



TEMA GERAL 1 - MONUMENTOS E SÍTIOS - SUBTEMAS: FORTIFICAÇÕES E PATRIMÔNIO MILITAR, PATRIMÔNIO RELIGIOSO, PATRIMÔNIO CULTURAL SUBAQUÁTICO, PATRIMÔNIO DO SÉCULO 20, PATRIMÔNIO INDUSTRIAL, ARQUITETURA VERNACULAR, PATRIMÔNIO POLAR, ARTE RUPESTRE.

COMPLEXO FERROVIÁRIO DE SÃO JOÃO DEL REI, MG: de transporte de passageiros à recurso cultural do Turismo¹

**OLIVEIRA, DANIELLA C. S. (1); FLEXA, BEATRIZ R. P. G. S. (2) BRUSADIN,
LEANDRO B. (3)**

1. Universidade Federal de Ouro Preto. Programa de Pós-Graduação em Turismo e Patrimônio.
Morro do Cruzeiro, s/n Ouro Preto, MG
daniella.santos@aluno.ufop.edu.br
2. Universidade Federal de Ouro Preto. Programa de Pós-Graduação em Turismo e Patrimônio.
Morro do Cruzeiro, s/n Ouro Preto, MG
E-mail beatriz.proenca@aluno.ufop.edu.br
3. Universidade Federal de Ouro Preto. Programa de Pós-Graduação em Turismo e Patrimônio.
Universidade Federal de Minas Gerais. Programa de Pós-Graduação em Ambiente Construído e
Patrimônio Sustentável. Morro do Cruzeiro, s/n Ouro Preto, MG
leandro@ufop.edu.br

RESUMO

A ferrovia apresenta-se como elemento importante para o desenvolvimento socioeconômico dos locais por onde passava no Brasil. Foram construídos bilheterias, pátios, vilas para funcionários, entre outros elementos, que hoje chamamos de complexos ferroviários e que compõem o patrimônio edificado industrial. O início do desmonte e desativação progressivo das ferrovias se deu na década de 1960, a partir do impulsionamento do desenvolvimento das rodovias e da indústria automobilística no Brasil, o que fez com que grande parte do patrimônio industrial ferroviário brasileiro fosse perdido. Entretanto, a singularidade do patrimônio ferroviário e a especulação do turismo geraram o processo de

¹ Agradecemos o apoio e fomento da Universidade Federal de Ouro Preto, da CAPES e FAPEMIG para o desenvolvimento desta pesquisa.

patrimonialização do Complexo Ferroviário de São João del Rei (MG). O objetivo deste trabalho é apresentar o Complexo Ferroviário na cidade de São João del Rei, seu processo de patrimonialização, demonstrando seus diferentes usos ao longo do tempo, e analisar o paradoxo da hospitalidade no processo de construção da atividade turística e as relações com a comunidade local. Para isso, metodologicamente, é realizada pesquisa qualitativa descritiva, por meio de levantamento bibliográfico, documental, e entrevista semiestruturada com cinco pessoas dentre os grupos que atuam na preservação da memória ferroviária de São João del Rei. Como resultados constatou-se fatores que sustentam que essa memória é permeada pelas relações sociais cuja população ainda sente-se apegada à dinâmica da ferrovia do passado, entretanto algumas práticas feitas para acolher a comunidade dentro da ferrovia podem afastá-las devido a forma como são realizadas. Considera-se, ainda, que o turismo favorece a conservação do lugar, mas é preciso ponderar a importância da relação entre a atividade e a localidade, incentivando e valorizando as relações sociais e os bens culturais da cidade.

Palavras-chave: Memória ferroviária; Turismo; Patrimônio Cultural; São João Del-Rei;

1. Introdução

O patrimônio cultural, baseia-se conceitualmente nas relações sociais, que produzem memórias coletivas, individuais, temporais e que se relacionam com espaço, inclusive diante dos usufrutos do turismo. “A memória é um elemento essencial do que se costuma chamar identidade, individual ou coletiva, cuja busca é uma das atividades fundamentais dos indivíduos e das sociedades de hoje, na febre e na angústia” (LE GOFF, 2003, p. 469). O autor ainda afirma que a memória é um fenômeno individual e coletivo, que assim como o patrimônio, possui suas bases nas relações sociais de um determinado povo ou lugar, como o caso do patrimônio cultural industrial.

Assim, este estudo tem como proposta apontar as memórias associadas à ferrovia, que são, atualmente, definidas como “memória ferroviária”, especificamente em São João Del Rei (MG). Dada a importância da ferrovia e o processo que culminou em seu desmonte na década de 1980, estabeleceu-se o debate sobre a necessidade de preservação no Brasil surgindo programas governamentais, assim como ações promovidas pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), para que reconhecessem os bens ferroviários como patrimônio cultural. Há também, neste estudo, reflexões sobre o processo de construção e utilização do patrimônio em diálogo com o turismo e a hospitalidade.

Tem-se como objetivo geral investigar qual a percepção da comunidade local acerca da memória ferroviária na cidade de São João Del-Rei e quais as relações sociais em torno deste patrimônio industrial brasileiro. Optou-se como metodologia a pesquisa bibliográfica, documental e pesquisa qualitativa, através de entrevistas semiestruturadas, aplicadas no período de dezembro de 2018 a março de 2019, divididas em dois grupos que compõe a memória ferroviária, de um lado a população e do outro os gestores.

Espera-se com este estudo contribuir com os debates acerca do transporte ferroviário, patrimônio cultural e memória ferroviária, assim como desenvolver reflexões sobre a participação e integração da população na construção do patrimônio na cidade de São João Del-Rei e seus usos na atividade turística. Para tanto, é necessário refletir conceitos de patrimonialização e memória ferroviária no sentido histórico e social. Os usos do passado são remodelados no presente em constante transformação.

2. Patrimonialização e a formação da memória ferroviária brasileira

As crises econômicas no Brasil, nas décadas de 1970 e 1980, além do incentivo e investimento nas rodovias por interesses econômicos advindos do desenvolvimento da indústria automobilística - desde a década de 1950, impactaram nas atividades das ferrovias brasileiras, como aponta Maia (2009), o que culminou na sua gradual decadência, incluindo o desmonte da Rede Ferroviária Federal (RFFSA), que detinha a maior parte da concentração da malha ferroviária brasileira.

Assim, houve necessidade da preservação desses bens. A patrimonialização no Brasil é reforçada com a criação da Constituição Federal de 1988, no Artigo 216 que define o patrimônio cultural brasileiro como “Bens de natureza material e imaterial, tomados individualmente ou em conjunto, portadores de referência à identidade, à nação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira” (BRASIL, 1988, p. 127),

Este mesmo Artigo, apresenta uma importante contribuição no conceito e na proteção do patrimônio cultural brasileiro, uma vez que insere as relações de responsabilidade, tais como a participação da comunidade e do poder público, para que possam atuar no patrimônio definindo e contribuindo com a identidade de um povo no exercício de proteção e da cidadania.

Destaca-se aqui, nesse processo de ampliação do conceito de patrimônio, a criação da Lei de nº 11.483, de 31 de maio de 2007, voltada especificamente para o patrimônio ferroviário. Esta mesma lei, apresenta o termo “Memória Ferroviária”, que preserva todo o patrimônio artístico, cultural e histórico do setor ferroviário por meio da construção, formação, organização, manutenção, ampliação de museus, bibliotecas, arquivos e outras organizações culturais, bem como de suas coleções e acervos; e a conservação e restauração de prédios, monumentos e demais espaços oriundos da extinta RFFSA.

Importante ponderar que apesar da abertura da concepção do que é digno de tornar-se patrimônio no território brasileiro alguns entraves burocráticos, legais e desincentivos ainda prevalecem para o real desenvolvimento do campo do patrimônio cultural no Brasil, especialmente no que tange ao dito patrimônio imaterial e suas formas de apreensão na vida das pessoas.

De toda forma, a criação desses instrumentos colocou em evidência a necessidade de preservar a memória ferroviária, enquanto bens culturais do país. Uma vez que atribuir um

significado para memória ferroviária reafirma sua importância e contribui para seu não esquecimento.

Entretanto, segundo Zambello (2011), a lei que atribuiu ao IPHAN as funções de preservação da memória ferroviária foi tardia, já que o patrimônio ferroviário se encontrava fragmentado, impondo, dessa maneira, a um órgão público a tarefa de encontrar soluções para esse patrimônio privatizado que não foi assumido anteriormente pelas concessionárias. Tais dissonâncias entre os setores públicos e privados ainda impedem a formulação de políticas ativas patrimoniais, especialmente quando tratadas no campo do Turismo.

3. Ações de salvaguarda e preservação do patrimônio - memória ferroviária e suas transformações de uso

A ferrovia no Brasil teve um importante papel por onde passava, tanto no quesito econômico como também pela criação e/ou desenvolvimento de muitas localidades que foram marcadas pela construção de edificações, entre outros elementos que formam os complexos ferroviários.

Neste espaço atribui-se destaque, em termos sociológicos, às vilas ferroviárias: locais de moradia de trabalhadores e diretores das ferrovias, onde as relações de vizinhança e a hierarquia social se intercalam às relações de trabalho e de produção (FREIRE et al., 2012, p. 7).

Para além das edificações, a ferrovia transformou as relações sociais e o cotidiano das pessoas por onde passava. Considera-se, nesse estudo, a memória ferroviária como resultado das vivências, memórias e relações sociais do trabalhador ferroviário, e não somente as edificações. A memória é uma ferramenta da sociedade, que busca o reconhecimento de si mesma em elementos que constroem a sua identidade. Assim como aponta Le Goff (2003), esse fenômeno é construído socialmente. Os atributos sociais são hoje compreendidos como um componente simbólico vital para o entendimento do patrimônio cultural e suas representações.

Os elementos da memória ferroviária brasileira construídos durante os anos influenciou o desenvolvimento de hábitos sociais que perduram até hoje, bem como a memória dos próprios ferroviários e seus familiares, que foram essenciais no desenvolvimento da ferrovia e na preservação desse bem. Assim, a ferrovia pode ser considerada um patrimônio singular que tem a necessidade de ferramentas e ações específicas para a sua preservação, como é o caso da Estrada de Ferro Oeste de Minas (EFOM).

Em 1977 foi criada, pelo francês Patrick Henri Ferdinand Dollinger, a Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (ABPF), uma entidade civil sem fins lucrativos de cunho histórico,

cultural e educativo, que tinha como objetivo inicial a preservação de locomotivas a vapor, cuja maioria fora substituída por máquinas mais modernas.

Segundo Lewinski (2017), na década de 1980, o Ministério dos Transportes criou o projeto destinado à preservação da memória dos transportes no Brasil, denominado Programa de Preservação do Patrimônio Histórico do Ministério dos Transportes (PRESERVE). Dentre os segmentos do Programa, o transporte ferroviário ganhou mais notoriedade e para isso foi necessária a criação de um programa específico, denominado Programa de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário (PRESERFE). Como resultado desse programa há reconhecimento do Complexo Ferroviário de São João Del-Rei como Monumento Nacional através do tombamento federal, com o processo DTC-SPHAN 1.185-T-85 Volume II, sob o nº 596, à folha 18, em 03 de agosto de 1989.

Algumas particularidades fizeram com que a EFOM fosse para a população um importante local de vivências sociais, reforçando a necessidade de sua preservação. Esse movimento é característico da identificação de uma memória afetiva coletiva, acerca da importância da ferrovia para a cidade de São João Del-Rei, uma vez que, “(...) os laços culturais imateriais marcados pelo “habitar o espaço” das estações, foram afetados pelas transformações desses locais” (CARMO, 2014, p. 58).

Desde o ano de 2007, quando foi extinta oficialmente a RFFSA, é atribuída ao IPHAN a responsabilidade de administrar todos os bens referentes à ferrovia, assim como zelar pela sua manutenção. Posteriormente, em 2009, surgiu o Decreto Lei de Nº 6.769, de 10 de fevereiro 2009, que atualiza as disposições sobre a revitalização do setor ferroviário e suas providências. Segundo o Portal do IPHAN (2018), desde o ano de 2007, o Instituto tem realizado um vasto processo de inventariação referente ao patrimônio cultural ferroviário, destacando-se o Estado de Minas Gerais.

Atualmente, as definições de patrimônio não se limitam apenas ao sentido material, abrangendo também um lado social e inclusivo, em que a população atua como protagonista na defesa e reconhecimento de seu patrimônio, elegendo suas tradições e símbolos resultantes das relações sociais que produzem memórias, que proporcionam uma relação afetiva com o passado, e considerados valores imateriais. De toda forma, entende-se que a divisão entre patrimônio material e imaterial postulada pelos órgãos do patrimônio não expressa a integralidade do processo cultural que se imbrica os objetos e as vozes do passado.

No que diz respeito ao patrimônio ferroviário, diante da decadência do sistema ferroviário viu-se no turismo uma oportunidade para que os gestores pudessem sanar o desejo popular de

retomar o funcionamento da ferrovia, que transformava seu uso de transporte de cargas e passageiros para um atrativo turístico. E a população que se via presente naquele patrimônio passou a se ver às margens. As significações e as funções sociais dos espaços se alteram com o passar do tempo e, esses espaços, quando não condensam mais as expressões passadas, devem ser reinterpretados sem perder a continuidade histórica, sobretudo, com relação à memória coletiva, como aborda Monastirsky (2006).

O que acontece com muitos bens patrimoniais apropriados pelo turismo é um paradoxo, entre o acolher e o hostilizar, em que a população acaba por se afastar e não reconhecer o seu próprio patrimônio devido à apropriação desordenada da atividade, a partir da exploração do patrimônio como mercadoria, o que não foi diferente no caso de São João Del-Rei.

De toda forma, não se espera que o turismo seja capaz de repercutir todas as necessidades de expressão do patrimônio, sobretudo quando a atividade é entendida somente a partir dos interesses econômicos e particulares sendo, por vezes, dissociadas das questões sociais e da lógica comunitária. O elo entre o patrimônio e turismo precisa ser remodelado nos próprios discursos oficiais dos entes do Estado e da iniciativa privada em prol de políticas articuladas com a preservação do patrimônio e a comunidade local.

Um erro comum na construção da identidade social e identificação dos patrimônios é a exclusão da população no processo, criando um “afastamento de grande parte da população da cultura do patrimônio e preservação, levando a uma sensação de estranhamento das pessoas em relação aos bens patrimoniais” (CAVALCANTI, 2015, p. 3). No caso da Ferrovia de São João Del-Rei, a sua decadência levou a comunidade a entender que seria necessário a recuperação e preservação de seu patrimônio, assim como a importância que a ferrovia representou. Entretanto, uma das medidas adotadas para manter o funcionamento da ferrovia de São João Del-Rei, foi associar o trecho que vai de São João Del-Rei a Tiradentes à atividade turística.

Apesar da associação ao turismo como fator essencialmente econômico, é preciso considerar também a importância da relação entre a atividade e a localidade, valorizando as relações sociais e os bens culturais formadores daquela localidade. Hoje há teorias e pesquisas tendem a direcionar o turismo para a consciência de realizar um planejamento participativo e o reconhecimento dos impactos positivos e negativos da atividade turística em um determinado local. Entretanto um pensamento ainda utópico.

Nesse sentido, vemos como adequado o desenvolvimento do termo patrimônio afetivo quando devidamente articulado nas formas de vínculos do passado dentre a comunidade local e os

símbolos que a mesma se sente representada. Os elementos da hospitalidade, enquanto laço social, podem contribuir nesta articulação conceitual que pode alcançar dadas políticas para o patrimônio.

Em São João Del-Rei uma das alternativas para incluir a população novamente em seu próprio patrimônio foi a criação de projetos que levam a comunidade novamente para a ferrovia, seja com passeios com valores reduzidos direcionados a esse público como também fazendo do espaço da ferrovia um centro cultural com projetos que envolvem o artesanato local, assim como o museu que busca manter a memória ferroviária viva.

4. Metodologia

O referencial epistemológico adotado neste estudo baseia-se na pesquisa empírica, com base em métodos qualitativos, da observação e integração com os envolvidos. Considera-se, também, a interdisciplinaridade como essencial às reflexões, como as áreas do Turismo e da História, bem como subáreas como Patrimônio Cultural, Transporte e Hospitalidade. A articulação entre o debate teórico e a pesquisa de campo é base de sustentação dos resultados apontados.

Considera-se aqui a memória ferroviária composta por dois grupos, o primeiro no que tange às relações sociais em que se encontra a população e suas vivências; e o segundo e não menos importante, relacionado ao administrativo, responsável por resguardar, preservar e conservar o que restou do patrimônio ferroviário na atualidade.

A memória ferroviária tem uma crescente produção historiográfica com destaque em sua evolução histórica e regulamentação dos bens patrimoniais. Por outro lado, no que tange ao impacto das ferrovias no cotidiano da população e a memória produzida a partir dessas vivências, é ainda assim, uma área com inesgotáveis possibilidades de estudo do ponto de vista social e de forma interdisciplinar, como esse estudo que agrega história, patrimônio, turismo.

Estabelecendo este cenário, optou-se por apresentar a memória ferroviária a partir das vivências, memórias e relações sociais por meio do envolvimento atual da comunidade com o complexo ferroviário de São João Del-Rei, através de análise qualitativa de entrevistas semiestruturadas que foram realizadas no período de dezembro de 2018 a março de 2019.

Os entrevistados dividem-se em dois grupos, o primeiro com o intuito de compreender como a população visualiza a importância da ferrovia para a evolução da cidade, assim como a sua

percepção sobre o seu fim e a transformação de seu uso, além de todas as memórias relacionadas a ferrovia de São João Del-Rei.

Nesse grupo, foram realizadas entrevistas com: um ex ferroviário que trabalhou no trecho da cidade São João Del-Rei, que será abordado neste estudo como Entrevistado 1; com uma pessoa da comunidade e filho de um ex ferroviário, aqui tratado como Entrevistado 2; e uma artesã que trabalha dentro na feira de artesanatos que acontece na estação ferroviária de São João Del-Rei, e que também possui familiares que trabalham nos espaços onde funcionava a ferrovia, Entrevistada 3.

O segundo grupo envolve o administrativo, para compreensão de como as autoridades, órgãos competentes e gestores contribuem para todo esse processo de envolvimento da comunidade na construção e preservação da memória ferroviária.

Como desafio encontrou-se dificuldades para alcançar de maneira efetiva o público-alvo das entrevistas, para que assim pudesse construir o diálogo entre a história e as ações efetivas que regulamentam a memória ferroviária na região.

Então, foram realizadas entrevistas com representantes da Secretaria de Cultura e Turismo da cidade, que será abordado como Entrevistado 4; e com o representante da empresa que atualmente gerencia o trem turístico, a VLI Multimodal S/A, Entrevistado 5.

No caso da Secretaria de Cultura e Turismo de São João Del-Rei, obteve-se contato somente por e-mail, e foram respondidas apenas quatro das nove questões enviadas, não obtendo respostas efetivas sobre o envolvimento da Prefeitura com o complexo ferroviário e somente respostas sobre o contexto histórico e administração da ferrovia.

Temos em mente que as entrevistas nos permitiram coletar dados não somente sobre a memória e as formas de apropriação dos atores envolvidos enquanto registros de suas memórias, como também refletir sobre os possíveis usos das mesmas para o patrimônio e para o turismo.

5. Análises e discussão dos resultados

Após as análises teóricas, como resultados da pesquisa, tanto no diálogo quanto na historiografia local, nota-se a descrição da construção da ferrovia como importante fator de desenvolvimento social, econômico e cultural para a cidade de São João Del-Rei, trazendo a ideia de progresso. Essa ideia surge uma vez que a cidade foi se estruturando ao longo da linha férrea, além do aumento populacional e também a industrialização da cidade.

Em todos os diálogos do primeiro grupo da pesquisa, percebe-se o encantamento e saudosismo pela ferrovia, sobretudo com o Entrevistado 1 e o Entrevistado 2, que foram marcadas pela emoção. Ao serem perguntados sobre a ferrovia, as primeiras memórias estão sempre associadas à família, às dificuldades enfrentadas, ao trabalho, aos amigos, à infância, e à incontestável importância da ferrovia em suas vidas e principalmente à tristeza de ter chegado ao fim.

Pra mim é muito importante, na questão até da minha infância toda foi aqui né até os treze anos na região toda da linha férrea. E a importância pelo, melhor meio de transporte de carga, e de transporte era o ferroviário, depois o rodoviário, e a gente sente muita falta, até pelo lado histórico, turismo, que seria muito importante, até ele menos um trecho que fizesse até Pombal, pelo menos ainda mantém São João/Tiradentes, pelo menos lá já tem a importância que tem (Entrevistado 2, 2018).

Assim, percebemos que esses discursos condizem com as ideias que alguns autores como Monastirsky (2006), Maia (2009), Zambello (2011), que em seus estudos concordam ao afirmar que a memória ferroviária está relacionada às vivências, memórias, às relações sociais do trabalhador ferroviário e da população por onde a ferrovia passou e não somente associada aos bens materiais. Isso nos faz refletir sobre a importância da participação da comunidade na patrimonialização de um bem cultural.

Nessa perspectiva podemos apontar tanto o Entrevistado 1 quanto o Entrevistado 2, que residem em uma antiga estação e casas de turma que restaram e que fazem parte do acervo patrimonial nacional da ferrovia. No entanto, mediante pesquisa *in loco* pode-se observar que o interior foi adaptado para ser moradia, mas o exterior mantém características da época do funcionamento da ferrovia e permanece com a pintura e placas que datam a década de 1980, e conta ainda com elementos da época em que a estação era ativa, como por exemplo a cabine da agência e informações de altitude, como podemos observar nas imagens 01 e 02.

Imagem 01 e 02 - Estação Ibitutinga, atual moradia do Entrevistado 01.



Fonte: Daniella Oliveira, 2022

Esse saudosismo e fascínio pelo trem se estende por toda cidade como uma mistura de felicidade, nostalgia e afeto. Basta iniciar uma conversa e logo surgem as histórias dos familiares que trabalharam na ferrovia, das próprias experiências como trabalhadores, ou das viagens realizadas no passado, assim como lembranças do trem como importante meio de transporte para a região. Isso fica claro até mesmo na fala da Entrevistada 3, que mesmo não tendo vivenciado a ferrovia ativa no passado tem em sua memória as lembranças contadas pelo tio, e hoje constrói suas próprias memórias ao expor seus artesanatos no complexo ferroviário, apesar das transformações de uso do espaço, embasadas no sentimento de familiaridade e pertencimento herdado de seu tio.

Eu comecei expondo meus licores e artesanatos, e aí aqui dentro eu fui convivendo e descobri que um tio meu era maquinista da Máquina 68, ele é irmão do meu avô e era maquinista aqui, e como você pode ver, a máquina mais bonita era a dele. Ele tinha o próprio apito, passava apitando, em cada cidade ele tinha uma namorada, e ele vinha nas folgas dele para ficar lustrando a máquina pra ver se ninguém estava usando a dele, porque era só ele usava ela (Entrevistada 3, 2018).

Em relação ao fim da ferrovia, quando questionados como a população reagiu à notícia relatam o sofrimento da população, principalmente pela falta de transporte que por vezes tinham apenas o trem como meio.

Foi eu que desmanchei ela, foi eu quem busquei material lá em Aureliano Mourão, foi em 1986, que nós fomos lá em Aureliano Mourão, buscar a locomotiva que tá no museu aqui em São João, esse foi o último (trem) que foi, depois foi só pra desmanchar. A gente sente né, depois fui mandado para São Joao/Tiradentes, os outros foram transferidos, e eu fiquei naquele pedacinho até acabar. (A população) sofreu muito, porque tinha lugar aí pra baixo, pros lado da Mina Brasil que tinha comunicação pra outros lados como Lavras, Capelinha, mas por aqui pro meio aqui, o pessoal sofreu muito, porque o único meio de transporte era só a ferrovia e mais nada, aqui pros lados de Congo Fino, tinha que ir a pé certa distância pra depois pegar condução pra vir pra São João, e na época era só a linha, só a ferrovia (Entrevistado 1, 2018).

Vale ressaltar que os espaços são fluidos e mudam suas funções e significações com o passar do tempo, porém não perdem sua essência, é a dinâmica cultural do patrimônio. Se até mesmo cada pessoa é capaz de mudar ao longo do tempo, a cultura também se revigora. Percebe-se, contudo, que no processo de recordar o passado a população por vezes fica presa à ideia da ferrovia tal qual era anteriormente, se esquecendo da fluidez dos espaços e das novas significações, como podemos perceber em algumas falas do Entrevistado 1 e do Entrevistado 2. Apesar de compreenderem a importância da existência do trecho São Joao Del-Rei/Tiradentes apontam para as transformações, o turismo, e os valores atuais cobrados como barreiras para a utilização do atrativo, com exceções em datas comemorativas que são concedidas viagens gratuitas.

Nesse ponto entram os gestores que deveriam operar de maneira a fazer com que a população se reconhecesse no atrativo, e que a partir de então mesmo com as transformações no uso conseguissem evidenciar o passado que ali existiu. Entretanto, pode-se observar que muitas decisões que envolvem o patrimônio e as entidades responsáveis pela sua preservação, ainda são por vezes realizadas de maneira autoritária e sem participação ativa da população, como apontou a Secretaria de Turismo e Cultura de São João Del-Rei.

A população, no sentido estrito, não tem participação muito ativa. Como é sabido, o IPHAN, no geral, e principalmente até a década de 1980, tinha uma forma de operação de fundo bastante autoritário. Ou seja, as decisões se davam de cima para baixo, sem uma consulta ampla ou mesmo participativa de órgãos de conselho popular e afins (Entrevistado 4, 2018).

No que tange à falta da participação popular no reconhecimento da memória e patrimônio desde o início do processo de salvaguarda corrobora com Cavalcanti (2015) ao afirmar que esse afastamento gera a sensação de estranhamento das pessoas em relação ao seu próprio patrimônio. Isso resulta no que se tem hoje como memória ferroviária, que por vezes é voltada somente para o material, motivando a busca por aspectos que vão além dessa perspectiva, ou seja, para memória afetiva e vivências sociais associada aos bens ferroviários criando algo engessado que é consumido pelo turismo massivo. Este é um paradoxo do uso turístico de bens patrimoniais, já que de um lado opera na salvaguarda da memória pelos aspectos materiais desses bens e de outro pode simplificar a percepção dos elementos de memória intangíveis quando não há envolvimento da comunidade e possibilidade de interpretação patrimonial.

Com relação ao envolvimento da comunidade com a ferrovia, a VLI, empresa que gere o atrativo, atualmente tem se preocupado com essa questão e busca novas formas de trazer a comunidade para dentro do complexo.

As rádios da cidade são muito ouvidas pelos moradores, então essa tem sido uma alternativa, ao fazer anúncios convidando os moradores para conhecer o complexo e fazer o passeio de trem pelo preço reduzido. Outra alternativa, é a parceria já idealizada com a feira de artesanatos que tem sido uma maneira dos moradores irem até lá e criarem novos vínculos, e essas ações já têm mostrado resultado, como foi apontado.

Entretanto, certas ações que são feitas com o intuito de acolher podem também hostilizar, uma vez que existe uma relação paradoxal nas práticas de acolhimento, devido a forma como são realizadas, como por exemplo, no caso da feira de artesanatos que ocorrem na estação, existem algumas regras para ser um expositor, o que pode gerar uma barreira para algumas pessoas, assim como a entrada gratuita para moradores que é ofertada às quintas feiras.

Nesse sentido, há de se repensar a forma como são realizadas essas atividades para maior adesão da população.

Assim, a existência da feira de artesanatos e a experiência de andar de trem, vivenciada pelo turista ou pelo morador, não estão relacionadas somente ao complexo existente ali na atualidade como um atrativo turístico, apesar das transformações de uso do espaço. Isso porque remontam o passado e todas as memórias, vivências e todas as relações sociais e experiências dos trabalhadores, da comunidade que passou por aquele local e que fizeram a ferrovia possível. Eis a importância de se fazer a comunidade presente e participativa no reconhecimento de seu patrimônio e conseqüentemente participação e preservação. O desafio que faz é implantar tal discurso na práxis das políticas de patrimonialização.

6. Considerações finais

Desde sua implantação, a ferrovia no Brasil é um importante fator de desenvolvimento, não só para o transporte de cargas, mas também para o transporte de passageiros e na atividade turística que gerou impactos econômicos, empregos diretos ou indiretamente ligados a ela.

Percebe-se, também, o seu impacto nos processos de formação de novas cidades, urbanização, ocupação populacional e industrialização, cuja maioria ocorre ao longo da ferrovia, como foi o caso de São João Del-Rei, além dos impactos sociais e culturais, deixando na memória da população grande saudosismo, afetividade e pertencimento.

A implantação da ferrovia veio com a ideia da modernização, da industrialização, da evolução, e havia muita expectativa sobre ela em todo o país. A decadência do Complexo Ferroviário de São João Del-Rei causou estranhamento, preocupação sobre o que aconteceria com aquela população que dependia inteiramente da ferrovia fazendo com que buscassem novos meios de sustento.

Importante registrar que no caso brasileiro houve não apenas uma exclusão de um modal de transporte como opção para passageiros. Optou-se, também, pelo silenciamento dos atores que fizeram parte do modal ferroviário ao não construir políticas patrimoniais que desse voz a tais.

De toda forma, percebe-se que as vivências e suas experiências são ainda muito vivas na memória da comunidade. Observa-se essa vivacidade em suas lembranças que são contadas com riqueza de detalhes ou permeadas pela emoção. São relatadas nas memórias o saudosismo e afeto, em toda e qualquer história relacionada a ferrovia.

Percebe-se, também, que parte da população fica presa às memórias da ferrovia tal qual era no passado, se esquecendo, ou talvez não compreendendo, a fluidez dos espaços, e as novas significações que surgem com o passar do tempo. Essas limitações acabam por criar barreiras, fazendo com que se afastem e deixem de aproveitar seu próprio patrimônio.

Dessa maneira, deve-se destacar que as formas como os órgãos responsáveis pela salvaguarda da memória atuam são fatores determinantes para a participação e reconhecimento da população de seu próprio patrimônio. Nesse sentido, observa-se que muitas decisões que envolvem o patrimônio são por vezes realizadas de maneira autoritária, em que a ordem vinha de cima para baixo, não havendo consultas ou participação ativa da população. Essas questões foram relatadas por todos os entrevistados, que afirmaram, ainda, que até hoje é difícil a articulação com esses órgãos mostrando uma unanimidade nesse argumento.

No que compete ao uso turístico de patrimônios culturais é necessário um planejamento e desenvolvimento crítico específico, com gestão que cumpra as orientações de preservação, e que incentive a participação popular, para que esta continue a usufruir do seu patrimônio, e conseqüentemente se sinta pertencente e queira sua preservação.

No caso do Complexo Ferroviário de São João Del-Rei, podemos observar esse fenômeno no próprio Museu Ferroviário que é composto por um rico acervo com peças, locomotivas que remontam à época de funcionamento da ferrovia. A exposição é uma das alternativas para a manutenção da memória ferroviária na cidade, mas não é reconhecida pela população que a construiu, uma vez que para eles a memória ferroviária está associada às suas relações sociais e não somente àquelas peças.

As relações sociais advindas da ferrovia para aquela população ainda estão muito associadas ao passado, porém, notou-se que em São João Del-Rei os gestores da ferrovia atualmente procuram novas maneiras de incentivar a apropriação do atrativo por parte da população, procurando divulgar suas ações em meios acessíveis a esse público. Isso tem apresentado resultados positivos trazendo gradativamente a população para dentro do complexo ferroviário, fazendo com que a população crie relações sociais com aquele espaço.

Uma alternativa que tem sido bastante eficaz, é a Feira de Artesanatos da Cidade dos Sinos, que em parceria com o IPHAN e a Secretaria de Cultura e Turismo da cidade tem acolhido os artesãos locais como uma forma de levá-los para o complexo. Essa é uma forma de incentivar a apropriação do espaço e do patrimônio, estimulando a preservação da memória ferroviária além de criar novas memórias associadas a ferrovia para essa população.

Assim, apesar da transformação de uso do espaço e do tempo, da implantação da feira de artesanatos, e da adaptação do trem de passageiros para um atrativo turístico, a experiência de andar de trem vivenciada pelo turista ou pelo morador não está somente relacionada ao complexo existente ali na atualidade mas remontam o passado e a todas as memórias sociais, a todas as relações sociais e experiências dos trabalhadores, da comunidade que passaram por aquele local e que fizeram a ferrovia possível. Assim como as novas memórias que estão sendo construídas por essas pessoas, o que enfatiza a importância de se fazer a comunidade presente e participativa além de incentivar o reconhecimento de seu patrimônio e consequentemente participação e preservação.

Entretanto, é preciso ponderar as formas como essas atividades são executadas para melhor atender e acolher a comunidade, uma vez a atividade turística, quando realizada de maneira correta, pode ser utilizada como ferramenta para o desenvolvimento local da região onde o patrimônio está inserido.

Espera-se com esta pesquisa contribuir para que a comunidade possa (re)conhecer, (re)apropriar e interpretar seu patrimônio, e consequentemente desenvolver o sentimento de pertencimento, e preservação. Assim como espera-se que os gestores possam perceber a necessidade da participação popular nesses processos. Repensar os laços sociais com o passado a partir das memórias dos ferroviários se torna um imperativo para políticas de patrimônio articulados com os protagonistas de suas histórias. O patrimônio afetivo e políticas de hospitalidade para o patrimônio cultural podem ser pontos de partida para refletir este processo.

REFERÊNCIAS

CAVALCANTI, Marco Alexandre Nonato. Patrimônio Cultural E Participação Popular: A Importância Da Educação Patrimonial. **XXVIII Simpósio Nacional de História**, 2015. Disponível em: <https://bityli.com/U6y9K>. Acesso em: 22 nov. 2022.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Senado Federal: Centro Gráfico, 1988.

CARMO, Mônica Elisque do. **Trilhos e Memória: preservação do Patrimônio Ferroviário em Minas Gerais**, de autoria de Mônica Elisque do Carmo. 2014, 178p. Dissertação de Mestrado Escola de Arquitetura - Universidade Federal de Minas Gerais. Disponível em: <https://bityli.com/gO5vJ>. Acesso em 11 dez. 2022.

SANTOS, Welber Luiz dos. O complexo ferroviário de São João Del-Rei entre a ABPF, o Preservfe e o IPHAN. In: **VI Colóquio Latino-americano sobre recuperação e preservação do patrimônio industrial**, 2012, São Paulo. Disponível em: <https://bityli.com/kLYz0>. Acesso em: 22 set. 2022.

FREIRE, Maria Emília Lopes; CAVALCANTI, Fábio; BESSONI, Giorge; FREITAS, Marcelo. Patrimônio Ferroviário: Memória ou Esquecimento? Abordagem Conceitual no Processo de Valoração do Patrimônio Ferroviário em Pernambuco. **VI Colóquio Latino Americano sobre Recuperação e Preservação do Patrimônio Industrial**. São Paulo: 03 e 06 de julho de 2012. Disponível em: <https://bityli.com/Rz7Nv>. Acesso: 20 dez. 2022.

LE GOFF, Jacques. **História e memória**. Trad.: Bernado Leitão. Campinas: Editora Unicamp, 2003.

LEWINSKI, Cinara Isolde Koch. O que é o Preserve/fe? E como se constituiu o Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio Grande do Sul na década de 1980? **Mosaico**, Rio de Janeiro, v. 8, n. 12, p. 103 - 122, jun. 2017. ISSN 2176-8943. Disponível em: <http://bibliotecadigital.fgv.br/ojs/index.php/mosaico/article/view/65462>. Acesso em: 21 out. 2022.

MAIA, Andréa Casa Nova. Memória sobre trilhos: culturas e identidades ferroviárias no Brasil. **Locus: revista de história**, Juiz de Fora, v. 15, n. 1 p. 143-152, 2009. Disponível em: <http://www.ufjf.br/locus/files/2010/02/333.pdf>. Acesso em: 25 jan. 2023.

MONASTIRSKY, Leonel Brizolla. **Ferrovias patrimônio cultural**: estudo sobre a ferrovia brasileira a partir da região dos Campos Gerais (PR). 2006. 190 p. Tese de doutorado pelo Programa de Pós-Graduação em Geografia do Centro de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal de Santa Catarina Programa de Pós-Graduação em Geografia. Disponível em: <https://repositorio.ufsc.br/handle/123456789/89405>. Acesso em: 15 jan. 2023.

ZAMBELLO, Marco Henrique. O aviltamento do trabalho e o declínio do patrimônio ferroviário paulista. **Revista Urbana**, ano 3, nº 3, 2011. Disponível em: <https://periodicos.sbu.unicamp.br/ojs/index.php/urbana/article/view/8635122>. Acesso em: 15 jan. 2023.

ENTREVISTAS

Entrevistado 1. (2018). *Entrevista com ex-ferroviário*. Entrevista concedida a Daniella Cristiane Santos Oliveira: 20 minutos. Complexo Ferroviário de São João Del-Rei.

Entrevistado 2. (2018). *Entrevista com pessoa da comunidade*. Entrevista concedida a Daniella Cristiane Santos Oliveira: 20 minutos. Complexo Ferroviário de São João Del-Rei.

Entrevistado 3. (2019). *Entrevista com expositora da Feira do Complexo Ferroviário*. Entrevista concedida a Daniella Cristiane Santos Oliveira: 20 minutos. Complexo Ferroviário de São João Del-Rei.

Entrevistado 4. (2019). *Entrevista com VLI*. Entrevista concedida a Daniella Cristiane Santos Oliveira: 20 minutos. Complexo Ferroviário de São João Del-Rei.

Entrevistado 5. (2018). *Entrevista com Secretaria de Cultura e Turismo*. Entrevista concedida a Daniella Cristiane Santos Oliveira: 20 minutos. Complexo Ferroviário de São João Del-Rei.