

**Turismo e o Patrimônio Industrial Ferroviário:
Um Estudo sobre o Trem da Vale - Ouro Preto e Mariana (MG)**

**Lourdes Regina Galvão Maia¹
Reinaldo Dias²**

RESUMO

O presente trabalho apresenta uma análise da importância do patrimônio industrial ferroviário para o turismo: o Trem da Vale. Para a recuperação deste patrimônio, foram inseridos novos equipamentos: culturais e de lazer destinados à comunidade e aos turistas e/ou visitantes. Buscou-se entender as práticas adotadas de valorização e a interpretação deste patrimônio, a apropriação, as percepções e a aceitação dos turistas e/ou visitantes, dentro dos limites físicos e conceituais de um patrimônio histórico. Como procedimentos metodológicos para esta investigação foi tabulado e analisado um questionário aplicado entre os visitantes das estações de Ouro Preto e Mariana. Obtiveram-se dados que sugerem que os turistas e/ou visitantes apoiaram a recuperação do patrimônio industrial ferroviário para uso turístico. Do mesmo modo, os dados indicam que a interpretação do patrimônio agregou valor ao sítio turístico.

Palavras-chave: patrimônio ferroviário, interpretação do patrimônio cultural, Trem da Vale.

1 INTRODUÇÃO

O transporte ferroviário fomentou o “desenvolvimento dos primeiros balneários e *resorts* costeiros” (SANCHO, 1998, p.114). No percurso das linhas férreas, várias vilas foram criadas ou impulsionou-se o crescimento de algumas, tornando-se assim importantes cidades. O traçado das linhas facilitaria a comunicação e o acesso a essas cidades, proporcionando a dinamização do comércio, do turismo, a efervescência cultural, a integração das cidades menores com as maiores, materializando mudanças socioculturais e modificando a estrutura urbana (ORTIZ, 2000). Enfim, a ferrovia, desde a sua implantação, é um acontecimento, um mito – símbolo de modernidade e avanço tecnológico (COSTA, 2001; MARIUZZO, 2006; MONASTIRSKY, 2006).

¹ Arquiteta e Urbanista, mestranda em Turismo e Meio Ambiente do Centro Universitário UNA. (reginagalvaoarq@gmail.com).

² Doutor em Ciências Sociais pela Unicamp. Professor do Centro de Ciências Sociais Aplicadas da Universidade Presbiteriana Mackenzie (UPM)/SP e do Mestrado em Turismo e Meio Ambiente do Centro Universitário UNA/MG. (reinaldodias@mackenzie.br).

Este transporte não é só usado apenas como meio de locomoção, mas foi também personalizado como produto de turismo, como é o caso do resgate do conhecido trem turístico. Desta maneira, Page (2008, p.47-48) afirma que o trem é mais que um meio de transporte *para* o turismo, pode ser considerado um transporte *como* turismo, pois seu deslocamento combina potencial de “alto valor intrínseco como uma experiência turística”.

Os trens turísticos têm como objetivo a preservação histórico-cultural e comemorativa a fim de promover o turismo interno. A concessão é outorgada pela ANTT, Agência Nacional de Transportes Terrestres, para prestação de serviço não regular, pois não são de caráter indispensável à vida cotidiana da população, e eventual, para os trens comemorativos (RELATÓRIO, 2006). Os serviços prestados são diferenciados e o custo é mais elevado, com tarifas livres.

Muitas iniciativas de valorização e ações em favor da salvaguarda do patrimônio ferroviário brasileiro (antigas linhas de trens, equipamentos e edificações ferroviárias) confirmam o crescimento deste setor e do número de passageiros.³ Conforme Dias (2003), a elaboração de políticas públicas urbanas deve considerar o turismo cultural como estratégia para recuperar o patrimônio ferroviário como um produto atrativo, singular, integrando outras cidades, visando ampliar o fluxo de turistas e contribuir no desenvolvimento socioeconômico da região. Deve-se considerar o aproveitamento dos antigos funcionários da ferrovia (potencial humano) como um recurso turístico, integrando-os no processo de revitalização.

Harvey (2000, p. 259) afirma que nesse nicho de mercado de bens culturais pode-se recuperar “a imagem de um passado perdido” e de patrimônios industriais – arqueologia industrial - arquitetônicos ferroviários ou não, para a atividade turística. O consumidor contemporâneo interessado na história, na diferenciação de produtos, explora nichos que dominam e atendam a “cultura de gosto” evidenciando a “riqueza simbólica” das cidades, suas tradições, mesmo que reinventadas (Id., p.81). O turista, ávido por lugares diferentes, por experiências não vividas, pelo objeto do olhar romântico, pela tradição, pelo histórico, pela experiência autêntica, busca a cidade ausente, recupera a nostalgia de valores comuns.

Segundo Kühl (1998, p. 34), novos usos têm sido dados à arquitetura industrial ferroviária. Esta é uma política que foi adotada na Inglaterra, principalmente no final da década de 70, através da organização *SAVE*. Com a reabilitação, estas instalações, sejam “estações, depósitos, rotundas, oficinas, etc...”, passam a abrigar espaços sociais e educativos

³ TURISMO: BNDES vai investir em ferrovias e o planejamento estratégico da Embratur. *Instituto Cepta*. 21 dez. 2007. Disponível em: <<<http://www.institutocepta.org/php/noticia/ler.php?id=402>>> Acesso em: 08 jan. 2008.

que recuperam áreas, espaços de troca, de atividades culturais, melhorando a qualidade de vida dos moradores da região e gerando um produto turístico.

Rufino (2006, p. 70) explica que a recuperação do patrimônio ferroviário propicia um cenário de mudanças na localidade, por vezes estas áreas tornaram-se obsoletas em razão dos processos de “desindustrialização e reestruturação econômica”. A transformação dessas áreas - valor de uso e a apropriação do espaço - requalifica o entorno e valoriza a memória dos atores sociais que neste lugar construíram a sua história. E confirma que tem a finalidade de atrair o turismo para a localidade que obtém projeção regional, nacional e global (RUFINO, 2006, p. 70).

Na recuperação desses patrimônios, seus edifícios e sítios históricos são interpretados e passam a ser desenvolvidos “como principal recurso da indústria turística” (GOODEY; MURTA, 1995, p.21). Para que isto ocorra, deve-se estabelecer uma conexão com o visitante, no sentido de ampliar o conhecimento do local visitado, através de suas singularidades (MURTA; ALBANO, 2002). A comunicação com as pessoas (visitantes e população local) passa pelo “processo de acrescentar valor à experiência (...), por meio do fornecimento de informações e representações que realcem a história e as características culturais e ambientais do lugar” (MURTA e GOODEY, 2002, p.13).

2 ESTUDO DE CASO: TREM TURÍSTICO TREM DA VALE

Partindo desse referencial teórico, investigou-se o trem turístico Trem da Vale, que inaugurou em 05 de maio de 2006. Este trem turístico foi um projeto realizado pela Fundação Vale, com planejamento, execução e manutenção pela Santa Rosa Bureau Cultural⁴, com o patrocínio da Companhia Vale, por intermédio da Lei Federal de Incentivo à Cultura, Lei Rouanet⁵, e operação da Ferrovia Centro Atlântica, FCA. Este complexo ferroviário situa-se na região sudeste do Quadrilátero Ferrífero, no centro do Estado de Minas Gerais, que tem o turismo como atividade econômica promissora pela sua riqueza natural, cultural e humana.

O projeto do Trem da Vale teve como objetivo a valorização do patrimônio histórico-cultural, social e natural. Sua ação foi estruturada no campo de educação patrimonial e além das ações de intervenções nas edificações protegidas, foram implantadas ações sociais que dão

⁴ Santa Rosa Bureau Cultural é uma “empresa mineira especializada em iniciativas culturais estratégicas” (FUNDAÇÃO VALE, 2006, p.107).

⁵ A Lei Rouanet n.º 8.313/91 do Ministério da Cultura permite patrocínio e doações de empresas e pessoas a projetos culturais, deduzindo-se o valor empregado do imposto devido.

sustentabilidade ao projeto com desenvolvimento de programas de ações culturais (FUNDAÇÃO VALE, 2006).

O Trem da Vale restaurou quatro estações ferroviárias de Ouro Preto, de Vitorino Dias, de Passagem de Mariana e de Mariana, protegidas pelo Iphan, Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional e requalificou o sítio histórico deste complexo. Foram consideradas estações âncoras: a Estação de Ouro Preto: Estação Cidadania, considerada o portal turístico do projeto, e a Estação de Mariana.

Para atender os diversos espaços expositivos e abrigar às atividades sócio-culturais propostas pelo Trem da Vale, foram instalados carros e vagões fixos no pátio das estações âncoras. Na área externa da Estação de Ouro Preto destacaram-se: o “Vagão dos Sons”; o Vagão Café; o “Circo da Estação”, equipamento destinado para eventos voltados a comunidade, atendendo o objetivo de aproximar os moradores do patrimônio histórico e cultural; e o girador de locomotivas. Seu edifício abriga: (i) o “Espaço Maquete” que contém: maquete da linha turística, a construção de uma linha do tempo com “informações históricas sobre a ferrovia e a cultura na região, no Brasil e no mundo” (FUNDAÇÃO VALE, 2006, p. 61); (ii) o Espaço UFOP, Universidade Federal de Ouro Preto, que conta a história da ferrovia e as transformações das paisagens de Ouro Preto e Mariana; (iii) a “Sala de Histórias” que apresenta informações e vídeos sobre a evolução das duas cidades históricas e sobre a ferrovia, apresenta um móvel com gavetas informativas e quiosques multimídia, todos esses interativos; (iv) o “Espaço de Registro Oral”, onde o visitante assiste depoimentos de moradores sobre peculiaridades e a história local, estimulando a valorização da identidade regional; (v) a loja que comercializa uma produção artesanal: fantoches e bonecos da *Companhia Navegante - Teatro de Marionetes* da cidade de Mariana.

A Estação de Mariana contempla em sua área externa: (i) a “Praça Lúdico-Musical”, que teve como inspiração a forte tradição musical local. O projeto da praça teve o envolvimento das crianças e educadores da Escola Estadual Professora Santa Godoy, localizada em frente à estação. Esta participação “proporcionou novas formas de apropriação do espaço, contribuindo para reduzir problemas relativos à depredação do equipamento público” (FUNDAÇÃO VALE, 2006, p. 75); (ii) o “Vagão dos Sentidos” onde o visitante assiste projeções de imagens sobre temas do: barroco, mineração e referências do cotidiano das duas cidades nas superfícies das janelas, simulando uma viagem pela região; e (iii) o Vagão Café. O edifício abriga uma “Biblioteca Infanto-Juvenil” e uma “Sala Multiuso” contendo quiosque

multimídia interativo, que aborda “temas sobre o antigo trecho ferroviário”, a “riqueza ambiental da região” e o patrimônio cultural.

Acredita-se que os meios de interpretação de patrimônio adotados no Trem da Vale, passaram a ser um instrumento de gestão e procuraram otimizar a experiência do turista, conforme os princípios de interpretação de lugares (MURTA e GOODEY, 2002). Conforme Lansky⁶, o projeto de museografia foi desenvolvido com a intenção de provocar a curiosidade do visitante e procurou realçar a dimensão socioeconômica, histórica e ambiental da região. Nos espaços e ou equipamentos criados, fez-se uso de mídias e da interatividade, para apresentar: a história da ferrovia, a história local e os registros da história oral através de depoimentos da população sobre os temas afins.

O projeto de museografia das estações utilizou as ferramentas para otimizar os meios interpretativos deste patrimônio. Porém, encontrou-se um artigo que identificou uma baixa utilização pelos visitantes dos espaços e equipamentos desenvolvidos para atender os programas sócio-culturais do Trem da Vale. Este trabalho foi elaborado por dois alunos do curso de graduação em Turismo⁷ e um professor. Eles identificaram uma baixa utilização dos equipamentos desenvolvidos para atender os programas sócio-culturais pelos visitantes e que estariam mais interessados em fazer a viagem no trem turístico, dentre outros pontos abordados (MAMEDE *et al.*, 2008).

Essa possível baixa de utilização dos espaços do Trem da Vale fora confirmada pela Gerência Educação Patrimonial. Para uma maior divulgação, contratou-se, desde 09 de janeiro de 2009, um ator portando um realejo que tem uma gaveta com mensagens surpresas e boneco⁸ da Companhia Navegante - Teatro de Marionetes. Este ator e o boneco distribuem um *flip* para orientar e “sensibilizar” o visitante em relação às estações e à viagem, além de animar as pessoas que se encontram nas plataformas de embarque e desembarque, segundo a coordenadora do Subprograma Vale Promover.⁹

Partindo desta constatação, desenvolveu-se esta pesquisa exploratória, que teve como objetivo identificar e avaliar a relação dos turistas e/ou visitantes¹⁰ com este patrimônio

⁶ Entrevista com o arquiteto Samy Lansky, Coordenador dos projetos de urbanismo e paisagismo do Trem da Vale, em 20 de maio de 2009, na Instituto Metodista Izabela Hendrix.

⁷ Curso de Turismo da Universidade Federal de Minas Gerais.

⁸ Os bonecos são personagens caracterizados com o contexto das ferrovias. Disponível em: <<<http://www.tremdavale.org/pt/noticias/realejo-anima-o-embarque-no-trem-da-vale/>>> Acesso em: 02.abr.2009.

⁹ Entrevista realizada com Claudia Alencar, coordenadora do Subprograma Vale Promover, em 27 de janeiro de 2009, na Estação de Ouro Preto.

¹⁰ Não se fez distinção entre turistas e ou visitantes nesta pesquisa. Segundo a Organização Mundial de Turismo, OMT, o turista é definido como sendo a pessoa que viaja e permanece no local pelo menos vinte quatro horas e o

industrial ferroviário, sobre os seguintes aspectos: (i) turismo e ferrovia; (ii) a importância da preservação do patrimônio ferroviário; (iii) o uso e aceitação dos equipamentos desenvolvidos na valorização e preservação do patrimônio ferroviário e da paisagem urbana; (iv) avaliar se os novos espaços e/ ou equipamentos estimularam “a curiosidade do visitante, encorajando a exploração mais profunda do que está sendo interpretado” (MURTA e GOODEY, 2002, p.18).

A fim de dados para analisar os aspectos mencionados, foram aplicados questionários de forma aleatória, no período de 23 a 31 de janeiro de 2009, pela autora desta pesquisa. O resultado dessa investigação é uma espécie de ‘fotografia’ do fenômeno estudado, mas não indicou suas tendências e variações e as possíveis mudanças estruturais. Essa investigação não esgotou o leque de questões a serem trabalhadas neste tema.

3 ANÁLISE E TRATAMENTO DOS DADOS

Para o tamanho da amostra, 108 visitantes e/ou turistas, considerou-se um intervalo de confiança de 95% e um erro máximo de estimativa de 9,4%. O questionário foi aplicado nas estações de Ouro Preto e Mariana e dentro do trem. O perfil socioeconômico identificado neste universo pesquisado apresentou uma predominância do sexo feminino (72,22%) e o restante são do sexo masculino (27,78). A população de visitantes vem em grande parte de outro estado do Brasil (37,04%), parte do interior do estado de Minas Gerais (31,48%), outros da Capital, Belo Horizonte (27,78%) e outros países (3,70%). A faixa etária de 31 a 40 é a que reúne o maior número de respondentes (27,78%), seguida de pessoas entre 21 a 30 (25,93%). A maioria da faixa de renda mensal familiar declarada foi até 10 salários mínimos¹¹ (3,5%), seguida da faixa entre 10 e menor que 20 salários mínimos (38,0%). Somente 4,6% alegaram renda maior que 30 salários mínimos.

Para entender a percepção dos turistas e/ou visitantes em relação às práticas adotadas de valorização desse patrimônio, perguntou se era a primeira visita à estação. Verificou-se que 80% responderam que sim e 20% restante, já conheciam. 84,3% dos respondentes tiveram uma ótima impressão sobre a recuperação deste patrimônio ferroviário e 15,7% qualificaram com boa.

Analizou-se a frequência e satisfação do visitante em relação à interpretação de patrimônio da arquitetura industrial ferroviária nos espaços expositivos desenvolvidos na

visitante é o sujeito que passa somente o dia, período inferior a vinte quatro horas, considerado excursionista, segundo Beni (2003).

¹¹ Tomou-se como referência do salário mínimo - R\$415,00 (quatrocentos e quinze reais).

requalificação das estações de Ouro Preto e Mariana. Somente 1,85% dos respondentes visitaram todos os espaços e/ou equipamentos nas duas estações e 17,59% não visitou nenhum. A maioria (79,63%) visitou pelo menos um espaço ou equipamento em uma das estações. Somente 0,93% alegaram não ter feito a visita por absoluta falta de tempo, mas que teve interesse. Não foi computado nesta pesquisa, idas aos sanitários.

Conforme os números apresentados, não é tão modesto o número de visitas aos espaços museográficos ou equipamentos propostos pelo Trem da Vale, como ressaltado no artigo desenvolvido por Mamede *et al.* (2008). Os dados mostram que os visitantes foram atraídos a visitá-los no período da pesquisa. Através da observação direta, ainda durante o período da pesquisa, percebeu-se um número expressivo de visitantes que chegaram à estação para pegar o trem, quase no momento de sua partida. Assim sendo, eles não tiveram tempo hábil para visitar os espaços. Não foi interesse desta pesquisa computar este número, mas vale ressaltar que a viagem de trem é o atrativo de maior interesse para o visitante, como afirmaram Mamede *et al.* (2008).

Ainda pela observação direta, notou-se um comportamento comum: o aumento da demanda de visitantes em direção à plataforma, no momento em que a Maria Fumaça chegou apitando e, quando se fez uso do girador de locomotivas. Estas atividades despertaram a curiosidade entre os visitantes, gerando atitudes comuns, como: demonstração de alegria e entusiasmo. É comum, entre eles, registarem estes momentos através de fotos e filmagem. No *site YouTube*¹², encontram-se alguns desses registros. Desta maneira, parte dos visitantes deixou os espaços museográficos e dirigiu-se à plataforma de embarque, para a contemplação desses momentos. Também, não foi interesse desta pesquisa, comparar o grau de interesse destes momentos em relação às interpretações de patrimônio como as exposições museográficas e equipamentos.

Buscou-se saber quais foram os espaços ou equipamentos proposto pelo Trem da Vale que foram mais visitados, conforme os respondentes representado no GRÁFICO 1. A abordagem ao visitante foi realizada na plataforma do trem, posterior a visitação dos espaços e/ou equipamentos nas duas estações. Ressalta-se que o Circo não estava aberto para visitação. A acessibilidade a este equipamento, só ocorre em dias que sediam eventos e o Vagão Café de Mariana não estava em funcionamento no período da aplicação dos questionários.

¹² Ver *sites:* << <http://www.youtube.com/watch?v=nydxO381Y9U>>>; <<<http://www.youtube.com/watch?v=0f713mu3WuU>>>; <<http://www.youtube.com/watch?v=G_HA17aXn50>> Disponíveis em: 04.mai.2009.

O Espaço Maquete foi o mais visitado, com 20,24%. Neste espaço, o que mais chama atenção é o objeto, a maquete, que mais desperta a curiosidade dos visitantes, apesar deste conter uma exposição museográfica sobre a ferrovia e a cultura da região. A popularidade desta maquete pode ser comprovada através de outras referências como o *site YouTube*¹³. O segundo espaço mais visitado foi o Espaço UFOP com 15,77%, seguido do Vagão dos Sons com 13,99%. Os menos visitados, segundo os respondentes, foram a Sala de Histórias (2,38%) e a Sala Multiuso (2,68%).

Percebeu-se que os números modestos de visitas aos espaços da Estação de Mariana, foram em função do pouco tempo que o visitante tinha para ficar na cidade. Na época da pesquisa, o trem chegava à estação de Mariana às 12:00. Se o passageiro quisesse voltar para Ouro Preto de trem, teria que pegá-lo às 14:00. Sendo assim, o visitante tinha somente duas horas de permanência em Mariana. Através da observação direta, identificou-se que os passageiros que desembarcavam nesta estação, saíam rapidamente deste local para passear pela cidade, voltando para pegar o trem quase no momento da partida do trem.

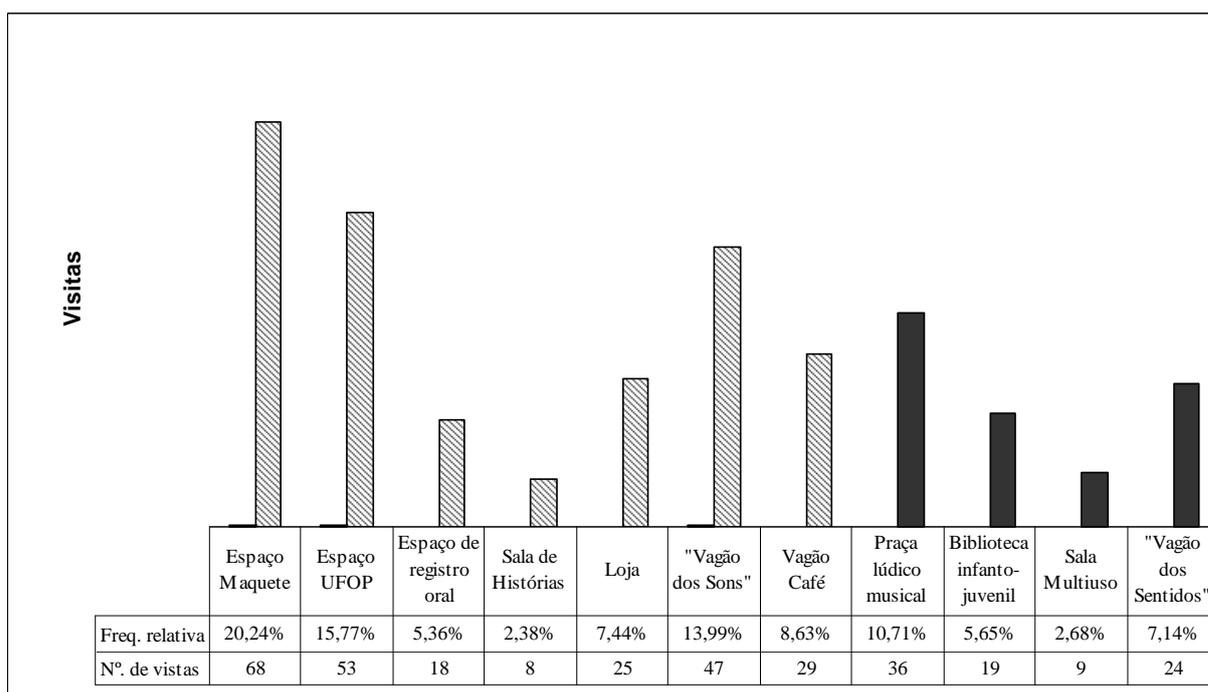


GRÁFICO 1 - Distribuição da amostra segundo a frequência de visitantes nos espaços e/ou equipamentos receptores nas estações do Trem da Vale

Fonte: Dados da pesquisa 2009

As colunas com hachuras em diagonal representam a frequência de visitantes nos espaços na Estação de Ouro Preto. As colunas com hachuras em negrito apresentam a frequência nos espaços na Estação de Mariana.

¹³

Ver *sites*: <<<http://www.youtube.com/watch?v=q4RUQq0zVdo>>>; <<<http://www.youtube.com/watch?v=pEWey64fA0g>>> Disponíveis em 03.mai.2009.

Para analisar se a interpretação do patrimônio provocou ou instruiu, foi perguntado se os espaços e a exposição estimularam a curiosidade do visitante. 89,58% dos questionados que visitaram os espaços confirmam que estes estimularam a sua curiosidade e 10,42% declararam não terem sido estimulados. Um dos visitantes achou cansativas as informações, acreditando serem excessivas.

Sobre o significado de uma viagem de trem, foi dada ao respondente a possibilidade de múltiplas escolhas sendo estas: nostalgia; as paisagens; exótico; a preservação do patrimônio; apenas uma alternativa de transporte; integração entre os passageiros; mais uma opção turística; outros. A maioria dos respondentes (30,80%) escolheu a opção: preservação do patrimônio. As paisagens foram a segunda maior representatividade (25,63%), seguida de ser considerada mais uma opção turística (19,20%). A opção nostalgia recebeu 14,49% das respostas. Apenas 1,09% das opções representam à integração entre os passageiros.

Quando perguntados se voltariam fazer a viagem de trem, 89,81% dos questionados responderam que sim, mas 0,93% voltariam se melhorasse o sistema de ventilação no interior do trem. Nesse dia, 31 de janeiro de 2009, fez muito calor. Não há ventilação mecânica dentro dos carros e a abertura das janelas é reduzida para garantir a segurança do passageiro. Não opinaram 6,48%, pois ainda não tinham realizado a viagem no momento da abordagem. Somente 2,78% não voltariam fazer esta viagem, por julgarem a viagem longa (a duração da viagem é em torno de uma hora), sendo um pouco cansativa e “muito quente” dentro do trem. Estas observações também foram feitas no dia 31 de janeiro de 2009.

A maioria dos visitantes e/ou turistas abordados (97,22%) recomendaria esse passeio a alguém e 1,85% não responderam. Entretanto, 0,93% recomendariam o passeio, caso o sistema de ventilação no interior do trem fosse melhorado.

Em relação ao custo da passagem estar de acordo com o benefício da viagem, 74,1% responderam sim; 19,4% acharam alto o valor da passagem; e 6,48% não tinham uma opinião formada, pois ainda não tinham realizado a viagem no momento da abordagem. A maioria dos abordados (99,07%) considerou a viagem de trem uma alternativa turística importante, e 74,07% dos respondentes já haviam realizado uma viagem de trem.

Sobre a importância da preservação do patrimônio industrial ferroviário, foi dado ao respondente algumas opções de respostas, que se destacam: preservação do patrimônio industrial ferroviário para uso turístico (29,63%); por mostrar o modo de vida do passado, pela tradição (25,93%). 43,52% escolheram tanto a preservação do patrimônio para uso turístico, mas também consideram ser importante por mostrar o modo de vida do passado (43,52%).

Somente, 0,93%, citaram a opção de preservar se estiver sendo utilizada, mas também entenderam ser importante a preservação por mostrar o modo de vida do passado.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Uma prática contemporânea adotada é a de preservar e transformar área de um antigo complexo ferroviário em um espaço de lazer, num lugar de memória, de “valores simbólicos ou mesmo emotivos” (KÜHL, 1998, p. 234) para seus atores e para nação. “A memória é base para a identidade porque auxilia na manutenção dos laços de pertencimento da humanidade” (MARTINS e VIEIRA, 2006, p.5).

Neste trabalho procurou-se analisar as percepções na recuperação do patrimônio industrial ferroviário de para o turismo: o Trem da Vale. A consulta aos 108 visitantes revelou que esta recuperação foi capaz de valorizar e interpretar este patrimônio. O transporte ferroviário tem importância para o turismo, por possibilitar o acesso e a contemplação às paisagens pelo percurso da linha e pelo uso da locomotiva a vapor, que permite uma experiência nostálgica. Entretanto, a valorização deste patrimônio se deu, também pela sua tradição, associado como lugar de memória, representando o modo de vida do passado.

Para fundamentar a discussão sobre a interpretação deste patrimônio, recorreu-se aos espaços que mais despertaram a curiosidade dos visitantes: o “Espaço Maquete” que foi o de adotou um recurso lúdico e dinâmico e o Espaço UFOP, que fez a vinculação com a história da ferrovia e da cidade. Entendeu-se que estes espaços informaram e estimularam uma exploração mais aprofundada.

O espaço que interpretou as peculiaridades locais, apresentando vídeos com depoimentos de moradores foi o menos visitado. Sugerindo, assim, que o visitante esteve interessado em interpretações mais “rápidas” e de olhar menos específico, sendo este mais cosmopolita. Nesse sentido, referências territorializadas representam a memória da comunidade, estabelecendo, provavelmente, um vínculo somente com a cultura local. Os espaços, mesmo que sejam estes desenvolvidos para promover o turismo, podem trazer mudanças de cenário na localidade e colaborar na geração de emprego e renda da comunidade. Entretanto, todos os espaços visitados estimularam o visitante, confirmando que os princípios de interpretação utilizados foram instrumentos de comunicação para o visitante, mas o atrativo principal é mesmo o trem turístico.

Este trabalho se encerra com uma afirmação de Durkam (1984, p.30-31):

...quanto maior a carga simbólica conferida a um bem cultural, tanto mais ricas serão as possibilidades de sua utilização futura (...) em virtude dos significados que acumularam durante sua história, que merecem um esforço especial no sentido de preservá-los e colocá-los à disposição da população para usos futuros.

Mediante a diversidade de interpretações, as revitalizações dos espaços, que fora um dia representantes da produção, da modernidade e do progresso, passam a ser lugares de lazer, sob a ótica de novas interpretações da história, abrindo possibilidades para novas temáticas, outros usos e novos olhares para antigas práticas.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRAFIAS

BENI, Mário Carlos. *Análise estrutural do Turismo*. 8ª. ed. Atual. – São Paulo: Editora SENAC São Paulo. 2003.

COSTA, Cacilda Teixeira da. *O sonho e a técnica: a arquitetura de ferro no Brasil*. 2ª. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2001.

DIAS, Reinaldo. *Planejamento do turismo: Política e desenvolvimento do Turismo no Brasil*. São Paulo. Editora Atlas S. A, 2003.

DURKAM, Eunice Ribeiro. Texto II. In: ARANTES, Antônio Augusto (Org.) *Produzindo o passado: estratégias de construção do patrimônio cultural*. São Paulo: Brasiliense, 1984.

FUNDAÇÃO VALE. *Trem da Vale: Mariana, Passagem de Mariana, Vitorino Dias, Ouro Preto*. Fundação Vale do Rio Doce. 2006. 150p.

GOODEY, Brian.; MURTA, Stela Maris. *Interpretação do patrimônio para o turismo sustentado: um guia*. Belo Horizonte: SEBRAE – MG. 1995. 114p.

HARVEY, David. *Condição pós-moderna*. 9ª edição. São Paulo: Edições Loyola. 2000.

KÜHL, Beatriz Mugayar. *Arquitetura de ferro e arquitetura ferroviária em São Paulo: reflexões sobre a sua preservação*. São Paulo: Ateliê Editorial. Fapesp: Secretaria da Cultura, 1998.

MAMEDE, Douglas M. J. A.; VIEIRA, Guilherme Lima; SANTOS, Ana Paula Guimarães. *Trens turísticos e patrimônio cultural: como o turismo ferroviário tem resgatado, preservado e valorizado o patrimônio cultural*. Caderno Virtual de Turismo. Vol. 8, Nº 2 (2008) p. 81-94.

MARIUZZO, Patrícia. Trens e cana-de-açúcar: Engenhos e ferrovias são os testemunhos das primeiras atividades industriais brasileiras. *Revista Eletrônica do IPHAN*. Nº 4 - Mar. - Abr. de 2006. Disponível em: <<<http://www.revista.iphan.gov.br/materia.php?id=167>>> Acesso em: 09 jan. 2008.

MARTINS, Anne Bastos; VIEIRA, Gustamara Freitas. Turismo e Patrimônio Cultural: possíveis elos entre identidade, memória e preservação. *Estação científica*. Ed. 02. mar. 2006. p.1-17.

MONASTIRSKY, Leonel Brizolla. *Ferrovia: Patrimônio Cultural*. Estudo sobre a ferrovia brasileira a partir da região dos Campos Gerais (PR). Centro de Filosofia e Ciências Humanas. Universidade Federal de Santa Catarina. 2006, 203p. Tese (Doutorado em Geografia). 190 p.

MURTA, Stela Maris; GOODEY, Brian. Interpretação do patrimônio para visitantes: um quadro conceitual. (p.13-45) *In: MURTA, Stela Maris; ALBANO, Celina. (Org.) Interpretar o patrimônio: um exercício do Olhar*. Belo Horizonte: Ed. UFMG; Território Brasilis, 2002. 288p.

MURTA, Stela Maris; ALBANO, Celina. Interpretação, preservação e turismo: uma introdução. (p.9-12) *In: _____ (Org.) Interpretar o patrimônio: um exercício do Olhar*. Belo Horizonte: Ed. UFMG; Território Brasilis, 2002. 288p.

ORTIZ, Renato. *Mundialização e cultura*. São Paulo: Brasiliense, 2000.

PAGE, Stephen J. *Transporte e turismo: perspectivas globais*. Tradução Juliana de Souza Dartora. 2ª. edição. Porto Alegre: Bookman, 2008. 432 p.

RELATÓRIO Anual ANTT 2006. Disponível em: <<<http://appeantt.antt.gov.br/relatorios/Relat%C3%B3rio%20ANTT%20final.pdf>>> Acesso em: 06. jan. 2009.

RUFINO, Silvana. Os dois lados da linha do trem: história urbana e intervenções contemporâneas em Campinas (SP). *In: FRÚGOLI Jr., Heitor; ANDRADE, Luciana Teixeira de; PEIXOTO, Fernanda Áreas (Org.). As cidades e seus agentes: práticas e representações*. p. 68-97. Belo Horizonte: PUC Minas/Edusp, 2006. 408p.

SANCHO, Amparo. *Introdução ao Turismo*. 1ª. ed.: Jun.1998, OMT, Madrid, Espanha.

URRY, John. *O olhar do turista: lazer e viagens nas sociedades contemporâneas*. Trad.: Carlos Eugênio Marcondes de Moura. 3ª. ed. São Paulo: Studio Nobel. SESC, 2001.