



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ

Of. nº 178/2024 - Dep. Goura

Curitiba, 27 de Agosto de 2024

Ao Senhor

Marcio Nunes

Secretário de Estado do Turismo do Paraná

Assunto: O Cicloturismo no Paraná – aproveitamento de ferrovias desativadas

Prezado Sr Marcio Nunes,

Cumprimentando-o cordialmente, o Deputado que o presente subscreve, vem por meio deste solicitar atenção especial para a questão das ferrovias abandonadas, com vistas ao aproveitamento para cicloturismo, no Estado do Paraná.

Já é amplamente sabido que o cicloturismo, pelo seu caráter de deslocamento relativamente mais lento se comparado a modos motorizados, permite ao praticante da atividade, a despender mais tempo para absorver e experimentar as particularidades locais, usufruir da cadeia produtiva do turismo local de forma mais inclusiva e menos exploratória. Afirma-se que na Europa o impacto do cicloturismo na economia é quatro vezes maior, se comparado às opções de modais motorizados.

No Brasil já é público e notório que o ecoturismo e o cicloturismo estão em plena ascensão e demanda crescente no país, porém os desafios ainda são inúmeros quando analisamos a oferta e a falta de políticas públicas relacionadas ao tema.

O Paraná segue na mesma linha, com um amplo potencial para desenvolvimento, porém na prática, ações ainda tímidas. Nos últimos quatro anos, **o Mandato Goura tem esta pauta do cicloturismo como um dos seus pilares fundamentais**, promovendo ações para o fortalecimento da mobilidade ativa e do turismo sustentável.

Importante ressaltar inicialmente que este Mandato é pioneiro na ALEP, pela articulação para aprovação na Casa e sanção de diversos Projetos de Lei pelo



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ

governo do Estado do Paraná que buscam incentivar e fortalecer a prática do cicloturismo e contemplam regiões de leste a oeste, e de norte a sul do Estado, onde suas premissas são:

- a. Incentivo ao uso da bicicleta e ao turismo ecológico;
- b. Valorização da cultura e dos atrativos turísticos de regiões do Paraná e seus municípios;
- c. Melhoria da saúde e bem-estar dos cidadãos por meio da promoção do lazer e da atividade física;
- d. Desenvolvimento dos arranjos produtivos locais e a movimentação da economia das regiões do Paraná e seus municípios;
- e. Promoção da mobilidade e da acessibilidade.

Neste sentido, é patente que o cicloturismo pode proporcionar uma série de benefícios aos municípios, como a diversificação da economia regional, a criação e fortalecimento de micro e pequenos negócios, além do fortalecimento dos vínculos comunitários, que podem permitir a valorização da herança cultural material e imaterial, intercâmbio cultural entre moradores e visitantes, conservação do patrimônio histórico e meio ambiente.

Seguindo essas premissas como base e acompanhando um movimento que internacionalmente só vêm crescendo, relacionado com o **aproveitamento de estruturas ferroviárias abandonadas para o estabelecimento de rotas de cicloturismo**, que no contexto internacional já possui exemplos de grande sucesso como por exemplo:

- Chaquiñan (Quito, Equador), uma antiga ferrovia transformada em “rota ecológica” para bicicletas, considerada uma das trilhas mais bem estruturadas da América do Sul, pelo traçado, belezas, pavimento (terra e cascalho), com cerca de 175 mil visitas anuais;
- Monon Trail Greenway (Indiana, USA), uma antiga ferrovia transformada em parque linear, com 35km, tornou-se um símbolo nacional do programa “Rail to Trail” (Trilhos para Trilhas);



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ

- North Star Rails 2 Trails (Cranbrook, Canadá), uma antiga ferrovia transformada em trilha Trilha-parque implementada em 2010 e que já conta com 26 km pavimentados, conectando Cranbrook e Kimberley, British Columbia. Desde 2012 faz parte da Trans Canada Trail (sistema nacional que se estende por 24 mil km cortando todo o país);
- Programa Vias Verdes (Espanha). Trata-se de 7.600 km de linhas férreas desativadas, desde 1993 este Programa vem sendo implementado e que também faz parte do Programa “Caminhos Naturais”, que já conta com mais de 10 mil km implementados de corredores ecológicos.

No Brasil, iniciativas similares estão em amplo crescimento. Conforme **um levantamento feito pela Aliança Bike e Rede Brasileira de Trilhas, no país temos aproximadamente 8.000 km de ferrovias desativadas** e um dos aproveitamentos mais interessantes para este tipo de estrutura já que pode ser apontado como projeto demonstrativo é a da **Rota do Ferro em MG**, com cachoeiras, sítios históricos e arqueológicos, cerca de 4.000 ciclistas por mês, em contagens automáticas realizadas pela Aliança Bike, Rede Brasileira de Trilhas e SACIS/ Eco-Counter, com intervenções mínimas para sua implantação ele já contabiliza cerca de 47.000 ciclistas por ano e todos os benefícios associados à esta iniciativa.

Abaixo seguem algumas informações de outras iniciativas similares no Brasil:

- **Rota do Ferro (Minas Gerais)**. Antiga ferrovia transformada em Rota de MTB e Cicloturismo, com 90 km entre Caeté e Sabará MG, a poucos km de Belo Horizonte. Percorre toda a extensão do antigo e desativado ramal da Estrada de Ferro Sabará à Sta Bárbara (EFSSB), construído em 1895, e chamado de “Ramal Nova Era” ou “Ramal do Ferro”, que já recebe cerca de 47.000 visitantes por ano;
- **Ciclovía dos Trilhos (Santa Bárbara D’Oeste - SP)**. Trilhos transformados em ciclovía para mobilidade. Ciclovía pavimentada de 3 km



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ

na área urbana de Santa Bárbara D'Oeste, aproveitando parte do “Ramal de Piracicaba” (Nova Odessa - Pira);

- **Parque Linear de Caçador (SC)**. Trilhos transformados em Parque Linear com ciclovia, pista de caminhada e requalificação de toda a área onde os trilhos foram preservados e toda faixa de domínio foi requalificada com ciclovia, com pista de caminhada e sinalização adequada. Já foram 4,5 km entregues de 9 km ao todo do projeto. Este projeto se torna uma referência e um precedente importante pois a Prefeitura de Caçador (SC) conseguiu a cessão de uso da área, tanto da Rumo (concessionária), quanto da SPU (pelo uso da faixa de domínio);

- **Circuito Ernestina (Minas Gerais)**. Trilho em Trilha, na Zona da Mata mineira, o Circuito Ernestina tem 60 km implementados ao longo da estrada de ferro *Leopoldina Railway Company*, conectando Faria Lemos, Carangola e Caiana, este Circuito aproveita todo o leito ferroviário e as intervenções feitas ao longo do tempo, como túneis e estações antigas;

- **Trilha Verde da Maria Fumaça (Minas Gerais)**. Trilho em Trilha (ecovia), são 100 km de rota cicloturística implementada com o conceito de ecovia. Este percurso compreende o Ramal Ferroviário Diamantina-Corinto, trecho que foi inaugurado em 1914 pela Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM).

Outras iniciativas estão em pleno andamento, em suas mais diferentes fases de implantação, como a **Ferrovias do Vinho (RS)**, a **Ferrovias dos pampas (RS)**, a **Ouro Trilha (MG)**, a **Alta Mogiana (SP)**, ou a **E.F Central do Brasil Linha Auxiliar (RJ)**.

No Paraná, apesar do grande potencial já citado, **temos poucos exemplos de ações de cicloturismo com aproveitamento de ferrovias**, alguns exemplos urbanos bastante icônicos, como a ciclovia que segue a via férrea dentro da cidade de Curitiba, já mostram historicamente excelentes resultados para o modelo.

Ainda assim, já existem demandas e movimentos locais para **aproveitamento de ferrovias abandonadas, como é o caso da região de Ponta Grossa** (saindo do Bairro Uvaranas), paralela a linha “Central do Paraná” ainda em



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ

uso, seguindo na direção de Castro, Carambeí, Piraí do Sul e região, com grande potencialidade para estudo e posterior implantação de projeto piloto.

Também pode ser citada, ainda no campo das ideias, iniciativas como a construção da “ciclo-ferrovia” de aproximadamente 100km, aproveitando o traçado da histórica linha férrea que liga Curitiba a Paranaguá, reivindicada pelo Convention & Visitor’s Bureau de Morretes que já foi amplamente noticiada pela mídia, como a provável “ciclovía mais bonita do mundo”.

Considerando por fim as **diferentes bases de dados existentes sobre as ferrovias no Brasil**, que segundo o Ministério dos Transportes e DNIT representam ao menos três fases distintas relacionadas aos ramais ferroviários, a saber:

- i. “Trechos Desativados”: Já devolvidos pelas concessionárias e hoje são patrimônio SPU (Secretaria do Patrimônio da União) e estão fora da influência do Ministério dos Transportes.
- ii. “DNIT”: Trechos devolvidos pelas concessionárias e que hoje compõem o patrimônio do DNIT. Ainda está caracterizado como trecho ferroviário.
- iii. “Concedidos (sem tráfego)”: Trechos que ainda compõem o objeto dos contratos de concessão. Nesses trechos existe maior potencial para a retomada do transporte ferroviário ou estão em processo de devolução pelas concessionárias ao DNIT.

Vimos por meio deste detalhado histórico apresentado solicitar aos senhores os seguintes pontos:

- levantamento e envio de informações (mapas e levantamentos) relacionados aos diferentes trechos de ferrovias seguindo os critérios mencionados acima (“desativados, devolvidos ou concedidos e sem tráfego”)



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ

- **indicação de interlocutor** para o estabelecimento de agenda técnica, para **participação em grupo de trabalho a fim de discutir sobre potenciais trechos para implantação de projeto piloto no Paraná;**

Acreditando que o estabelecimento desta pioneira agenda propositiva no Estado, orientada à promoção e fomento do uso do leito das antigas ferrovias, muitas delas remontando a séculos passados, será um **importante instrumento** para a **preservação da nossa história**, o estabelecimento de **corredores de biodiversidade**, o incentivo a ações de **restauração do patrimônio cultural**, o **desenvolvimento regional**, bem como a **promoção de meios saudáveis de ligação** de lugares e pessoas através do **cicloturismo e turismo de base comunitária**. Fomentando também o tripé da sustentabilidade: **Econômico – pois estimula a economia regional e local**, com geração de trabalho e renda; **Ambiental – com deslocamentos não poluentes e saudáveis**; **Cultural – pela ressignificação das estações**, com a reutilização do espaço para diversos fins.

Reiteramos nosso compromisso histórico pelo tema e apoio para o início desta importante agenda, com diálogo e cooperação mútua relacionada ao turismo na natureza, especialmente o cicloturismo.

Em atenção ao princípio da economicidade, solicitamos que a resposta nos seja enviada ao e-mail protocolos.mandato@gmail.com.

GOURA

Deputado Estadual