as reais necessidades do território (IBGE, 2020). Essa problemática se manifesta na forma de roteiros turísticos que enfatizam a exploração comercial dos espaços, negligenciando a função original das ferrovias e, consequentemente, a construção de identidade e pertencimento das populações locais (IPEA, 2021).

Uma das principais questões no desenvolvimento do turismo ferroviário brasileiro reside na prevalência de concessões privadas para a exploração dos trechos férreos (ANTT, 2020; Ministério do Turismo, 2019). Se, por um lado, essas concessões podem atrair investimentos e expertise operacional, por outro, há o risco de que a lógica de mercado e os interesses corporativos se sobreponham ao interesse público (IBGE, 2020). Em muitos casos, os contratos de concessão não incluem cláusulas que assegurem a manutenção do patrimônio histórico, nem a promoção de atividades que valorizem a cultura local. Como resultado, o turismo ferroviário se torna um produto voltado predominantemente ao visitante externo, com poucos benefícios efetivos para a comunidade onde o trem opera (Estado De São Paulo, 2020).

Essa situação é agravada pela ausência de regulamentação específica que equilibre as demandas do setor privado com a responsabilidade socioambiental inerente ao uso de bens patrimoniais (IPEA, 2021). Assim, ocorre uma tendência de "mercantilização" do espaço ferroviário, no qual o capital privado prioriza resultados econômicos imediatos, em detrimento da preservação histórica e do desenvolvimento local de longo prazo (IBGE, 2020).

Estudos recentes (Ministério do Turismo, 2019; Estado de São Paulo, 2020) apontam que, em diversos estados brasileiros, alguns trechos turísticos pouco dialogam com a realidade local, criando barreiras físicas e simbólicas no tecido urbano. Em certos casos, as estações são restauradas apenas para fins estéticos e comerciais, sem integração com as dinâmicas cotidianas da população (IPEA, 2021). Isso resulta em roteiros que ignoram demandas essenciais, como mobilidade interna, preservação ambiental e inclusão sociocultural.

Outro fator comum é a dificuldade de coordenação entre diferentes esferas de governo (municipal, estadual e federal), acarretando sobreposições de competência e falta de políticas unificadas (ANTT, 2020). Assim, projetos turísticos que poderiam fortalecer a identidade local e gerar emprego e renda acabam por se converter em atrações pontuais, desconectadas da malha urbana e das necessidades do território (IBGE, 2020).

4. Conexões com Desenvolvimento Sustentável e Regionalização

A noção de sustentabilidade remete à capacidade de atender às necessidades presentes sem comprometer a possibilidade de gerações futuras satisfazerem suas próprias demandas (Brundtland, 1987). Tal conceito, consolidado a partir do Relatório Brundtland, foi posteriormente aprofundado por diferentes autores e instituições, destacando-se a Agenda 2030 da Organização das Nações Unidas (ONU), que apresenta 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) (UNITED NATIONS, 2015). No âmbito do turismo ferroviário, a sustentabilidade se traduz em políticas e práticas que assegurem o equilíbrio entre crescimento econômico, proteção ambiental e inclusão social (Sachs, 2007; Elkington, 1997).

O desenvolvimento regional, por sua vez, envolve a promoção de melhorias estruturais, econômicas e sociais em determinada localidade, considerando as especificidades culturais, geográficas e históricas de cada região (SANTOS, 2008). Nesse contexto, a ferrovia pode atuar como um vetor de integração territorial, fomentando a mobilidade sustentável e a geração de emprego e renda, desde que seu planejamento esteja alinhado às demandas locais (Ministério do Turismo, 2019; IPEA, 2021).

O potencial das ferrovias para reduzir emissões de gases de efeito estufa (GEE) é frequentemente citado como um dos principais benefícios do transporte ferroviário, já que trens emitem proporcionalmente menos CO_2 do que modais rodoviários (United Nations, 2015; ANTT, 2020). Além disso, a adoção de tecnologias mais limpas, como a eletrificação da malha ferroviária, pode contribuir

para a mitigação dos impactos ambientais e para o cumprimento de metas de redução de emissões definidas em acordos internacionais.

Quando inserido em um planejamento integrado, o transporte ferroviário turístico pode agregar valor às estratégias de mobilidade regional, contribuindo para a consolidação de sistemas multimodais e reduzindo a dependência de combustíveis fósseis (IBGE, 2020).

A formação de um cluster ferroviário – entendido como um Arranjo Produtivo Local (APL) que reúne empresas, instituições de ensino, pesquisa e demais atores relacionados ao setor ferroviário – pode impulsionar a economia regional (Porter, 1998). Essa concentração de atividades correlatas estimula a inovação, a qualificação de mão de obra e a melhoria contínua de processos, gerando sinergias capazes de fortalecer a competitividade e a sustentabilidade do setor (Haesbaert, 2004).

No caso do Programa SP nos Trilhos, a criação de um cluster ferroviário pode fomentar a produção de componentes, serviços de manutenção e soluções tecnológicas, beneficiando não apenas as rotas turísticas, mas também a malha ferroviária de cargas e passageiros em geral (Estado de São Paulo, 2020). Nesse sentido, o desenvolvimento regional se amplia, pois passa a envolver desde pequenas empresas locais até grandes concessionárias, articuladas em prol de objetivos comuns, como a geração de renda e a redução de desigualdades (Santos, 2008).

O impacto social do turismo ferroviário sustentável inclui a possibilidade de envolver comunidades locais na gestão e operação dos trechos, evitando processos de desterritorialização e a concentração de benefícios apenas nas mãos de grandes grupos econômicos (IPEA, 2021). Nesse sentido, a participação ativa dos moradores na concepção de roteiros, na oferta de serviços de hospedagem e gastronomia e na preservação do patrimônio cultural é fundamental para garantir que o desenvolvimento se traduza em ganhos reais para a população (Ministério do Turismo, 2019).

Ao empoderar as comunidades para que sejam protagonistas no planejamento e na tomada de decisões, evita-se o afastamento das populações tradicionais e promove-se uma relação de pertencimento e valorização do patrimônio ferroviário (Haesbaert, 2004). Esse protagonismo pode incluir, por exemplo, capacitações em turismo comunitário, criação de cooperativas de artesanato e inserção de manifestações culturais locais na experiência turística (IBGE, 2020).

5. Resultados

As desconexões práticas no turismo ferroviário brasileiro evidenciam a lacuna entre a intenção de valorizar o patrimônio e a efetiva promoção de desenvolvimento regional. Esse cenário reflete a urgência de estratégias integradas, regulamentação eficiente e maior envolvimento das comunidades locais, para que o turismo ferroviário se torne, de fato, um instrumento de valorização cultural e crescimento econômico sustentável.

O Programa SP nos Trilhos, ao propor a criação de 23 circuitos turísticos, inclui rotas que passam por cidades históricas, museus e pontos de relevância cultural, como o Expresso Mantiqueira, o Trem da Mata Atlântica e o Trem do Romeiro (São Paulo, 2024). Embora a iniciativa apresente oportunidades de crescimento econômico e de valorização do patrimônio, é fundamental avaliar de que forma as fragilidades já identificadas no turismo ferroviário brasileiro podem se repetir ou serem mitigadas nesse novo contexto.

A adoção de parcerias público-privadas (PPPs) e de contratos de concessão para a exploração de trechos ferroviários é um dos pilares do SP nos Trilhos (São Paulo, 2024). Por um lado, essas modalidades contratuais podem atrair investimentos, agilizar processos e trazer expertise técnica da iniciativa privada (ANTT, 2020). Por outro, o risco de mercantilização do patrimônio é elevado quando não há regulamentações claras que protejam o interesse público.

As ações potenciais dessas parcerias podem ser divididas em duas categorias:

- Investimento e modernização: A iniciativa privada pode acelerar a implantação de melhorias na infraestrutura ferroviária, incorporando novas tecnologias e serviços turísticos de qualidade.
- Otimização de recursos: O envolvimento de concessionárias pode otimizar o uso de recursos públicos, alocando-os em áreas de maior necessidade social.

Porém, conforme o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA, 2021), um dos maiores riscos dessas parcerias está no descaso com o patrimônio histórico, visto que em muitos casos, a ênfase no retorno financeiro pode levar à descaracterização das estações e do acervo ferroviário, ignorando o

valor simbólico e cultural desses espaços. Além disso, o desalinhamento com as políticas públicas decorrentes de contratos que não estabelecem cláusulas de proteção ao bem público faz com que o mercado priorize rotas mais lucrativas, em detrimento de localidades com menor apelo comercial, mas que necessitam de desenvolvimento socioeconômico.

Neste contexto identifica-se os seguintes riscos:

- Descaso com o patrimônio histórico: A ênfase no retorno financeiro pode levar à descaracterização das estações, ignorando seu valor cultural.
- Desalinhamento com políticas públicas: Sem cláusulas de proteção ao bem público, rotas lucrativas são priorizadas, deixando de lado regiões com maiores carências sociais.

Para evitar que a lógica de mercado se sobreponha ao interesse coletivo, é imprescindível aperfeiçoar os mecanismos de fiscalização e garantir cláusulas contratuais que obriguem as concessionárias a preservar o patrimônio histórico e a promover o desenvolvimento local. Nesse sentido, planos de gestão integrada – que reúnam órgãos públicos, concessionárias e comunidades – podem assegurar que as concessões atendam às necessidades sociais, culturais e ambientais.

A coordenação entre as diferentes esferas de governo (municipal, estadual e federal) e a articulação com a sociedade civil são desafios recorrentes na implementação de políticas ferroviárias. O SP nos Trilhos, ao propor um conjunto amplo de circuitos turísticos, requer governança participativa para que os projetos dialoguem efetivamente com as demandas de cada localidade.

Um terceiro ponto crítico no SP nos Trilhos é a conciliação do transporte de cargas e passageiros, principalmente quando se trata de trechos turísticos. Historicamente, a infraestrutura ferroviária brasileira foi voltada para o escoamento de produtos agrícolas e minerais, e a readequação para o uso misto exige planejamento técnico e operacional (ANTT, 2020).

Potenciais do Programa:

- Fortalecimento da economia regional: A criação de circuitos pode estimular a geração de empregos e a movimentação econômica em municípios que recebem o trem turístico.
- Valorização do patrimônio cultural: Ao integrar as políticas de preservação histórica com o turismo, o programa pode fomentar a requalificação de estações e estruturas ferroviárias subutilizadas.
- Otimização do uso da malha: A coexistência de trens de carga e de passageiros pode maximizar o aproveitamento dos trilhos, desde que haja adequação de horários e sinalização.
- Dinamização econômica: Com rotas turísticas e de carga operando de forma harmoniosa, municípios servidos pela ferrovia podem diversificar suas fontes de receita.

Riscos associados:

- Falta de coordenação entre entes públicos: Sem planejamento conjunto, há sobreposições e lacunas que inviabilizam a sustentabilidade do projeto.
- Desconexão com as comunidades locais: Se os municípios não participam ativamente, ignoram-se demandas como mobilidade interna e preservação ambiental.
- Atrasos e prejuízos: Caso a prioridade seja dada ao transporte de cargas, trens turísticos podem sofrer atrasos frequentes.
- Incompatibilidade de infraestrutura: A malha ferroviária pode não estar preparada para suportar simultaneamente cargas pesadas e conforto de passageiros.

Para superar esses desafios, é crucial desenvolver instâncias de governança que incluam representantes de prefeituras, secretarias estaduais, concessionárias e comunidades. A elaboração de Planos Diretores de Turismo e Planos de Mobilidade Urbana que contemplem a ferrovia como parte da malha de transporte local também contribui para alinhar os objetivos do SP nos Trilhos às necessidades regionais.

Para lidar com esses conflitos, o SP nos Trilhos precisa adotar planos de operação compartilhada, definindo faixas horárias específicas para o transporte de cargas e de passageiros, bem como investir na modernização dos trilhos e sistemas de controle. Além disso, o estabelecimento de mecanismos de

compensação – em caso de atrasos ou prejuízos – pode garantir maior segurança jurídica para as concessionárias e qualidade de serviço para os turistas.

6. Conclusões

O Programa SP nos Trilhos traz consigo a promessa de um novo ciclo de desenvolvimento ferroviário para o Estado de São Paulo, com impactos potenciais na mobilidade, no turismo e na preservação do patrimônio. Entretanto, como demonstram os estudos sobre turismo ferroviário no Brasil, é necessário atentar para os riscos de desterritorialização e mercantilização dos espaços, fenômenos que podem reduzir os benefícios sociais e culturais desse tipo de empreendimento.

Para que o turismo ferroviário cumpra seu papel de indutor de desenvolvimento local, é indispensável que haja uma regulamentação eficiente dos contratos de concessão, uma maior integração entre as políticas estaduais e municipais, além da efetiva participação das comunidades na tomada de decisões. Somente assim será possível garantir que as ferrovias não sejam apenas um produto turístico, mas um elemento vivo da história e da cultura regional, contribuindo para a construção de identidades e para o fortalecimento socioeconômico das populações locais.

Com base nas análises apresentadas, verifica-se que o Programa SP nos Trilhos, no contexto da gestão do turismo ferroviário, deve atentar-se aos seguintes pontos:

- Melhoria dos contratos de concessão
    - Inserir cláusulas que protejam o patrimônio histórico e assegurem o cumprimento da função social da ferrovia.
    - Garantir mecanismos de fiscalização e penalidades para concessionárias que não cumprirem as exigências de preservação.
- Planos integrados com governança local
    - Envolver prefeituras e conselhos municipais na definição e operação dos trechos turísticos.
    - Promover fóruns de discussão com a sociedade civil para alinhar expectativas e garantir benefícios diretos para a economia e a população locais.
- Educação e promoção do patrimônio
    - Investir em campanhas que valorizem a memória ferroviária e promovam o engajamento das comunidades.
    - Desenvolver materiais didáticos e eventos culturais que incentivem a apropriação do patrimônio.
- Desenho territorial e paisagístico
    - Integrar as ferrovias com o espaço urbano de forma harmoniosa, evitando a criação de barreiras físicas.
    - Planejar soluções que reduzam conflitos de uso e promovam a acessibilidade.

Essas medidas, quando somadas a uma visão de desenvolvimento sustentável e participativo, reforçam a possibilidade de o Programa SP nos Trilhos se tornar um modelo de sucesso no turismo ferroviário brasileiro. Nesse sentido, a articulação entre poder público, iniciativa privada e comunidades locais é fundamental para garantir não apenas a viabilidade econômica dos projetos, mas também a preservação do patrimônio, a inclusão social e o respeito às identidades culturais.

7. Referências

BOURDIEU, P. (1986). The forms of capital. In: RICHARDSON, J. (Ed.). *Handbook of Theory and Research for the Sociology of Education. Westport*. CT: Greenwood.

BRUNDTLAND, G. H. (Ed.). (1987). *Our Common Future*. Oxford: Oxford University Press.

D'AGOSTINI, F. F. (2019). *Ferrovias Turísticas no Brasil: Relações entre a Infraestrutura Ferroviária e o Território.* 340 f. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo.

ELKINGTON, J. (1997). *Cannibals with Forks: The Triple Bottom Line of 21st Century Business*. Oxford: Capstone.

HAESBAERT, R. (2004). *O mito da desterritorialização: do "fim dos territórios" à multiterritorialidade*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil.

HARVEY, David. (2006). *Condição Pós-Moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. Rio de Janeiro: Edições Loyola.

__ (2005). *O novo imperialismo*. São Paulo: Loyola.

JACOBS, Jane. (2000). *Morte e vida de grandes cidades*. São Paulo: Martins Fontes.

LYNCH, Kevin. (2011). *A imagem da cidade*. São Paulo: Martins Fontes.

LEFEBVRE, H. (1991). *A produção do espaço*. 2ª ed. São Paulo: Edusp.

SACHS, I. (2007). *Caminhos para o desenvolvimento sustentável*. Rio de Janeiro: Garamond.

SANTOS, M. (2008). *A Natureza do Espaço: técnica e tempo, razão e emoção*. 5ª ed. São Paulo: Edusp. (Original de 1996).

SÃO PAULO (Estado). (2024). *Decreto nº 68.566, de 2024*. Institui o Programa SP nos Trilhos. Diário Oficial [do] Estado de São Paulo, São Paulo.

SÃO PAULO (Estado). (2020). *Plano Estratégico de Desenvolvimento do Turismo do Estado de São Paulo*. São Paulo: Secretaria de Turismo do Estado de São Paulo.

URRY, J.; LARSEN, J. (2011). *The Tourist Gaze 3.0*. Los Angeles: SAGE.

7.1. Fontes eletrônicas

ANTT. Relatório de Gestão 2020. (2020). *Brasília: Agência Nacional de Transportes Terrestres*. https://www.gov.br/antt/pt-br/acesso-a-informacao/institucional/relatorios-de-gestao. (Acesso: 07/03/2025).

IBGE. (2020). *Cidades e Turismo no Brasil*. Rio de Janeiro: IBGE. https://www.ibge.gov.br/. (Acesso: 07/03/2025).

IPEA. (2021). *Infraestrutura Ferroviária e Desenvolvimento Local*. Brasília: IPEA. https://www.ipea.gov.br/. (Acesso: 07/03/2025).

MINISTÉRIO DO TURISMO. (2019). *Boletim de Turismo 2019*. Brasília: MTur. https://www.gov.br/turismo/pt-br. (Acesso: 07/03/2025).

PORTER, M. (1988). Clusters and the New Economics of Competition. *Harvard Business Review*, *76*(6), 77-90. https://hbr.org/1998/11/ clusters-and-the-new-economics-of-competition. (Acesso: 07/03/2025).

UNITED NATIONS. (2015). *Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development*. New York: um Publishing, 2015. https://sdgs.un.org/2030agenda. (Acesso: 07/03/2025).