



UNIVERSIDADE FEDERAL DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO – UNIRIO

Centro de Ciências Humanas e Sociais – CCH



Museu de Astronomia e Ciências Afins – MAST/MCTIC

QUAL O DESTINO DESTE TREM? VALORES E RESSONÂNCIAS DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO NOS TRILHOS DA MUSEALIZAÇÃO E DO TURISMO EM SANTOS DUMONT, MINAS GERAIS

Geísa Martins Soares

UNIRIO/MAST - RJ, 26 de novembro de 2023.



QUAL O DESTINO DESTE TREM?

VALORES E RESSONÂNCIAS DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO NOS TRILHOS DA MUSEALIZAÇÃO E DO TURISMO EM SANTOS DUMONT, MINAS GERAIS

por
Geísa Martins Soares

Aluna do Curso de Doutorado em Museologia e Patrimônio

Linha 02 – Museologias, Patrimônio Integral e Desenvolvimento

Tese de Doutorado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Museologia e Patrimônio – PPG-PMUS (UNIRIO/MAST).

Orientadora:

Professora Doutora Elizabete de Castro Mendonça

UNIRIO/MAST - RJ, 26 de novembro de 2023.

FOLHA DE APROVAÇÃO

QUAL O DESTINO DESTE TREM?
VALORES E RESSONÂNCIAS DO PATRIMÔNIO
FERROVIÁRIO NOS TRILHOS
DA MUSEALIZAÇÃO E DO TURISMO
EM SANTOS DUMONT, MINAS GERAIS.

Tese de Doutorado de Geisa Martins Soares, submetida ao corpo docente do Programa de Pós-graduação em Museologia e Patrimônio, do Centro de Ciências Humanas e Sociais da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro – UNIRIO e Museu de Astronomia e Ciências Afins – MAST/MCT, como requisito final para a obtenção do grau de Doutora em Ciências, em Museologia e Patrimônio.



Aprovada por

Prof. Dra.

Orientadora Prof. Dra. Elizabete de Castro Mendonça
(PPG-PMUS UNIRIO/MAST)

Prof. Dra.

Prof(a). Dr(a). Diana Farfala Correia Lima
(PPG-PMUS UNIRIO/MAST)

Prof. Dr.

Prof. Dr. Nilson Moraes
(PPG-PMUS UNIRIO/MAST)

Prof. Dra.

Prof. Dra. Anne Bastos Martins Rosa
(Universidade Federal de Juiz de Fora – UFJF)

Prof. Dra.

Profª Dra. Telma Lasmaz Gonçalves
(Universidade Federal Fluminense – UFF)

Rio de Janeiro, 26 de outubro de 2023

FICHA CATALOGRÁFICA

M676

Martins Soares, Geísa
QUAL O DESTINO DESTE TREM? VALORES E RESSONÂNCIAS DO
PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO NOS TRILHOS DA MUSEALIZAÇÃO E DO
TURISMO EM SANTOS DUMONT, MINAS GERAIS. / Geísa Martins
Soares. -- Rio de Janeiro, 2023.
290

Orientadora: Elizabete Castro Mendonça.
Tese (Doutorado) - Universidade Federal do Estado do
Rio de Janeiro, Programa de Pós-Graduação em Museologia e
Patrimônio, 2023.

1. Museologia. 2. Patrimônio ferroviário. 3. Turismo. I.
Castro Mendonça, Elizabete, orient. II. Título.

Um trem-de-ferro é uma coisa mecânica,
mas atravessa a noite,
a madrugada,
o dia,
atravessou minha vida,
virou só sentimento.

Adélia Prado

Aos ferroviários de Santos Dumont,
mulheres e homens dedicados
às coisas ferroviárias de nosso legado,
A Alberto Santos Dumont,
homem ousado e de transcendências,
Ao meu Nelson e à minha Valdete,
bença pai, bença mãe.
Aos meus amores,
Roberto, Victor, Luma e Jade.

AGRADECIMENTOS

A Deus, por tudo, sempre!

Ao meu pai Nelson e minha Mãe Valdete, raízes fortes que me nutriram na vontade e na coragem de criar meus caminhos.

A minha orientadora Elizabete, quantas mensagens via *e-mail* e Whatzapp, quantas idas e vindas, quantas reuniões para chegarmos até aqui.

Aos queridos professores do PPG-PMUS, que dedicaram aos estudos e às aulas na museologia. Em especial à Professora Dr^a. Diana, pelas palavras de incentivo e de compreensão, ao Professor Dr^o. Nilson, pelo carisma e astral e por participarem da banca de tese com orientações generosas.

À Professora Doutora Tereza Scheiner, pela dedicação à museologia e ao Programa PPG-PMUS UNIRIO / MAST.

Às professoras Dr^a Anne Bastos e Dr^a Telma Lasmar, por aceitar o convite para esta jornada de composição da banca de defesa.

Aos colegas do Doutorado e do Mestrado do PPG-PMUS, o Rio de Janeiro me deu valiosos presentes de amizades patrimoniais.

À Alexandra, sempre atenciosa e carinhosa com todos as nossas solicitações.

Aos colegas do Campus Santos Dumont, que me apoiaram de alguma maneira nesta jornada.

À querida Rosa Machado, do Conselho Municipal do Patrimônio, defensora e amante do Patrimônio de Santos Dumont, agradeço a generosidade e disponibilidades para ajudar em minha pesquisa.

Aos 29 participantes da pesquisa entrevistados, quanto respeito e elos de afeto e de memória, quantos depoimentos emocionados, quanta riqueza de dados coletei que me permitiu seguir.

Aos ferroviários, mulheres e homens que serviram à ferrovia, respeitaram e admiraram os comboios dos trens e da construção das histórias de suas famílias. Em especial aos ferroviários e professores e deram suas vidas no trabalho da Oficina 4^o Depósito, hoje, espaço que tenho imenso orgulho pelo trabalho como docente no IF Sudeste MG.

À amada Cinthia, sobrinha que me hospedou na cidade maravilhosa, por ser base de carinho para a saga do vai-e-vem Juiz de Fora / Rio, Lagoa / Urca / São Cristóvão.

À amada Lívia, por ser ouvido, olhos de ver e abraço em todas as horas.

Às minhas filhotas, meus amores Luma e Jade, amigas e companheiras de vida.

A Roberto Carlos, esposo companheiro, agradeço pelos dias em que me acalentou e foi olhos e ouvidos de compreensão para que eu pudesse seguir a toada doutoral.

RESUMO

SOARES, Geísa Martins. Qual o destino deste trem? valores e ressonâncias do patrimônio ferroviário nos trilhos da musealização, da educação e do turismo, em Santos Dumont, Minas Gerais.

Orientadora: Elizabete de Castro Mendonça. UNIRIO / MAST, 2023. Tese.

O trem, o apito e a fumaça das locomotivas, suscitam muitos sentidos na memória e no imaginário das pessoas, assim, esta tese traz uma mirada investigativa para a atribuição dos novos valores ao legado ferroviário que, para além de seus primeiros usos nos trilhos, desencadeiam ressonâncias e processos – potenciais e efetivos, no alcance da preservação. Para tanto, a partir de olhares multidisciplinares, o alicerce apresentado na tese, traz a tríade basilar de conceituações – patrimônio, museologia e turismo, num arcabouço que pressupõe o crescimento da valorização dos remanescentes ferroviários da extinta Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA). O objetivo geral proposto buscou compreender as ressonâncias produzidas pelo patrimônio ferroviário, visando especificar conexões entre os novos valores atribuídos à possibilidade de alcançar processos na musealização e no turismo cultural. Mais especificamente a partir de 2007, após a publicação da Lei Nº .11.483/2007. Guiados pelo elemento central da tese, o patrimônio ferroviário, propôs-se o cenário referencial, sendo escolhido o município de Santos Dumont, MG. Esta seleção se deu, não somente pelo potencial de investigação na temática ferroviária, somou-se a ligação da pesquisadora, como docente no Campus Santos Dumont do IF Sudeste MG, antiga Oficina 4º Depósito da RFFSA. A partir da perspectiva eminentemente qualitativa, numa mirada multidisciplinar, utilizou-se a triangulação dos dados do conteúdo bibliográfico, documental e de campo. Na pesquisa de campo (2022), foram aplicadas entrevistas e a técnica de observação não participativa (diários de campo), logo, os conteúdos foram codificados e analisados com o suporte do Software Atlas Ti., (2023). Percebe-se a afetividade que a relação patrimônio ferroviário e comunidade vem produzindo, trazendo ressonâncias e encantamentos no tempo presente. Assim, de posse de novos valores, o patrimônio ferroviário produz ressonâncias que refletem tanto na memória individual, quanto na memória coletiva. A relevância do estudo trafega nas questões de se compreender os valores do patrimônio ferroviário e as ressonâncias que ecoam e podem alcançar novas estações, como a Estação Educação e Pesquisa, a Estação Muzealização e a Estação Turismo, todas integradas a um sentido amplo da preservação do legado ferroviário.

Palavras-chave: Musealização; Patrimônio Ferroviário; Valores; Ressonâncias; Turismo.

ABSTRACT

SOARES, Geísa Martins. What is the destination of this train? values and resonances of railway heritage on the paths of museumization, education and tourism, in Santos Dumont, Minas Gerais.

Advisor: Elizabete de Castro Mendonça. UNIRIO / MAST, 2023. Thesis.

The train, the whistle and the smoke of the locomotives awaken many senses in memory and in the people's imagination, this thesis takes an investigative look at the attribution of new values to the railway legacy which, in addition to its first uses on the tracks, they trigger resonances and processes – potential and effective, in the scope of preservation. From multidisciplinary perspectives, the foundation presented in the thesis brings the triad basis of conceptualizations – heritage, museology, and tourism, in a framework that presupposes the growth in the value of the railway remains of the extinct Federal Railway Network Public Limited Company (RFFSA). The proposed general objective sought to understand the resonances produced by the railway heritage, aiming to specify connections between the new values attributed to the possibility of achieving processes in museumization and cultural tourism. More specifically from 2007, after the publication of Law No. 11.483/2007. Guided by central element of the thesis, the railway heritage, the reference scenario was proposed, being the municipality of Santos Dumont - MG, was chosen. This selection was made not only because of the potential of research on the railway theme, added to the researcher's connection, as a teacher at the Santos Dumont Campus of IF Sudeste MG, former RFFSA 4th Depot Workshop. From eminently qualitative perspective, in a multidisciplinary view, triangulation was used bibliographic, documentary and field content data. In field research (2022), interviews and the non-participatory observation technique (field diaries) were applied, the contents were coded and analyzed with the support of Atlas Ti Software., (2023). We can see the affection that the relationship between railway heritage and the community has been producing, bringing resonances and enchantments in the present time. In possession of new values, railway heritage produces resonances that reflect both on individual memory and in collective memory. The relevance of the study concerns the issues of understanding the values railway heritage and the resonances that echo and can reach new stations, such as education and research station, the musealization station and the tourism station, all integrated to a broad sense of preserving the railway legacy.

Keywords: Museumization; Railway Heritage; Values; Resonances; Tourism.

SIGLAS E ABREVIATURAS UTILIZADAS

- ABOTTC** – Associação Brasileira das Operadoras de Trens Turísticos e Culturais
- ABPF** – Associação Brasileira de Preservação Ferroviária
- ANTT** – Agência Nacional de Transportes Terrestres
- BDTD** – Biblioteca Digital Brasileira de Teses e Dissertações
- DNER** – Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER)
- DNIT** – Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte
- EFOM** – Estrada de Ferro Oeste de Minas
- FEPASA** – Ferrovias Paulistas S.A.
- ICCROM** – Centro Internacional para a Preservação e o Estudo de Patrimônio Cultural
- ICOFOM** – *International Committee for Museology, ICOM* (Comitê Internacional de Museologia do Conselho Internacional de Museus)
- ICOFOM LAM** - Organização Regional do Comitê Internacional de Museologia (ICOFOM) para a América Latina e o Caribe
- ICOM** – *International Council of Museums* (Conselho Internacional de Museus)
- ICOMOS** – Conselho Internacional de Sítios e Monumentos
- IF SUDESTE MG** – Instituto Federal Educação, Ciência e Tecnologia do Sudeste de Minas Gerais
- IPHAN** – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
- MAST** – Museu de Astronomia e Ciências Afins
- MEC** – Ministério da Educação e Cultura
- MHN** – Museu Histórico Nacional
- MINC** – Ministério da Cultura
- MT** – Ministério dos Transportes
- OMT** – Organização Mundial do Turismo
- ONG** – Organização Não Governamental
- PND** – Programa Nacional de Desestatização
- PRESERFE** – Programa de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário
- PRESERFE** – Setor Geral de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário
- PRESERVE** – Programa de Preservação do Patrimônio Histórico do Ministério dos
- PROFAC** – Programa Ferroviário de Ação Cultural
- RFFSA** – Rede Ferroviária Federal S.A.
- RFFSA** – Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima
- SPHAN** – Secretaria de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
- TCLE** – Termo de Consentimento Livre e Esclarecido
- TICCIH** – Comitê Internacional de Conservação do Patrimônio Industrial

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

	Pág.	
Figura 1	A Pesquisa Qualitativa da Tese	
Figura 2.	Instrumentos da Pesquisa de Campo.	13
Figura 3	Print da Tela Inicial do Software Atlas Ti.	15
Figura 4	O Espelho Falso, Obra de René Magritte	19
Figura 5	Relógio Santos 100. Lançado pela Cartier	37
Figura 6	Quadrante de Caracterização para Bens Culturais	44
Figura 7	Quadro – Os Valores Não Materiais do Patrimônio	50
Figura 8	Matriz de Nossa Senhora de Pilar, em São João Del Rei	52
Figura 9	Arco Euston – Londres, 1994.	61
Figura 10	Quadro – Patrimônio Industrial: Exemplos Passíveis de Musealização	74
Figura 11	Quadro Percepções de Sentidos do Trem	92
Figura 12	Quadro – Modalidades Simbólicas da Musealização	101
Figura 13	Quadro – Viajantes Consumidores do Turismo	107
Figura 14	Quadro – Atrativos Turísticos Naturais e Culturais	109
Figura 15	Cadeia Produtiva do Turismo Cultural	110
Figura 16	Tomas Cook	117
Figura 17	Quadro – Trens Turísticos em Minas Gerais	121
Figura 18	Tabela Grupos Focais	124
Figura 19	Tabela Roteiro de Entrevistas	125
Figura 20	Rede - Os Elementos do Patrimônio Ferroviário	128
Figura 21	Alberto Santos-Dumont	129
Figura 22	Capa do Le Petit Journal de 25 de novembro de 1906	131
Figura 23	Museu Casa de Cabangu	133
Figura 24	Réplica do Avião 14 Bis em Exposição no Parque Cabangu.	134
Figura 25	Rede Museu e Parque Cabangu	135
Figura 26	Plano Geral do Projeto Arquitetônico Parque e Museu Cabangu	136
Figura 27	Estações da Linha Centro – Usos e Condições atuais	138
Figura 28	Rede Estações de Santos Dumont.	139
Figura 29	Quadro: Estações de Santos Dumont, MG.	139
Figura 30	Estação e Pátio de Palmyra em 1930	140
Figura 31	Quadro – Evolução Histórica da Estação Central	141
Figura 32	Estação Central de Santos Dumont.	142
Figura 33	A Estação de Mantiqueira em 1906	143
Figura 34	Rede Estação da Mantiqueira	144
Figura 35	Estação de Recovindo	145
Figura 36	Rede: Caixa D'Água e Parada Recovindo	146
Figura 37	Trecho do Jornal O Estado de São Paulo.	147
Figura 38	Parada Cabangu	149
Figura 39	Imagem aérea da Oficina 4º Depósito.	149
Figura 40	Quadro - Evolução Cronológica da Oficina 4º Depósito	152
Figura 41	Locomotiva Baronesa	154
Figura 42	Desenho Bidimensional Representativo da locomotiva Zezé Leone	154
Figura 43	Quadro – Cronologia da Locomotiva Zezé Leone	155
Figura 44	Locomotiva Zezé Leone	155
Figura 45	Cobertura Planejada para a Locomotiva Zezé Leone	157
Figura 46	Locomotiva Guindaste Hawthorn Leslie Nr. 47 em 1989	157
Figura 47	Locomotiva Guindaste Hawthorn Leslie Nr. 47	157
Figura 48	Complexo Turístico da Estação	158
Figura 49	Interior do Trem de Prata Restaurante	159
Figura 50	Tabela Ausência e Presença de Ações Preservação	160
Figura 51	Rede: Elos dos Participantes da Pesquisa com a Ferrovia.	163

Figura 52	Rede: Depoimentos do Código Avô Ferroviário	163
Figura 53	Tabela de Cooorrência de Códigos – Família Ferroviária.	164
Figura 54	Ciclo do Patrimônio Ferroviário	169
Figura 55	Rede: Memória Ferroviária	174
Figura 56	Rede – Os Valores do Patrimônio Ferroviário	178
Figura 57	Tabela: Magnitude dos Valores	178
Figura 58.	Quadro – Valores do Patrimônio Ferroviário de Santos Dumont, MG.	179
Figura 59	Rede – Preservação X Ressonâncias	181
Figura 60	Fachada da Escola Profissional Fernando Guimarães.	185
Figura 61	Campi do IF Sudeste MG.	185
Figura 62	Campus Santos Dumont, Galpão Restaurado	187
Figura 63	Rede – Oficina 4º Depósito / Campus Santos Dumont	188
Figura 64	Tabela de Elementos de Valor Museal	190
Figura 65	Rede – Musealização Ferroviária e Valor Museal	191
Figura 66	Quadro – Museus e Espaços de Memória Ferroviária de Minas Gerais	193
Figura 67	Museu Ferroviário de Juiz de Fora, MG.	194
Figura 68	Chapéu Panamá de Alberto Santos Dumont	195
Figura 69	Banner da Exposição	198
Figura 70	Bilheteria	198
Figura 71	Carro de Passageiros	199
Figura72	Janela Estilhaçada	199
Figura 73	Rede– Viabilidade do Roteiro Temático Ferroviário	205
Figura 74	Rede – O Roteiro Temático – <i>Tour</i> Ferroviário	206
Figura 75	Mapa de Georreferenciamento do Roteiro <i>Tour</i> Ferroviário	207
Figura 76	Tabela de Cooorrências de Valores X Valor Museal	214

SUMÁRIO

	Pág.	
Cap. 1	INTRODUÇÃO PREPARANDO A BAGAGEM PARA A VIAGEM	01
Cap. 2	NA BAGAGEM, OBJETOS E COISAS QUE DÃO SENTIDO AO PATRIMÔNIO	23
	2.1 - OBJETOS E COISAS SÃO CONTADORES DE HISTÓRIAS?	25
	2.2 - EMARANHADOS EM MOVIMENTO, AS COISAS TÊM VIDA!	33
	2.3 - A CULTURA MATERIAL E A BIOGRAFIA DAS COISAS	38
	2.4 - OS VALORES DAS COISAS ERGUEM O PATRIMÔNIO	45
Cap. 3	O COMBOIO DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO APITA – SEGUIMOS VIAGEM...	54
	3.1 – DOS MONUMENTOS FRANCESES AO PATRIMÔNIO MINEIRO E DO BRASIL	56
	3.2 - PATRIMÔNIO: MEMÓRIAS NOS TRILHOS DO TEMPO	63
	3.3 - PATRIMÔNIO INDUSTRIAL – MONUMENTOS, RUÍNAS E HERANÇAS	67
	3.4 - TREM DE FERRO: UM LEGADO À MERCÊ DO ESQUECIMENTO?	75
	3.5 - O PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO E AS INSTÂNCIAS DE PROTEÇÃO	79
Cap. 4	AS RESSONÂNCIAS DO PATRIMÔNIO	85
	4.1 - RESSONÂNCIAS – VIBRAÇÕES E PODERES DE EVOCAÇÃO DO PATRIMÔNIO	87
	4.2 - MUSEU E MUSEALIZAÇÃO	93
	4.3 - TURISMO E PATRIMÔNIO – VALORIZAÇÃO E CONFLITO	104
	4.4 - THOMAS COOK E O TURISMO FERROVIÁRIO	115

	Pág.
Cap. 5 PARE E OLHE – O DESTINO SANTOS DUMONT E SEU LEGADO FERROVIÁRIO: ANÁLISES DOS DADOS DA PESQUISA	123
5.1 - LÁ VEM O TREM – A FERROVIA EM SANTOS DUMONT, MG.	125
5.2 - O LEGADO PATRIMONIAL FERROVIÁRIO DE SANTOS DUMONT MG.	127
5.2.1 O Museu Casa de Alberto Santos Dumont	129
5.2.2 Estações e Paradas de Palmyra	137
5.2.3 Da Oficina 4º Depósito ao Campus do IF Sudeste MG.	148
5.2.4 As Locomotivas a Vapor e os Trens	150
5.3 - AÇÕES DE PRESERVAÇÃO	160
5.4 - PARTICIPANTES DA PESQUISA – ELOS COM A FERROVIA	162
Cap. 6 ESCUTE – AS RESSONÂNCIAS APITAM NA ESTAÇÃO: ANUNCIAM-SE NOVOS DESTINOS	166
6.1 - VALORES E RESSONÂNCIAS – FOGO E APITO QUE MOVEM A ENGENHARIA DO CICLO DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO	168
6.2 - ESTAÇÃO EDUCAÇÃO E PESQUISA	184
6.3 - ESTAÇÃO MUSEU	189
6.3.1. Uma <i>Práxis</i> Museológica – A Exposição Fotográfica	197
6.4 - ESTAÇÃO TURISMO	201
6.4.1- Uma <i>Práxis</i> Turística – O <i>Tour</i> Ferroviário de Dumont.	207
6.5 - CONEXÕES ENTRE MUSEOLOGIA, EDUCAÇÃO TECNOLÓGICA E TURISMO	212
NOS TRILHOS DAS CONSIDERAÇÕES	217
REFERÊNCIAS	223
APÊNDICES	234

CAPÍTULO 1

INTRODUÇÃO PREPARANDO A BAGAGEM PARA A VIAGEM

1 Preparando a Bagagem para a Viagem

O trem, o apito e a fumaça das locomotivas suscitam sentidos no imaginário de quem viveu, e até de quem não viveu, histórias serpenteadas pelos trilhos. Para quem viveu a época ferroviária, os trens fazem lembrar aprazíveis passeios até as estações para ver a comitiva chegar, para apreciar as moças, cheias de charme com seus chapéus, e os momentos de galanteios junto aos homens bem-vestidos. A ferrovia e os apitos dos trens estiveram e ainda estão presentes na memória individual e coletiva¹ e, com o avançar do tempo, estes artefatos vão adquirindo novos valores². Estes novos valores atribuídos, como o valor afetivo, o valor de memória, entre outros dão suporte ao legado ferroviário que os permitem novos usos no presente, sendo alvo de múltiplos olhares que desencadeiam processos de preservação³.

Em Minas Gerais, é comum o uso da palavra trem ser associado a coisas e objetos em geral, fazendo com que, de alguma maneira, possam ser denominadas ou evocadas como “um trem”. Ou seja, uma coisa qualquer pode ser denominada como um trem. Por exemplo: “minha bagagem está cheia de trem”, quando uma pessoa se refere ao conjunto de objetos que estão dentro da mala de viagem. Ou, ainda, na expressão: “é muito trem”, usada quando nos referimos ao excesso de coisas em determinado lugar.

Ainda que a referência investigativa da tese de doutorado tenha Minas Gerais como cenário de campo, a tese traz o âmago dos sentidos atribuídos ao trem⁴ de ferro – equipamento do modal do transporte ferroviário, composto pelo comboio liderado pela locomotiva e os vagões a ela acoplados, destinados ao transporte de cargas e de passageiros que trafegam (ou trafegaram) nos trilhos, e no percurso da viagem fazem paradas nas estações para embarque e desembarque de passageiros ou de cargas.

¹ Para o sociólogo Maurice Halbwachs (1990), memória individual só existe a partir de uma memória coletiva. (HALBWACHS, 1990).

² Os valores vão sendo atribuídos ao bem/artefato ferroviário ao longo do tempo, assim, um trem que inicialmente tinha sua função de trafegar nos trilhos, quando em desuso, pode passar a receber novas atribuições de valoração, como valor histórico, valor cultural etc.

³ De acordo com os Conceitos Chave da Museologia, de preservar significa proteger uma coisa ou um conjunto de coisas de diferentes perigos, tais como a destruição, a degradação, a dissociação ou mesmo o roubo; essa proteção é assegurada especialmente pela reunião, o inventário, o acondicionamento, a segurança e a reparação. E edição Conceitos Chave da Museologia, de autoria dos pesquisadores organizadores André Desvallées e François Mairesse, com a tradução e comentários de Bruno Brulon Soares e Marília Xavier Cury (2013), traz conceitos chave – como o próprio título traz, da área da museologia e do patrimônio.

⁴ A origem da palavra trem vem do Inglês *train*, do latim *trahinare*, uma forma do verbo *trahere*, “puxar, arrastar”. Disponível em: <https://origemdapalavra.com.br/palavras/trem/>

Nestes trilhos de pensamento, na ousada tentativa de alçar novos olhares a enveredar nos campos dos estudos da museologia, do patrimônio e do turismo, propõe-se esta investigação que traz como tema central o patrimônio ferroviário e o legado que os trens deixaram na memória e os valores que vão sendo atribuídos ao longo do tempo.

O objeto da tese – patrimônio ferroviário – está vinculado à Linha de Pesquisa 02: Museologia, Patrimônio Integral e Desenvolvimento⁵, no entanto, a pesquisa é proveniente de análises preliminares direcionadas pelo Projeto de Pesquisa⁶ intitulado: Vagões de Memórias Sobre os Trilhos – A Memória Oral Sobre a Ferrovia em Santos Dumont, Minas Gerais. Os resultados desta pesquisa científica trouxeram apontamentos concisos de que a construção da malha ferroviária em Santos Dumont e região da Zona da Mata – entre fins do século XIX e algumas décadas do XX –, alavancou o desenvolvimento das cidades e, com o passar do tempo, as narrativas e memórias tecidas pelas linhas férreas, tornaram-se, simultaneamente, elemento de veneração e saudosismo dos sandumonenses, de tal modo, são como nascedouro de uma herança patrimonial ferroviária que vem sendo conservada a partir da extinção dos usos primeiros dos ferrocarris (SOARES, 2014), concedendo-lhes, assim, novos significados: os de bem cultural que fazem jus à patrimonialização.

No processo de patrimonialização, o bem é reconhecido como patrimônio de interesse público, podendo ser reconhecido nas instâncias patrimoniais de uma comunidade local, do Estado, da União e da Humanidade (neste caso, como título avaliado e eleito pela UNESCO). De acordo com a pesquisadora Diana Farjalla C. Lima (2015), a patrimonialização “formaliza um novo status, conferindo, por essa medida, atribuição qualitativamente destacada: a representação distintiva de natureza simbólica que estabelece a categoria cultural Bem – Patrimônio.” (LIMA, 2015, p.4). Trazendo as várias tipologias e apropriações por áreas do conhecimento como: patrimônio histórico, artístico, científico, arqueológico e assim, delimitando e marcando cada domínio do saber.

Assim, imbuídos da perspectiva de que os remanescentes da ferrovia vêm recebendo relevo nas pesquisas científicas, lançamos a pesquisa virtual na base de dados da Biblioteca Digital Brasileira de Teses e Dissertações – BDTD⁷, inserindo no

⁵ A linha de pesquisa 02 do Programa de Pós-Graduação em Museologia e Patrimônio da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro, em conjunto com o Museu de Astronomia e Ciências Afins (PPG-PMUS/UNIRIO-MAST).

⁶ Projeto coordenado pela pesquisadora em 2013, no âmbito do Instituto Federal do Sudeste de Minas, no Campus em Santos Dumont MG., com apoio PIBIC CNPQ (com uma bolsista). Edital no 004/2012/2013.

⁷ A Biblioteca Digital BDTD integra e dissemina, em um portal de busca, os textos completos das teses e dissertações defendidas nas instituições brasileiras de ensino e pesquisa. é mantida pelo

espaço de busca o termo “patrimônio ferroviário”, e, assim, obtivemos no retorno do sistema 82 resultados (teses e dissertações) que, contemplavam, em sua maioria, os assuntos: Patrimônio Ferroviário (14), Memória (11), Patrimônio Cultural (11) e Preservação (9), sendo 72 dissertações e 10 teses. Na mesma busca, quando se delimita os anos de defesa para os anos entre 2010 e 2020, obtém-se que foram produzidas 68 pesquisas, sendo 59 dissertações e 9 teses. Ou seja, ao analisarmos o número de pesquisas das universidades brasileiras, relacionando-os com as datas da produção, temos que, a partir de 2010, o crescimento da pesquisa da temática Patrimônio Ferroviário e os assuntos abarcados por ela, como memória ferroviária, preservação ferroviária, e patrimônio ferroviário, trazem consigo a impressão de como a questão do patrimônio ferroviário vem recebendo atenção por parte da produção acadêmica dos Programas de Pós-Graduação brasileiros⁸.

A via férrea possibilitou o transporte terrestre intermunicipal e interestadual, propiciou o surgimento e a transformação de cidades e favoreceu o contato entre os centros de produção, distribuição e de mercados consumidores. Além disso, houve a aproximação entre culturas e vivências, sendo a sociedade produtora e receptora das próprias transformações. A implantação e a apropriação social da ferrovia brasileira foram influenciadas por diferentes concepções construídas a seu respeito, fazendo com que esferas sociais, econômicas, políticas e culturais pudessem arquitetar construções teóricas, fazendo história no país. Nestes trilhos, o ir e vir das automotrizes e vagões foi gerador de transformações a partir da construção das ferrovias no Brasil no século XIX e seu desenvolvimento em pleno vapor se deu na primeira metade do século XIX, seguindo nas décadas seguintes, produzindo inúmeras relações na organização do trabalho, na construção familiar e na escrita da história da sociedade brasileira, vidas inteiras foram consagradas à ferrovia no percurso do seu desenvolvimento.

Com o advento da mudança nos usos do modal ferroviário e a extinção da RFFSA, que antes era usado para transporte de passageiros e de carga, os bens do legado ferroviário vêm sendo esquecidos, depositados e empilhados, em diversos espaços pelo país. Assim, no início do século XXI, os remanescentes da ferrovia que se encontravam sob tutela da União como, pátios, oficinas, estações, caixas d'água,

Instituto Brasileiro de Informação em Ciência e Tecnologia (IBICT) acesso a essa produção científica é livre de quaisquer custos.

⁸ Nos resultados temos as seguintes Universidades e respectivos números de pesquisas publicadas na Biblioteca BDTD: UNESP (10), USP (10), UFPE (9), UFSM (8), UNICAMP (6), FGV (4), UFJF (2), UFMG (2), entre outras. Vale destacar que este número de pesquisas de teses disponíveis na base de dados da BDTD e dissertações pode ser ainda maior, uma vez que algumas investigações não estão inseridas na base de dados, além do que devemos também considerar que a Base de Dados foi lançada oficialmente no final do ano de 2002. Disponível em: <https://bdttd.ibict.br/> Acesso em 30 de agosto de 2021.

locomotivas e demais artefatos rodantes como vagões e guindastes, bem como os milhares de quilômetros de trilhos da ferrovia, seguiam estacionados, à mercê do abandono e sucateamento ou, na mais positiva das expectativas, aguardando e almejando nova destinação e novos usos. Estes fatos geraram um processo de deterioração dos prédios, de equipamentos e carros ferroviários que, abandonados em áreas muitas vezes a céu aberto, passaram a ser depredados

No início do século, o legado da ferrovia que se encontrava sob tutela da União, como pátios, oficinas, estações, caixas d'água, locomotivas e demais artefatos rodantes, como vagões e guindastes, bem como os milhares de quilômetros de trilhos da ferrovia seguiam estacionados, à mercê do abandono e sucateamento ou, na mais positiva das expectativas, aguardando e almejando nova destinação e novos usos. . Entendemos que as questões trazidas pelo abandono das construções, linhas e coisas férreas, representam, atualmente, uma séria e constante ameaça ao desaparecimento de importantes exemplares da herança ferroviária.

Em 1957 foi criada a Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA)⁹, por meio da Lei 3.115, com o objetivo de administrar as estradas de ferro de propriedade do Governo Federal. Porém, com o advento da mudança nos usos do modal ferroviário – que antes era usado para transporte de passageiros e de carga –, a instância federal, daí algumas décadas, foi acometida pelo desmonte que terminou em sua extinção¹⁰ na década de 90, trazendo, assim, nova realidade para os remanescentes ferroviários que ficaram em desuso. Esta nova realidade do transporte ferroviário brasileiro gerou situação alarmante para a manutenção dos bens que, no caminho da deterioração dos prédios e estações abandonadas, passaram a ser depredados e pilhados e representou uma séria e constante ameaça ao desaparecimento de importantes exemplares da memória da ferrovia e do patrimônio ferroviário. Assim como as estações que, em sua maioria, foram fechadas por não serem necessárias à operação ferroviária, exemplares ficaram (e ainda estão) à mercê de decisões tomadas por interesses interdisciplinares e, na maioria dos casos, tomadas por gestões que preveem os (des)interesses das políticas públicas. Aos monumentos, galpões e artefatos remanescentes da indústria e dos transportes, como, por exemplo, no modal ferroviário, em que as composições férreas e estações

⁹ A RFFSA foi composta pela união do acervo patrimonial ferroviário – sendo a Estrada de Ferro Central do Brasil uma das dezoito empresas constitutivas da malha ferroviária que tem a Linha do Centro trilhando os caminhos de Santos Dumont. (MANUAL TÉCNICO..., 2007, p. 16).

¹⁰ Processo que culminou na extinção da RFFSA se deu ao longo da década 1990. Com base na Lei 8.987/1995 (Lei das Concessões) se iniciou o processo de desestatização da RFFSA, assim, foi dissolvida de acordo com o estabelecido no Decreto nº 3.277, de 7 de dezembro de 1999. (MANUAL TÉCNICO..., 2007, p. 16).

ganham outros usos, são atribuídos novos valores para além das engrenagens industriais, surgindo daí apontamentos para a preservação destes bens patrimoniais.

O legado ferroviário oriundo da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA) engloba bens imóveis e móveis, incluindo desde edificações – como estações, armazéns, rotundas, terrenos e trechos de linha –, até material rodante, como locomotivas, vagões, carros de passageiros, maquinário, além de bens móveis, como mobiliários, relógios, sinos, telégrafos e acervos documentais. Consta no inventário da RFFSA, que são mais de 52 mil bens imóveis e 15 mil bens móveis, classificados como de valor histórico pelo Programa de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário (PRESERFE), desenvolvido pelo Ministério dos Transportes, instituição até então responsável pela gestão da RFFSA. (IPHAN, 2021).

A ferrovia trouxe marcas de ferro e ergueu o patrimônio industrial ferroviário brasileiro exigindo que fosse arcabouço de inquietação de diversas esferas envolvendo governos e comunidades, que se uniram à academia para discutir e encontrar rumos para este legado.

De tal modo, nos trilhos da preservação, em 2007 é publicada a Lei nº 11.483, que dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário, que direciona ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) a responsabilidade de receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA), bem como de zelar pela sua guarda e manutenção. Desde então, o Instituto avalia, dentre todo o espólio oriundo da extinta RFFSA, quais são os bens detentores de valor histórico, artístico e cultural, mediante a observância de condições de uso e manutenção que propiciem sua preservação.

A partir da promulgação da Lei supracitada, o IPHAN passou a ter atribuições específicas para preservação da memória ferroviária e traz:

§ 1º Caso o bem seja classificado como operacional, o IPHAN deverá garantir seu compartilhamento para uso ferroviário. § 2º A preservação e a difusão da Memória Ferroviária constituída pelo patrimônio artístico, cultural e histórico do setor ferroviário serão promovidas mediante: I - construção, formação, organização, manutenção, ampliação e equipamento de museus, bibliotecas, arquivos e outras organizações culturais, bem como de suas coleções e acervos; II - conservação e restauração de prédios, monumentos, logradouros, sítios e demais espaços oriundos da extinta RFFSA. (BRASIL, 2007).

Assim, desde 2007, o IPHAN tem realizado um amplo Inventário de Conhecimento do Patrimônio Cultural Ferroviário, já tendo sido catalogados mais de seis mil edifícios. Os estados de conservação são os mais diversos, sendo que muitos estão abandonados ou em condições precárias de preservação.

A memória ferroviária se refere ao conjunto de significados que fazem recordar a ferrovia, seja a partir dos vestígios materiais, como edificações, estações, locomotivas, fotografias, entre outros, seja pelos vestígios gravados na memória dos passados vividos junto a ferrovia, com familiares trabalhadores das linhas férreas. Os bens chamados patrimônios ferroviários, no presente, são as estações, oficinas e locomotivas que, unidos a história oral dos registros do trabalho e da vida social gerados pelo modal ferroviário, formam o legado ferroviário que pode estar a mercê do esquecimento, com o passar dos anos.

Vale considerar que pesquisas sobre o patrimônio e a memória ferroviária avançam, mais a menudo, desde o início deste século, e assim, o conceito de memória ferroviária passa por um processo de evolução, não possuindo ainda um conceito totalmente delineado. Assunto que veremos em capítulo vindouro.

Como elucidado brevemente, os desdobramentos da redução do uso dos trens de passageiros – a partir do último quartil do século XX – se deparavam com dois longos caminhos: o primeiro os levaria à destruição, à degradação física do material rodante e não rodante, bem como dos sítios ferroviários, das estações e de quilômetros de trilhos, ou seja, o primeiro trajeto ameaçava levar os referenciais técnicos e profissionais e a memória dos trabalhadores e habitantes do entorno da ferrovia para os armazéns da amnésia.

O segundo percurso possível levaria a herança ferroviária para os caminhos da valorização e da preservação, percursos que trariam um novo olhar interpretativo para as representações da herança cultural ferroviária. Estes caminhos, a partir do início deste século XXI, fariam com que o novo olhar patrimonial iluminasse (ou evidenciasse) o incremento de direcionamentos em níveis acadêmicos, institucionais e sociais. Pois que nossas pesquisas e leituras preliminares apontam que, a partir da virada para o século XXI, há o incremento de ações basilares que põem nos trilhos direcionamentos importantes para a patrimonialização e preservação do legado ferroviário brasileiro, são elas: a) ações dos órgãos federais, estaduais e municipais; b) estudos e pesquisas acadêmicas direcionadas para o patrimônio industrial e ferroviário, e; c) concepção e ação de instituições cidadãs preocupadas com o destino da memória ferroviária, como as Organizações Não Governamentais (ONG's) e as Associações Ferroviárias. Exemplos práticos das ações levantadas são: Promulgação da Lei nº 11.483 (2007) e criação da Lista do Patrimônio ferroviário Brasileiro (2010), bem como criação da ONG Amigos do Trem, criada em 2001 e atuante oficialmente desde 2004, com seccionais atuantes por todo o país.

Para o pesquisador americano Stephen Greenblatt (1991), a ressonância é o poder de evocação que o objeto exibido possui que o faz alcançar um mundo maior

além de seus limites formais, de evocar em quem os vê, as forças culturais complexas e dinâmicas das quais emergiu e das quais pode ser considerado pelo espectador como uma metáfora ou simples sinédoque. (GREENBLATT, 1991, p. 250). A proposição deste estudo é de que o artefato ferroviário de posse dos novos valores, como de pesquisa, turístico, (entre outros que discutiremos na tese), produz movimentos vibracionais de ressonâncias e, assim, o legado patrimonial passa a detentor de poder de alcançar sentidos para além da memória, como nos processos da musealização e nos impactos positivos do turismo cultural, numa perspectiva de preservacionista.

No processo de musealização, objetos e coisas são selecionados ou elegidos a partir de sua valoração, ou seja, os bens culturais, de posse dos valores recebidos, são eleitos, dentre outros – pois nem todos da mesma categoria o serão – para receber o tratamento associado ao processo de musealização, sendo submetidos a operações que envolvem “subordinação a parâmetros específicos de proteção, documentação, estudo e interpretação” (SCHEINER, 2005, p. 34). Esta valorização poderá ocorrer com a transferência do objeto de seu contexto para o contexto dos museus ou, ainda, a sua valorização “*in situ*”, como ocorre nos ecomuseus (CURY, 1999, p. 52).

As ressonâncias do patrimônio que alcançam o turismo cultural envolvem a atratividade do patrimônio, ao ponto que promove a valorização e promoção dos bens materiais e imateriais da cultura dos destinos. O patrimônio considerado atrativo para o turismo somado os serviços e equipamentos da oferta turística promovem a vivência da experiência turística, assim, relacionando o interesse pela cultura à motivação do viajante. Ou seja, a atratividade cultural desperta o interesse dos turistas a vivenciar o patrimônio nos roteiros do destino. Como acontece nas visitas aos museus, de modo a promover a comunicação dos bens patrimoniais – pelos espaços do museu e, a fruição e interpretação do patrimônio visitado, pelo turista ou visitante.

Considerando estes contextos e uma vez definido o elemento central da tese, propôs-se uma localidade como cenário referencial de análise, sendo escolhido o destino mineiro Santos Dumont, MG. A seleção da localidade se deu não somente pelo potencial de investigação na temática ferroviária, somando-se à escolha o elo da pesquisadora com o Campus Santos Dumont do IF Sudeste MG, espaço em fora instalada a Oficina 4º Depósito da RFFSA., nos finais do século XIX.

Desta posta, vale lembrar que, nos últimos 50 anos, com o advento das transformações políticas e econômicas no país, que aguçaram o movimento do turismo¹¹ (em geral) e da musealização, sabe-se que bem se empreendeu de esforços

¹¹ De acordo com a Organização Mundial do Turismo (OMT) " O turismo, enquanto fenômeno impulsionado pela demanda, refere-se às atividades dos visitantes e a seu papel na aquisição de bens e serviços. Também pode ser considerado a partir da perspectiva da oferta, e nesse

que culminaram na criação de espaços de memória e museus ferroviários pelo Brasil, promovendo, inclusive, a reutilização de espaços unida à preservação de parte do legado da ferrovia. Um exemplo de novo uso é o Campus do IF Sudeste MG, mencionado logo acima, com seu novo uso como instituição educacional, que é alvo de nossa pesquisa em capítulos vindouros.

Ressaltamos que o processo de musealização dos monumentos e artefatos ferroviários são processos que potencializam a preservação dos arcabouços simbólicos da memória ferroviária, uma vez que,

Cabe ao museu organizar, reunir, preservar, analisar e divulgar todo e qualquer elemento material ou imaterial portador ou veiculador de valor afetivo e relacional, pertencente a toda e qualquer pessoa, grupo social e instituição portador ou produtor de memória e formador de identidade. (MORAES, 2015, p. 18).

Neste percurso, os trilhos pelos quais os processos de patrimonialização e musealização vêm sendo guiados, mesmo que lentamente, indicam que um dos caminhos a seguir envolve: preservar os equipamentos ferroviários do século XX como patrimônio ferroviário do Brasil. Todavia, ao que parece, os desafios de preservação dos remanescentes ferroviários seguem na incerteza de destinos – terá parada fortuita na estação da memória ou do esquecimento? Sabemos que a viagem investigativa é longa, há que se indagar e compreender sobre como os trens podem apitar a produzir ecos e ressonâncias longínquas.

Trilhando nesta direção, e ciente de que serpentear nos trilhos e túneis do patrimônio cultural é tarefa desafiadora, “considerando as disputas de conceituação, de compreensão e de alcance dos valores que cercam o tema” (SOARES, 2006, p. 14), a cobiça por investigar e interpretar os processos e narrativas do patrimônio e das manifestações de valor do legado da ferrovia deve-se à grande admiração por este modal do transporte – o ferroviário, que provoca visita às memórias individuais e coletivas e desejos de experiências e no tempo presente. Assim, na virada do século, o patrimônio ferroviário vem recebendo luzes de preocupação de diversas esferas, fazendo com que governos e comunidades se unam à academia, para discutir e encontrar os rumos deste legado.

Ainda que relevantes investigações acadêmicas e documentos orientadores tenham sido produzidos, sabemos que a temática do patrimônio da ferrovia e os desdobramentos que aproximam as instâncias institucionais e os alinhamentos instrucionais para a preservação destes bens é assunto que demanda investigação exaustiva. Deste modo, a partir da promulgação da Lei Nr.11.483, de 2007, percebe-se

caso o turismo passa a ser entendido como um conjunto de atividades produtivas concebidas para atender fundamentalmente os visitantes. (NU / OMT / CCE / OCDE, s/d, p. 1).

a necessidade de inquirições no campo da museologia e do turismo para o enriquecimento e fortalecimento da produção de especialistas que possam ser basilares e orientadoras na condução de ações para a preservação do patrimônio ferroviário.

O desafio de compreender a formação dos valores atribuídos às coisas através do tempo que permitem aos artefatos férreos alcançarem o status de bem patrimonial traz para a pesquisa a seguinte indagação: Quais as ressonâncias produzidas pelo patrimônio ferroviário que contribui para conexões entre a patrimonialização, o turismo cultural e a possibilidade da musealização no caso Santos Dumont (MG).

Estes trilhos de reflexão dão suporte para a pressuposição de que, com o passar do tempo, os remanescentes da ferrovia se apoderam de novos atributos, além dos valores iniciais de uso inerentes à função primeira no modal ferroviário, passando a aptidão de receber o status de patrimônio ferroviário patrimonializado – ou em vias de patrimonialização – e, assim, passando a produzir ressonâncias. Vale destacar que o entendimento de patrimônio, de patrimônio industrial e de patrimônio ferroviário, nas vertentes das questões até então instituídas e teorizadas, é o que nos conduz nas reflexões da tese, destarte, ao ponto que investigamos os elos possíveis do patrimônio ferroviário detentor de valores (a conhecer) numa perspectiva de geração de ressonâncias, a partir do capítulo 4, ampliaremos o enfoque, somando alcance conceitual e prático, aos patrimônios não instituídos.

Consideramos que os artefatos férreos detentores dos usos no passado como modal dos transportes, unidos aos novos valores, produzem ressonâncias, gerando novas perspectivas que incluem reutilização e que vão além da patrimonialização e podem alcançar:

- i) Sentimentos de pertencimento a partir da construção social da memória coletiva de determinadas localidades que tem a ferrovia na sua formação histórica;
- ii) Musealização, uma vez que este processo engloba a seleção, a documentação, a conservação, a comunicação, a interpretação, ou seja, ações de preservação do patrimônio musealizado e;
- iii) Ressonâncias que produzem subsídios para a musealização e o encantamento para o turismo, uma vez que a experiência turística promove o conhecimento de outras culturas, a troca de saberes, a observação e experimentação dos atrativos e componentes da oferta turística.

Assim, a identificação dos valores atribuídos ao patrimônio ferroviário – operacional (que estão a serviço de atividades turísticas) e não operacional (os remanescentes da ferrovia no Brasil), como o valor histórico, de raridade, de pesquisa, arquitetônico, bem como o valor sentimental, entre outros, traz embasamento teórico e

prático para o direcionamento de novos usos dos bens ferroviários, junto a ações de preservação.

OBJETIVOS

4.1 Geral

Frente às questões levantadas e a motivação pela pesquisa com a temática da ferrovia, a tese traz como objetivo geral analisar as ressonâncias produzidas pelo patrimônio ferroviário, visando especificar conexões entre os valores atribuídos aos artefatos ferroviários, a patrimonialização e a possibilidade da musealização e de atividades do turismo cultural. Mais especificamente no período após 2007, posterior à publicação da Lei Nº .11.483/2007¹², até 2023, sendo guiados pelo legado patrimonial ferroviário do destino referencial – Santos Dumont, MG.

4.2 Objetivos Específicos

Para guiar o objetivo central da tese, três objetivos específicos devem ser atendidos:

- i) Identificar os valores atribuídos aos bens ferroviários ao longo do tempo e sua importância no presente como patrimônio ferroviário;
- ii) Especificar as conexões entre valoração e usos dos artefatos ferroviários e os processos de patrimonialização e de musealização da herança da ferrovia no passado e no presente;
- iii) Identificar os contrastes e os desdobramentos dos processos de patrimonialização do legado patrimonial da ferrovia, junto aos processos que produzem ressonâncias conectoras às atividades vinculadas à e ao turismo ligados ao tema ferroviário.

A identificação dos valores atribuídos ao patrimônio ferroviário – operacional (que estão a serviço de atividades turísticas) e não operacional (os remanescentes da ferrovia no Brasil), como o valor histórico, de raridade, de pesquisa, arquitetônico, bem como o valor sentimental, entre outros, e as conexões que porventura serão encontradas – na museologia e no turismo, trará embasamento teórico e prático para o direcionamento de novos usos dos bens ferroviários, junto a ações de preservação na localidade estudada.

Motivação e Percursos de Viabilidade para a Elaboração da Tese

¹² A Lei nº .11.483, sancionada pelo Presidente da República Luiz Inácio Lula Da Silva, em 2007, dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário, efetivando assim, a extinção da RFFSA. (BRASIL, 2007).

Na virada dos séculos XX/XXI, o legado ferroviário se encontrava numa encruzilhada, um dos caminhos levava ao esquecimento, ao cemitério de vagões ou às paisagens das ruínas férreas, o outro caminho, como luzes ao fim do túnel, traria a trajetória da valorização, coadunando aplicações da patrimonialização, da museologia e do turismo, evocando embates que fertilizariam, cada vez mais, as possibilidades de planos e ações de preservação deste legado.

Pois bem, sabendo do vasto legado da ferrovia brasileira, podemos dizer que boa parte dos remanescentes ferroviários não mais se encontram à beira do penhasco, já despencaram do alto da áurea época ferroviária tornando-se destroços, mas o que nos interessa é investigar os desdobramentos dos caminhos percorridos pelo grupo de remanescentes que se embrenharam na viagem que permitia roteiros da valorização e da preservação.

Ainda que esforços venham sendo empreendidos, como já elucidado anteriormente, como os documentos e ações acautelatórias originados a partir da implementação da Lei Nr. 11.483, de 2007, deparamo-nos com cruciais indagações sobre a preservação do patrimônio ferroviário. Em quais estações o patrimônio ferroviário fez ou fará suas paragens, na estação da memória, na estação do esquecimento, ou na estação da preservação?

Considerando que o patrimônio, na virada do século XX, vem sendo contornado a partir dos novos apelos contemporâneos (estético, de raridade, industrial e outros) além dos que já foram consagrados no século XX – histórico, monumental, entre outros – estas e outras questões sustentam a proposta da tese de Doutorado, no entendimento de que urge a implementação de esforços criteriosos a alçar olhares multidisciplinares que envolvem esferas acadêmicas, a compreender os novos valores atribuídos ao patrimônio férreo, ao ponto de provocar a patrimonialização de bens legados de nosso passado.

Outro ensejo que determina a motivação pela escolha da temática ferroviária, que traz exequibilidade para os procedimentos metodológicos da pesquisa, é de ser docente¹³ do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Sudeste de Minas Gerais (IF Sudeste MG), no Campus Santos Dumont, em que, quando em efetivo exercício, atuo nos Cursos: Técnico em Guia de Turismo, Organização de Eventos e Tecnólogo em Administração, atrelando assim, a viabilidade da construção da investigação aos direcionamentos relevantes que, porventura, trarão semente e

¹³ Servidora Federal, docente do Ensino Básico, Técnico e Tecnológico (EBTT), em regime de dedicação exclusiva, desde julho de 2012.

frutificarão academicamente, tanto para o IF Sudeste MG, bem como para as comunidades locais dos destinos envolvidos na investigação.

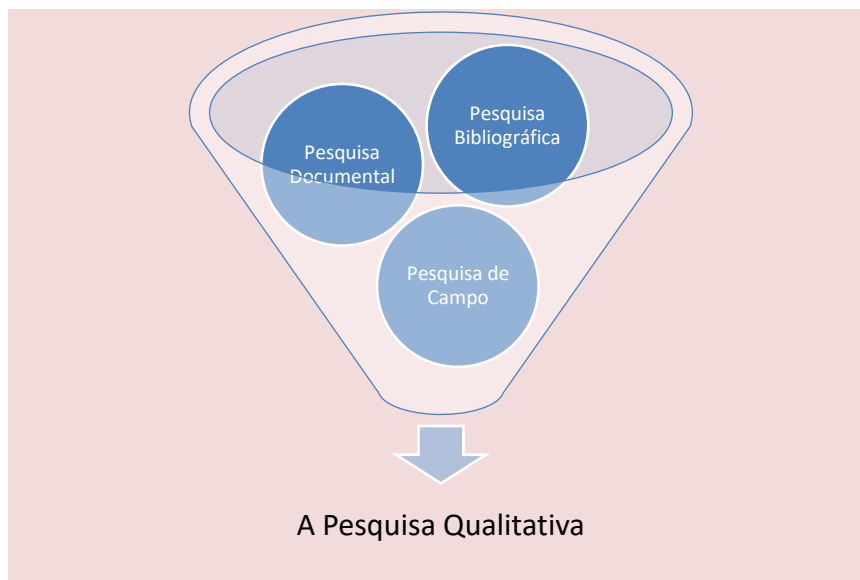
Quanto à escolha do destino referencial, acreditamos que Santos Dumont permite cenários importantes para rechaçar as hipóteses de pesquisa (apresentadas anteriormente), destacando a viabilidade das incursões de campo, sejam referentes aos acessos institucionais e localidades a serem pesquisadas.

Abordagem e Método da Pesquisa

Uma vez definido o objeto central da tese: os valores atribuídos ao patrimônio ferroviário e suas ressonâncias, estabelecendo conexões entre a valoração do patrimônio ferroviário e os desdobramentos alcançados pelo movimento das ressonâncias, foram definidos os métodos investigativos e os instrumentos para elaboração da tese.

A partir da perspectiva eminentemente qualitativa, numa mirada multidisciplinar, fundamentada em conceitos e temas que envolvem os pilares: patrimônio ferroviário, museologia e turismo, a pesquisadora utilizou-se da estratégia de investigação que traz a triangulação dos dados obtidos do conteúdo bibliográfico, documental e de campo, conforme demonstrado na Figura 1 a seguir:

Figura 1.A Pesquisa Qualitativa da Tese



Fonte: Elaborado pela autora, 2023.

Quanto aos fins da pesquisa da tese, a investigação pode ser classificada como exploratória, realizada em área em que há pouco conhecimento acumulado e

sistemizado. (VERGARA, 2000, p.47). Assim, as vinculações processuais da pesquisa qualitativa geraram uma coletânea de dados e informações importantes para a análise e a reflexão dos temas que circundam o patrimônio ferroviário. Quanto aos meios, utilizou-se de pesquisa bibliográfica, documental e de campo, etapas que são apresentadas na sequência. Entre as peculiaridades mais relevantes da pesquisa qualitativa estão: o contato direto do pesquisador com a situação estudada e a obtenção de dados descritivos que permitem a análise do processo com maior aproximação da realidade. (LUDKE e ANDRÉ, 1986).

Na análise bibliográfica, foram selecionados livros e artigos que tratam dos caminhos da patrimonialização do legado da ferrovia, incluindo-se na bagagem de conteúdo bibliográfico os termos e conceitos de: objetos e coisas, valores das coisas e dos bens patrimoniais, cultura material, patrimonialização, ressonâncias do patrimônio, musealização e turismo. A conexão conceitual do arcabouço teórico é fundamental para a obtenção do entrelace destes conceitos com os desdobramentos das ressonâncias produzidas pelo patrimônio investigado.

Por meio da pesquisa documental, buscou-se analisar processos, leis específicas, portarias, decretos, fotografias, jornais e outros apontamentos relacionados às questões da implementação, guarda, movimentação e conservação do patrimônio ferroviário, tendo como alvo de análise os remanescentes legados da ferrovia em Santos Dumont, MG. Na pesquisa documental, delimitou-se que fossem investigados os documentos elaborados e direcionados após 2007, quando da promulgação da Lei nº .11.483, sancionada pelo então Presidente da República Luiz Inácio Lula Da Silva, em 2007, que dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário, direcionando as atribuições específicas para preservação da memória ferroviária. Assim, o artigo 9º dispõe que caberá ao IPHAN: “receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta RFFSA, bem como zelar pela sua guarda e manutenção.” (BRASIL, 2007).

No que tange à escolha do destino Santos Dumont, MG., destacamos as pesquisas preliminares iniciadas em anos anteriores que direcionaram que a destinação teve sua história escrita à beira dos trilhos da ferrovia e possui exemplares (monumentos, oficinas, equipamentos, estações) do patrimônio ferroviário em processos tanto de deterioração, quanto de patrimonialização e aplicação de novos usos (o que discutiremos à frente). Ademais, o número de bens patrimoniais direcionados pelo IPHAN para guarda e manutenção das Instituições locais, juntamente aos processos mencionados logo acima, vêm sendo apreciados, de alguma maneira, pelas ações da gestão das instâncias de proteção, ao lado com outros interesses.

A Pesquisa de Campo

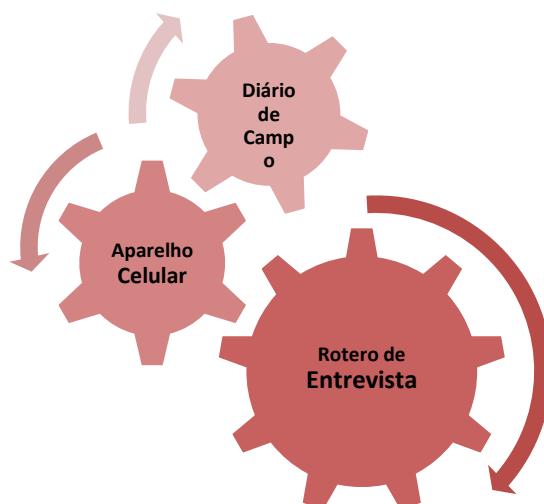
Ao término da pesquisa bibliográfica e da investigação documental inicial – Leis, decretos e normativas –, em que buscou-se solidificar os conceitos da temática do patrimônio ferroviário, determinou-se a metodologia de coleta de dados com a pesquisa de campo.

A pesquisa de campo é utilizada com o objetivo de conseguir informações relacionadas diretamente com os problemas para os quais se procuram respostas, e de hipóteses que se pretende comprovar ou, ainda, “descobrir novas relações entre eles” (MARCONI; LAKATOS, 2010, p. 75).

Assim, a aplicação das técnicas de coleta de dados de campo foi fundamental para responder o problema de pesquisa e atender as respostas às hipóteses e objetivos da tese, como compreender as ressonâncias do patrimônio ferroviários e as conexões alcançadas por elas.

Desta maneira, a pesquisa de campo contemplou aplicação do roteiro de entrevistas, semiestruturado com perguntas previamente delimitadas, utilização do diário de observação de campo – com datas e locais observáveis previamente estabelecidos e um aparelho celular para registro de imagens e vídeos, conforme evidenciado na Figura 2 abaixo:

Figura 2. Instrumentos da Pesquisa de Campo



Fonte: Elaborado pela autora. 2023.

A escolha do perfil dos participantes da pesquisa se deu em função das aderências dos entrevistados relacionadas à detenção do conhecimento sobre o

patrimônio ferroviário de Santos Dumont, MG., bem como seus valores e possíveis conexões com os temas propostos na tese.

Assim, buscou-se identificar e entrevistar:

- a) Pessoas ligadas à gestão do patrimônio ferroviário da localidade;
- b) Pessoas ligadas a associações e instituições de preservação do patrimônio;
- c) Ferroviaristas aposentados ligados à memória ferroviária;
- d) Pessoas ligadas ao planejamento turístico da localidade;
- e) Professores e pesquisadores da área de museologia e turismo e;
- f) Ex-alunos do Curso de Técnico de Guia de Turismo do Campus Santos Dumont.

Para a elaboração do roteiro de perguntas da entrevista (semiestruturada), foram priorizados os assuntos tratados na tese que pudessem erguer respostas para elucidar as conexões discutidas sobre o patrimônio ferroviário da localidade. Deste modo, no Roteiro de Entrevistas (vide Apêndice A), buscaram-se respostas para o seguinte:

1. Os elementos do patrimônio ferroviário da localidade estudada;
2. A relação do entrevistado com o patrimônio ferroviário;
3. Apreciação sobre a preservação do patrimônio ferroviário,
4. Percepção dos valores e dos usos atuais do patrimônio ferroviário;
5. A relação do patrimônio ferroviário e o turismo e a composição de um roteiro turístico ferroviário em Santos Dumont.

Após levantamento e identificação dos participantes, foi realizado o convite formal via *e-mail* e, em alguns casos, em conversas direcionadas pessoalmente por telefone e mensagens de *Whatsapp*. Na ocasião da entrevista foi apresentado ao participante o conteúdo do documento Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE), aprovado pelos Comitês de Ética de Pesquisa da Plataforma Brasil da UNIRIO e do IF Sudeste MG.¹⁴, conforme as Declarações de Aprovação constantes no apêndice da tese (Vide Apêndices).

Para a realização das entrevistas a partir da técnica de perguntas semiestruturadas, em que o diálogo é direcionado com base nas temáticas propostas, as conversações foram gravadas em aplicativo de aparelho celular, conforme consta no Termo TCLE que foi assinado pelos participantes. A análise de conteúdo das entrevistas, de acordo com Laurence Bardin (2011), é uma das técnicas mais utilizadas para interpretação e codificação do material coletado. Para a Bardin (2011), “a análise de conteúdo é um conjunto de técnicas de análise de comunicações que visa obter, por

¹⁴ O Projeto brochura intitulado: Valores do Patrimônio Ferroviário – Ressonâncias, Musealização e Turismo, foi submetido aos de Ética de Pesquisa, através da Plataforma Brasil, e foi aprovado pela Comitê da Unirio em 08 de setembro de 2002, e na sequência, após envio para o Comitê do IF Sudeste MG., aprovado em 17 de outubro de 2022.

meio de procedimentos sistemáticos, indicadores que visam a inferência de conhecimentos relacionados às mensagens coletadas”. (BARDIN, 2011). Ou seja, numa perspectiva qualitativa, a análise de conteúdo traz condições para se ilustrar e descrever (decompondo em códigos e categorias os dados coletados em entrevistas), determinada realidade que não pode ser quantificada.

Na aplicação dos diários de observação simples, utilizados nas imersões em campo, empregou-se a observação sistemática que, para Antonio Carlos Gil (1987), p.109), nas pesquisas que preveem técnicas sistemáticas, o pesquisador sabe quais os aspectos da comunidade ou grupo são importantes para alcançar os objetivos propostos e, por esta razão, o observador que vai a campo se organiza e elabora previamente um plano específico para organização e registro das informações. Desta maneira, foi elaborado e seguido um cronograma de imersão e campo, a partir da coleta de dados das entrevistas. Esta sequência de passos foi necessária pois, somente depois de conhecer os elementos do patrimônio ferroviário indicados pelos participantes da pesquisa foi possível traçar um roteiro contendo as localidades a serem visitadas em Santos Dumont., MG.

Assim, a partir de um planejamento prévio, estruturaram-se as idas ao campo de observação, definindo os locais de visitação, datas e instrumentos de coleta de dados, com objetivo de fechar o foco e alçar o alvo da pesquisa. Os instrumentos de coletas para a observação foram: caderno diário de anotações, câmara fotográfica e aparelho celular para gravação de vídeos, quando foram necessários. Nesta fase de campo, em que a observação foi aplicada sistematicamente, a organização do fluxo de imersão para a coleta de dados se deu entre os meses de outubro de dezembro de 2022.

Análise dos dados da Pesquisa de Campo

A partir da transcrição das entrevistas, dos registros do diário de campo e das imagens, gerou-se a base de dados – salva em pastas de arquivo word – e foi criado o projeto Ressonâncias do Patrimônio Ferroviário no *software* Atlas Ti., que contemplam:

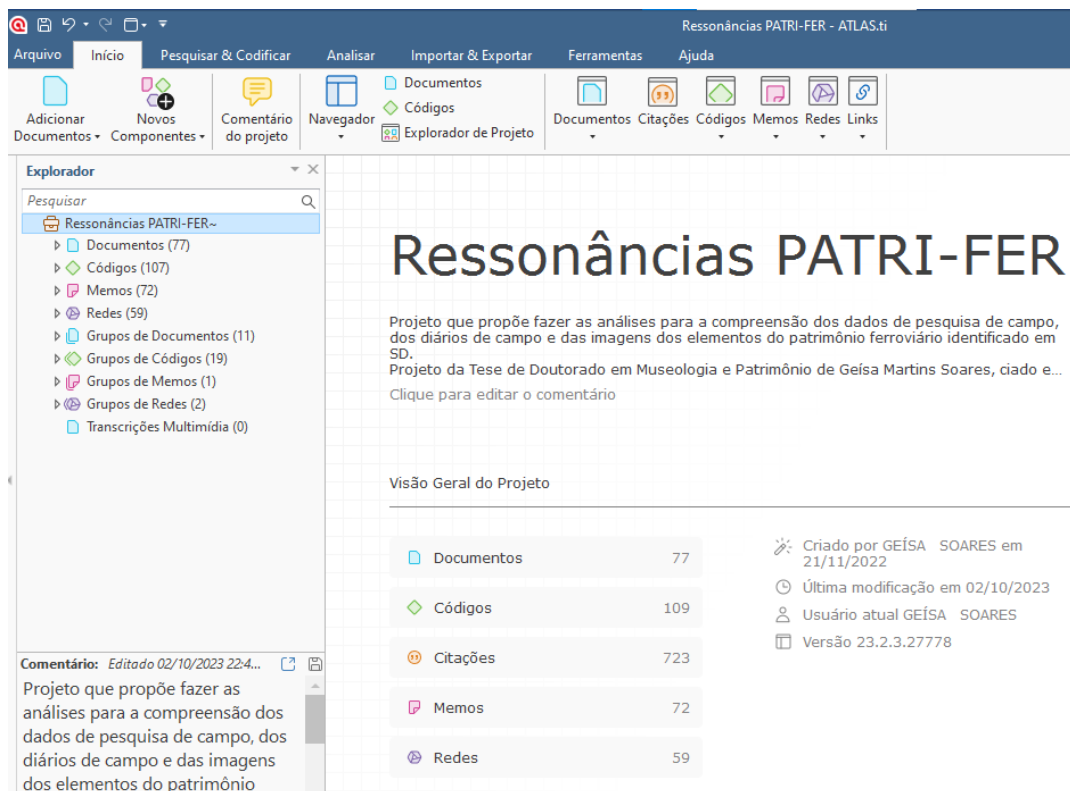
- a) O conteúdo das entrevistas;
- b) A anotações do diário de campo;
- c) As imagens dos elementos do patrimônio ferroviário visitado.

O *software* foi criado na Universidade de Berlim a partir de um projeto multidisciplinar, entre os anos de 1989 e 1992, quando foi lançado de forma comercial¹⁵.

¹⁵ Para a criação do Projeto Ressonâncias do Patrimônio Ferroviário, no *Software* Atlas Ti, foram utilizadas versões de compra semestral para estudante (com um custo de 42 euros), e como a

Os escopos basilares do software Atlas Ti., contemplam organizar, selecionar, codificar, agrupar e analisar os documentos dos projetos criados, em seguida, depois dos documentos classificados e codificados é possível elaborar as análises. O processo de codificação dos dados restringe-se a escolha de unidades de registro, ou seja, é o recorte que se dará na pesquisa. Para Bardin (2011), uma unidade de registro significa uma unidade a se codificar, podendo esta ser um tema, uma palavra ou uma frase. Assim, as informações dos documentos (entrevistas, anotações do diário de campo e imagens), foram trabalhadas pela pesquisadora, entre os meses de janeiro e maio de 2023, o que gerou os seguintes subsídios para apreciações do Projeto Ressonâncias do Patrimônio ferroviário no Atlas Ti.:

- 77 documentos – Entre arquivos gerados no word (entrevistas e diários de campo), e imagens;
- 723 citações (*Quotes*) – partes selecionadas nos documentos textuais e das imagens;
- 109 códigos (*Codes*) – palavras ou expressões de significados codificadas a partir das citações da análise;
- 19 Grupos de Códigos - organizados a partir das aproximações entre os códigos;
- 72 Anotações (*Memos*) - anotações geradas nos diários de campo e elaboradas no espaço do Software e;
- 59 redes de análises. (Vide figura 3 abaixo).

Figura 3. *Print* da Tela Inicial do Software Atlas Ti.

Fonte: Elaborada pela Autora, Atlas Ti. (2023).

Cabe ressaltar que o Software Atlas Ti. não faz análises por si, ou seja, o sistema não produz análises qualitativas apenas com o a criação do projeto alimentado com as informações, assim, após a gestão dos dados – organização, seleção, codificação e agrupamento dentro do software, iniciou-se o processo de gestão das combinações geradas no Projeto da tese.

Todos os documentos individuais geraram uma Unidade de Registro (UR), ou seja, a partir da triagem cada documento da entrevista, fora nomeado com a palavra Entrevista seguida do respectivo número (de 1 a 29). As Imagens foram nomeadas com o nome do elemento fotografado e os Diários de Campo (DC) foram nomeados com as letras seguidas de numeração (DC de 1 a 06).

Dentro do *software*, as UR's – ou documentos –, foram aglutinadas por temática em três Grupos de Unidades de Registro (GUR): GUR Entrevistas, GUR Imagens e, GUR DC), para então dar-se a codificação de todos as UR's junto ao Software Atlas Ti. Assim, as entrevistas, as imagens e dos diários de campo foram analisados e codificados.

Cada código é denominado Unidades de Análise (UA). Como, por exemplo, o código: Valor Turístico, mencionado em entrevistas, é tratado como uma Unidade de

Análise (ou código) para as análises qualitativas. Para esclarecer um pouco mais a questão dos usos de acrogramas, seguem pormenorizados os termos utilizados no projeto e suas siglas:

- UR – Unidade de Registro – Documentos;
- GUR – Grupo de Unidade de Registro (Entrevistas, anotações e imagens);
- UA – Unidade de Análise – ou códigos;
- GUA – Grupo de Unidades de Análise ou Grupo de Códigos

A partir das entrevistas gravadas em aplicativo de aparelho celular, junto aos participantes de pesquisa, os conteúdos foram transcritos (salvos em sistema *word*), assim, as entrevistas geraram 29 documentos que se encontram nos apêndice C.

Com estes trilhos sinalizados, a partir da seção 5 – Pare – Olhe, são apresentados os resultados de pesquisa que alcançam, mais especificamente, no Capítulo 6, as discussões basilares de análise propostas para tese.

Portanto, vamos a compreensão do trajeto teórico e prático percorrido pela pesquisadora que, apesar de ter enfrentado algumas intempéries nas passagens de elaboração e escrita da tese, escolheu insistir e seguir em busca da experiência acadêmica e da produção de conhecimento a bordo destes trens.

A Estrutura da Tese

❖ **No primeiro capítulo:** Chamada para Embarque, à guisa de introdução, apresentamos a temática da tese, trazendo no enredo, além da apresentação dos objetivos (geral e específicos), a problemática pensada e as hipóteses prováveis. Descrevemos as importantes etapas metodológicas e a motivação que nos levou à decisão da pesquisa. Mais especificamente, a partir de um diagnóstico situacional prévio, discursamos sobre o destino Santos Dumont MG, escolhido como caso referencial da tese.

❖ **No segundo capítulo,** dá-se o *start* teórico e faz-se o convite para embarcar na compreensão de conceituações sobre os objetos e as coisas e como as relações com os objetos produzem significados e transformações na vida cotidiana do ser humano e que, no curso do tempo, vão adquirindo diferentes valores que erguem o patrimônio.

❖ Para tal, os autores que tratam dos assuntos abordados no suporte teórico são: Ulpiano Bezerra de Menezes (2005), Kopytoff (2008), Abraham Moles (1981), Violette Morin (1969), Jean Baudrillard (2009), Peter Stallybrass (2008), Tim Ingold (2012), e Barbara Appelbaum (2010).

❖ **No terceiro capítulo**, buscou-se trazer o enfoque para os conceitos e desenvolvimento de discussões teóricas relacionadas à memória e ao patrimônio, ao patrimônio industrial e ao patrimônio ferroviário. Para tanto, os autores e bibliografia levantada são: Pierre Nora (1984); Maurice Halbwachs (1990); Ecléa Bosi (1994), Françoise Choay (2001), Regina Abreu (2012); Maria Cecília L. Fonseca (2009); Diana Farjalla C. Lima (2012); Márcia Chuva (2017). Incluindo também análises de leis, decretos e documentos patrimoniais como: Carta de Nizhny Tagil (2003), Carta de Veneza (1963), Os Princípios de Dublin (2011), Lei 11.487 (2007), entre outros.

❖ **No quarto capítulo**, no anseio de fazer as conexões conceituais necessárias para dar corpo teórico para o trabalho, as ponderações abarcaram os conceitos basilares de ressonâncias, musealização e turismo cultural, principais autores trazidos para a tese foram: Mario Carlos Beni (1998), Marília Xavier Cury (1999), Armand Colin André Desvallées e François Mairesse (2011), Stephen Greenblatt (1991), José Reginaldo Gonçalves (2005), Tereza Cristina Scheiner (2005), Waldisa Rússio (2010), Dominique Poulot (2013), Maria de Lourdes Horta (2014), Mário Chagas (2017), Nilson Moraes (2015), Diana F. Lima (2015, 2016), Cristina Bruno (2020), Elizabete C. Mendonça (2020), entre outros.

❖ **No quinto capítulo: Pare e Olhe e, no sexto capítulo: Escute**, são apresentadas as discussões produzidas a partir da análise da pesquisa realizada no destino Santos Dumont, apresentando-se os elementos do patrimônio, indicados pelos participantes da pesquisa, bem como os cruzamentos de dados que enlaçam os conceitos e aplicações de ressonância do patrimônio a partir dos novos valores adquiridos, identificados ao longo do tempo, que alçam, numa perspectiva preservacionista, a educação, a musealização e as atividades turísticas que envolvem o patrimônio ferroviário analisado.

Nos trilhos que direcionam para as considerações finais, são apresentadas as percepções da pesquisadora, algumas recomendações e a experiência de ter elaborado a tese.

Desta posta, partindo da estação da investigação, anuncia-se o comboio com os vagões e respostas para as hipóteses iniciais propostas na tese. Convido os leitores para seguirmos atentos aos desdobramentos desta pesquisa. Vale sorver aos poucos seus significados e os sentidos e, quando desejado, partilhar reflexões que possam enriquecer nossa viagem ferroviária.

A investigação da tese embarca na tentativa de alcançar destinos a enveredar nos campos dos estudos que envolvem o patrimônio, a museologia e o turismo – quiçá encontraremos algo além dos pressupostos.

O convite para a viagem ferroviária foi aceito, vamos juntos embarcar nos trens, observar e apreciar a paisagem, ouvir os sons dos apitos e contemplar a beleza das montanhas e das estações teóricas.

Trazendo certa inquietude provocadora, trazemos a sugestiva pergunta: os trens seguirão nos trilhos rumo aos túneis do silenciamento, no tempo, ou apitarão ressonantes pedindo passagem e paragem em novas estações?

Vamos embarcar nesta pesquisa?

Embarque permitido e boa viagem!

CAPÍTULO 2

NA BAGAGEM, OBJETOS E COISAS QUE DÃO SENTIDO AO PATRIMÔNIO

2 Na Bagagem, Objetos e Coisas que dão Sentido ao Patrimônio

O sentido da materialidade que contempla as funções dos objetos, seus usos e representatividade na sociedade humana vem sendo investigado por antropólogos, museólogos, turismólogos, entre outros estudiosos das ciências sociais, tendo reconhecimento como tema de grande relevância, pois se manifestam como arcabouços de conhecimento do campo dos saberes.

Neste segundo capítulo, embarcamos na compreensão de como os objetos e as coisas, como veremos à frente, estão por toda parte – acompanham o nascimento, a vida e a morte dos seres humanos, e como as relações com os objetos produzem significados e transformações na vida cotidiana e são considerados geradores de valores e sentidos no *post-mortem* de seus possuidores.

Nos dois primeiros subcapítulos, apresentamos para a discussão: alguns significados de objetos, os conceitos de objeto biográfico, a trajetória e a biografia dos objetos que, por muitas vezes, parecem personificados como se fossem contadores de histórias, tamanha intimidade e cumplicidade produzidas nas relações sociais do ser humano com os objetos que os rodeia. Mais à frente tomamos os objetos como coisa viva, emaranhado de sentidos – como coisas em movimento geradoras da vida, tema defendido por Tim Ingold (2012), trazido à baila para nossa trajetória teórica e que logo ganha ancoragem na reflexão.

Em seguida, a atenção teórica é dedicada à biografia dos objetos, trazendo, ainda que brevemente, as discussões sobre os processos necessários para a composição de uma biografia dos objetos – embasada em Meneses (2005) e Kopytoff (2008).

Na sequência, avançamos no percurso teórico e tratamos, brevemente, do aporte da cultura material e, mais a menudo, dos valores atribuídos ao patrimônio ao longo de sua trajetória, sessão em que a base teórica se dará em Meneses (2012) e Appelbaum (2012).

O objetivo deste capítulo é trazer ancoragem teórica inicial – conceitos e discussões sobre os objetos e as coisas e, a atribuição de valores a eles conferidas, que lhes garantem condições de serem reconhecidos e chamados de bem patrimonial.

2.1 Objetos e Coisas São Contadores de Histórias?

Os objetos nos inauguram quando nascemos, embalam toda a trajetória de vida e são como camas no leito de morte. Os objetos acompanham a evolução humana, desde os primórdios: os objetos produzidos pelo homem, sejam como a lança para a caça, a faca para o corte do animal abatido ou ainda, o cachimbo para a celebração da colheita ou instrumento sagrado do rito de passagem, até a evolução da tecnologia, quando uma câmera registrou a descida do homem à lua em 1969.

Como o objeto central de análise da tese percorre os valores atribuídos às coisas ou aos objetos, iniciamos o percurso teórico discorrendo sobre os trens, ou melhor dizendo: os objetos.

Os objetos evoluem – inseparavelmente, com o homem. Na concepção do antropólogo brasileiro Ulpiano Bezerra de Menezes, vivemos imersos em um oceano de coisas materiais que são fundamentais à nossa existência biológica, psíquica e social (MENESES, 2005, p.18).

O homem e o artefato constituem um par inseparável que caminha em direção a uma dupla evolução. Todas as esferas – biológica, psicológica e social estão constantemente permeadas pela massiva presença do objeto, comprovando que não há atividade humana que dispense o suporte material, a começar da sua condição mais básica: a do existir e, sobretudo, do manifestar-se.” (DOHMANN, 2013, p. 31).

Vivemos e experienciamos o mundo por meio dos objetos que estão por toda parte, nos apoiando, nos rodeando e nos sustentando na caminhada. Como o relógio de pulso de Alberto Santos Dumont¹⁶, os objetos são inventados, são adaptados, produzidos, são meus, são vendidos, são esquecidos, são relíquias, são pequenos, são imensos, são desejados, são públicos, são úteis ou inúteis e muito mais, englobam infinidade de materiais, de usos, funções e representações.

Objetos são revestidos de simbologias, sagrados ou profanos, são desejados e se tornam motivo de disputas, como nas desavenças familiares (algumas com desfechos funestos), quando determinado item de herança familiar é disputado pelos herdeiros pela posse do aclamado objeto. Objetos de arte são roubados em galerias e bibliotecas de colecionadores, locais em que a segurança precisa ser intensa para proteger o valioso acervo, muitas vezes seculares, dos roubos. Os grandes museus, por exemplo, dedicam fortunas de recursos na projeção de estratégias de segurança para proteger suas coleções.

¹⁶ Alberto Santos Dumont, o Pai da Aviação, nasceu em 1873, na Fazenda Cabangu, em Palmyra, Minas Gerais, município que desde a morte do inventor, em 1932, foi denominado Santos Dumont, em homenagem ao inventor.

Numa apresentação contemporânea, faz mister elucidar que os estudos que envolvem as características, significações, funções e sentidos dos objetos, contemplam talvez, todas as ciências, mas de certo os antropólogos e arqueólogos vêm se debruçando sobre o tema, mais a menudo, juntamente com museólogos, filósofos, historiadores, restauradores, dentre outros. Enfim, cada especialidade se dedica a compreender o sentido das coisas materiais – que compõem a cultura material dos povos e sociedades, assunto que trataremos à frente, assim, os estudos e pesquisas sobre os componentes materiais avançam.

Abraham Moles (1981), destaca os três pilares nos estudos da cultura dos objetos: o universo dos objetos, o universo dos signos e o universo das circunstâncias em que os objetos estão inseridos e são analisados. É vão tentar entender um objeto sem considerar as circunstâncias que os significados estão inseridos, ou seja, são necessárias análises criteriosas, e em alguns casos, por meio de múltiplos olhares. Antes de nos debruçarmos a compreender os valores e sentidos atribuídos ao objeto tido como bem patrimonial, que traz ressonâncias e provoca desejos na sociedade como um todo, vale trazer o sentido do objeto com os desígnios de realidade objetiva e subjetiva.

Tomemos inicialmente os objetos¹⁷ com suas descrições objetivas, físicas e denotativas em seu emprego de sentido real, literal das palavras e expressões, para, em seguida, analisar os sentidos conotativos, almejando discutir, mais a menudo, o emprego dos sentidos subjetivos que os objetos ganham transmudando-se de simples artefato material para coisa¹⁸ de valor que, ao se apropriarem da formação de significados e sentidos, podem vir a receber o status de coisas valoradas como bens patrimoniais.

Na percepção de Abraham Moles (1981) a palavra *objectum* significa coisa existente fora de nós mesmos, sendo tudo aquilo que os sentidos captam, como numa análise “objetiva”, ou seja, que se expressa com clareza, sem rodeios, direto. E, numa contraposição, temos uma análise “subjetiva”, trazendo o que é característico da realidade como ela é percebida, que se difere e se separa do considerado concreto e tangível (MICHAELIS, 2021), o que somente a percepção humana pode aferir na análise do objeto, sendo a gama de atributos subjetivos contidas no objeto. Numa análise prática, tomemos um anel de pedra azul, numa análise mais objetiva: um anel dourado,

¹⁷ Objetos são constituídos por materiais, possuem cor, peso, volume, dureza, durabilidade etc.

¹⁸ A palavra coisa possui diversos significados, como sendo um objeto somado aos sentidos a ele atribuídos, como se um trem de ferro fosse uma coisa, e não um objeto apenas. A palavra coisa compõe também diversas expressões na língua portuguesa, como: Coisa-de-valor, coisa estranha, entre outros – assunto que veremos à frente.

com pedra azul gasta, que aponta certo desgaste pelo uso. Numa perspectiva de análise subjetiva, o mesmo anel pode apresentar análises diferentes além das percebidas concretamente e dependerá das circunstâncias em que o anel será avaliado subjetivamente, como a quem pertenceu, em que ocasião foi comprado ou presenteado, como um simbólico anel de noivado. É nesse sentido que a análise subjetiva dos objetos e das coisas nos interessa na análise da tese.

Desta posta, trazer uma base teórica que permita compreender, mesmo que brevemente as análises objetivas e subjetivas dos objetos se faz importante para que – mais à frente, possamos adentrar numa perspectiva de análises dos valores ressonantes dos bens patrimoniais.

Mas o que significam objetos? Objeto: “1 – coisa material e perceptível pelos sentidos; 2 – Qualquer coisa (física ou mental) para a qual uma ação, um pensamento ou sentimento se dirige.” (MICHAELIS, 2021). Objetos são coisa material que sugerem – ou pedem ação, como uso, e suscitam a percepção dos sentidos. Esses elos de ação pelo uso dos objetos podem ser mensurados pelo ser humano que, seja pela visão, olfato, audição ou tato, remetem imediatamente à percepção humana, provocando sentidos. Esta conexão, objeto / ser, que totaliza notabilidade e significância, se estende provocando múltiplos enfoques e interpretações. Dizendo em outras palavras, o artefato clama por sentidos como a utilidade, a necessidade, o pertencimento, a alegria, o conforto, a dependência, a lembrança, entre outros sentidos e emoções que as coisas materiais evocam em todos nós.

Com as necessidades da civilização urbana, a argúcia do ser humano gerou necessidades e percepções relacionadas aos componentes na formação dos objetos (cores, formas, texturas, tamanhos, materiais etc.) que recebem a técnica dominada pelo ser humano, no espaço e no tempo. O ritmo acelerado, principalmente nos dois últimos quartis do século XX, junto ao *boom* tecnológico da virada do século, fez explodir a geração de produtos de consumo de massa, de instrumentos, aparelhos e *gadgets*¹⁹ que, muitas vezes, faz o mundo do consumo de objetos e coisas parece dominar o ser humano. Alguns teóricos como Morin (1969), Meneses (2012), Dohman (2013) e Bosi (2005), discorrem que, da relação homem / objeto surgem interdependências em paradoxos pois, ao mesmo tempo em os homens fazem os objetos, os objetos fazem os homens, ou seja, da mesma forma que os homens valorizam as coisas, as coisas dão valor aos homens.

¹⁹ *Gadget* é uma palavra estrangeira presente no vocabulário do brasileiro que vem sendo usada para designar dispositivos eletrônicos portáteis de maneira genérica. Smartphones, tablets, notebooks, HDs externos, carregadores portáteis: todos eles fazem parte do universo definido por esse vocábulo de (possível) origem francesa. (Disponível em <https://www.techtudo.com.br/>).

Para a socióloga e antropóloga francesa Violette Morin²⁰ (1969), desde muito tempo se tem ciência de que a relação homem e objeto nem sempre é clara e, como destacado anteriormente, esta relação se torna paradoxal. Na medida em que os objetos desejados são aperfeiçoados e causam fascínio, com a força de se proliferarem no consumo de massa, as relações entre o sujeito e o objeto acabam correndo o risco de que sua gênese seja invertida (MORIN, 1969, p.187), ou seja, muitas vezes não mais o sujeito domina a técnica e cria o objeto, mas é o objeto que, como se substituísse o criador, cria a imagem e as condições de vida do sujeito. Como os óculos para o leitor, o aparelho de ar-condicionado para o integrante da classe média e como o notebook para o executivo, o objeto ou aparelho dita regras de vida e trabalho de seu possuidor.

Trazendo exemplo do mundo do consumo de massa da atualidade, temos o aparelho telefônico celular que, pelo menos nos últimos 10 anos, além de item de primeira necessidade para comunicar, vem ditando regras no mercado consumidor, se tornando febre de consumo. A multiplicidade de funções contidas no aparelho, junto aos lançamentos de inúmeros aplicativos tecnológicos, aqueceu o mercado internacional e, hoje em dia, numa relação de consumo, as representações simbólicas do objeto, como por exemplo o *status* que o aparelho representa, se tornando fonte de leitura e interpretação dos consumidores e usuários de determinadas marcas e modelos.

O sociólogo e antropólogo Jean Baudrillard²¹ (2009), considerado ícone na teoria sobre a temática dos objetos, em seu livro intitulado: *O Sistema dos Objetos*, afirma que os objetos cotidianos proliferam, as necessidades se multiplicam e a produção e o consumo da modernidade, lhes acelera o nascimento e a morte, como um novo modelo de um celular que, na data de nascimento já se prevê seu tempo aproximado de uso, ou seja, o tempo de vida e, conseqüentemente, sua data de morte. Baudrillard (2009)

²⁰ *El insulto es paradójico, en el preciso momento em que los queridos objetos proliferan, se perfeccionan, liberan e y facinan, el veredicto es pronunciado por toda parte y al mismo tempo: esconda-te objeto. Es cierto que la furza de precipitarse por la massa, las relaciones entre el sujeto y el objeto termina por vivirse por médio de la exhibición colectiva y por correr el riesgo de que su genesis se invierta: a menudo ya no hace que el sujeto que hace el objeto, sino es el objecto que se substituye al sujeto: los anteojos al intelectual, la pipa al diletante, la heladera electrica al burguês, la biblioteca al herudito... (a mediados del mês de octubre, de 1969, el insulto utilizado na TV era más o menos: 'callése objeto'). (MORIN, 1969, p.187).*

²¹ O sociólogo Jean Baudrillard, nascido em Reims, nordeste da França, em 1929, morreu em 2007 em Paris, também na França. Além de sociólogo e escritor de diversas obras como a que utilizamos na tese (*O Sistema dos Objetos*), ele foi poeta e fotógrafo e desenvolveu, em paralelo ao seu trabalho teórico, intensa atividade artística, com inúmeras exposições pela França e pelo mundo. Baudrillard foi uma fonte de inspiração das irmãs Wachowski na trilogia de *Matrix*. O personagem hacker Neo (Keanu Reeves) guardava seus programas de paraísos artificiais no fundo falso do livro *Simulacros e Simulação*, de Baudrillard. O filósofo dizia não gostar do filme, considerando *Matrix* como uma leitura ingênua da relação entre ilusão e realidade. "Os diretores se basearam em meu livro, mas não o entenderam", disse o filósofo certa vez. Disponível em https://pt.wikipedia.org/wiki/Jean_Baudrillard.

ressalta que falta vocabulário para designar os objetos, ao ponto em que indaga: “pode-se esperar classificar um mundo de objetos que se modifica diante de nossos olhos e chegar a um sistema descritivo?” (BAUDRILLARD, 2009, p.10). Para o estudioso existiria tanta diversidade de critérios de classificação quanto objetos e assim são definidos critérios classificatórios como: tamanho, funcionalidade, forma, duração; tradicional ou não; momento que são produzidos; a matéria em que se transformam, como por exemplo o moedor que mói o grão e produz o pó de café, resultado de clareza imediata no processo, “mas quanto ao espelho, ao rádio, ao automóvel? Pois todo objeto transforma alguma coisa” (BAUDRILLARD, 2009, p. 10); como o grau de exclusividade ou de socialização do uso, como privado, público ou familiar. De fato, todos esses modos de classificação podem parecer, no caso de um conjunto em contínua mutação, como é o dos objetos, pouco menos contingentes do que a ordem alfabética. Na percepção do autor, uma espécie de epopeia do objeto técnico assinala as mudanças de estruturas sociais ligadas à evolução técnica, mas pouco diz sobre como os objetos são vividos, para suprir as necessidades além das funcionais, e ainda, sobre que sistema cultural é fundada a sua cotidianidade vivida. (BAUDRILLARD, 2009, p. 10).

Acho que o quintal onde a gente brincou é maior do que a cidade. A gente só descobre isso depois de grande. **A gente descobre que o tamanho das coisas há que ser medido pela intimidade que temos com as coisas.** (BARROS, 2018, p.31, grifo nosso).

O poeta brasileiro Manoel de Barros (1916-2014) traz em sua poesia, no livro *Memórias Inventadas*, várias passagens que falam de suas memórias, dividindo-as em três fases: A infância, a segunda infância e a terceira infância. O autor conta, por meio de seus poemas, como as vivências lembradas por ele passam pelas brincadeiras em seu quintal e são revividas e poetizadas através de objetos. “Hoje eu completei oitenta e cinco anos. O poeta nasceu de treze. Naquela ocasião, escrevi uma carta aos meus pais. (...). Eu queria ser fraseador, e não doutor.” (BARROS, 2018, p. 23). O poeta mais parece ser um pintor fazendo das palavras, as tintas. Em seus poemas como: *Desobjeto*, *Latas*, *Achadouros* (citado na epígrafe acima), *Sobre Importâncias e Tempo*, o autor faz trocadilhos e enaltece sua lembrança dos tempos vividos na infância.

Poderíamos nos ater aqui a debruçar tempo e analisar os poemas de Manoel de Barros que, traz em sua escrita passagens que dizem tanto sobre coisas, quanto o que elas simbolizam na lembrança dos tempos idos. Mas trazemos o autor apenas para abrir nossa discussão e abrilhantar, faceira e docemente, a simbologia contida nos objetos, nomeadas através das palavras.

Como os objetos ou os “desobjetos” dos poemas de Manoel de Barros, as coisas têm história e por meio delas contos de vida podem ser cultivados. Os objetos são como nossos cúmplices de vida, nos acompanham desde o nascimento, nos guiam e estão

juntos de nós por toda a vida – até a nossa morte. E, por muitas vezes, os objetos que desempenham o papel de testemunhas fiéis de vidas, não morrem junto com seu usuário, pois mesmo gastos, continuam vivos no tempo e no espaço, ora adormecidos e esquecidos, ora exercendo nova função e cumplicidade no *post-mortem* de seu possuidor. De certo os objetos são possuidores de múltiplos sentidos ao longo de sua existência. Optou-se por trazer a discussão de objetos como contadores de história, no sentido conotativo, para que se possa compreender a caracterização do objeto biocêntrico ou biográfico, como aqueles objetos que acompanham o cotidiano e a vida do ser humano, discussão que traz o alicerce teórico em Viollet Morin (1969), Baudrillard (2009) e Stallibras (2008).

Na analogia dos hábitos e cotidianidade dos seres humanos e a relação com o apoio material que objetos nos condicionam, Baudrillard (2009) traz uma análise abalizando que os objetos nos auxiliam duplamente: Primeiramente os objetos nos dão suportes materiais por meio de sua materialidade e técnica, o que ele denomina de séries instrumentais e, ao mesmo tempo, auxiliam nas “séries mentais” que nos fazem dominar o tempo. (BAUDRILLARD, 2009, p.102).

Os objetos não nos auxiliam apenas a dominar o mundo por sua inserção nas séries instrumentais – auxiliam-nos também, por *sua inserção nas séries mentais*, a dominar o tempo, tornando-o descontínuo, classificando-o do mesmo modo que os hábitos, submetendo-o às mesmas forças de associação que regem o arranjo no espaço. (BAUDRILLARD, 2009, p.102).

Dizendo em outras palavras, Baudrillard (2009) ressalta o relógio de pulso como objeto que representa o duplo sentido em que vivemos a materialidade, ou seja, o relógio de pulso informa o tempo cronométrico exato, ao ponto que nos auxilia a nos apropriarmos do tempo, como se o relógio esgotasse o tempo ao passo que o referido acessório faz as contas e comunica o tempo que passa ou que passou – “o objeto-relógio devora o tempo” (BAUDRILLARD, 2009, p.102), decompondo e caracterizando o tempo como objeto consumido. Para melhor dizer, numa expressão usual: “o tempo mais precioso de minha vida eu me dediquei trabalhando naquela universidade”, como se o anunciante da frase estivesse se orgulhando dos dias e anos que se dedicou à universidade, numa relação dialética de tempo gasto/consumido e de tempo passado e colecionado como um tempo coroado na vida de labor.

Neste emaranhado de sobreposições de valores e sentidos das coisas, o tempo é como se fosse os trilhos e estações alcançadas pelo trem a vapor, ou seja, seguindo a toada o trem vai trafegando nos trilhos, devorando os quilômetros e alcançando suas paragens, o maquinista do trem vai calculando os túneis e estações percorridos, fazendo

a contagem e administrando, no tempo e nos trilhos, o tempo que foi e o tempo que resta para concluir o percurso.

Os objetos, as roupas, os monumentos, as cidades, e até mesmo as paisagens, vão adquirindo valores e novas formas através do tempo – e ora as coisas se mantêm intactas, ora se refazem e noutras se desfazem, se dissolvem em função de sua durabilidade, por seu tempo de vida.

O autor Peter Stallybrass (2008), em seu livro *O casaco de Marx: roupas, memória, dor*, com apresentação da discussão de leitura leve, algumas vezes emotiva e poética, traz o tema da memória e do tempo, materializados nos objetos usados por seus usufrutuários, sobretudo nas roupas – como se as roupas contassem fielmente, incluindo formas, puídos e cheiros adquiridos, a história de vida de seu usuário. Ele descreve as passagens em que utiliza o casaco de seu falecido amigo Allon.

Quando Allon morreu, Jen me deu sua jaqueta de beisebol, coisa que parecia bastante apropriada, uma vez que naquela altura eu tinha me mudado permanentemente para os Estados Unidos. (...) Comecei a ler, fui habitado por sua presença, fui tomado por ela. Se eu vestia a jaqueta, Allon me vestia. Ele estava lá nos puimentos do cotovelo, puimentos que no jargão técnico da costura são chamados de 'memória'. Ele estava lá nas manchas que estavam na parte inferior da jaqueta; ele estava lá no cheiro das axilas. Acima de tudo, ele estava lá no cheiro. Comecei a acreditar que a mágica da roupa está no fato de que ela nos recebe: recebe nosso cheiro, nosso suor; recebe até mesmo nossa forma. (STALLYBRASS, 2008, p.9-10).

O autor supracitado, faz comparativo entre a durabilidade dos objetos, comparando joias as roupas, destacando a durabilidade das joias: “As joias duram mais que as roupas e podem nos comover. Mas embora elas tenham uma história, elas resistem à história de nossos corpos. Duradouras, elas ridicularizam nossa mortalidade, imitando-a apenas no arranhão ocasional.” (STALLYBRASS, 2008, p.11).

Assim acontece nas marcas do martelo conferidas pelo tempo de uso. Na lida do marceneiro e seu martelo, que se desgasta a partir do uso contínuo, faz com que ambos entrem em simbiose e o formato da mão no instrumento vira quase que uma extensão do corpo. A roupa também praticamente incorpora o seu dono; ela se molda de acordo com quem a usa; o tecido estica, pode criar manchas ocasionais, rasgos e fica com cheiro característico (STALLYBRASS, 2008, p.11).

Imbuídos dessa perspectiva, é mister trazer a análise da socióloga Violette Morin (1969), que considerando as leituras de alguns escritores que tratam dos objetos, como Jean Baudrillard (2009), que assinala a existência do objeto biográfico e o objeto protocolar. Morin denomina o objeto biográfico como aquele que acompanha o cotidiano do seu possuidor e habita não só o entorno do possuidor, mas adentra sua intimidade.

“E neste caso, objeto e usuário se modificam mutuamente numa estreita sincronia” (MORIN, 1969, p.189).

Os objetos usuais do velho Goriot (ou de qualquer outra pessoa de hoje em dia): pipas, mesas, cinzeiros, recebem gota a gota a pátina das atividades cotidianas. Deformadas por estas longas etapas (como alguns deles têm, todavia, o tempo de ser), mantêm uma simbiose vivente com seu possuidor, consideradas por este último, insubstituíveis, envelhecem ao mesmo tempo que ele e se incorporam na duração de suas atividades. (MORIN, 1969, p.190).

Dizendo em outras palavras, o objeto biográfico, por sua funcionalidade, como já antes discutido, acompanha a vida e o cotidiano de seu possuidor – como por exemplo, os óculos que estão junto à face, facilitando o deleite na leitura de uma carta, acompanha seu possuidor em momentos da vida. Como os óculos, o objeto biográfico emerge do funcional, para se revelar posteriormente como artístico e cultural, sendo testemunha da experiência vivida. A autora faz interessante análise quando descreve os passos de como uma pessoa estranha adentra a casa de outra pessoa. Nos objetos, adornos, cadeiras e cores daquela casa encontram-se suas aventuras emocionais, profissionais e afetivas: “é mergulhar em sua história, suas experiências, suas fotografias, seus objetos”. Para Viollet Morin (1969), entrar na casa de outra pessoa e observar seus objetos, é tão indiscreto quanto investigar sua identidade pois, “interferir entre o objeto biográfico, em potencial ou na realidade, é sempre uma atividade de *voyer*²², como se o observador do objeto estivesse à espreita a entrar na intimidade do observado possuidor do objeto”. (MORIN, 1969, p.189).

Os objetos têm funções iniciais, são criados e produzidos a partir da técnica dominada pelo homem, recordando a afirmação de Baudrillard (2009), que diz que todos os objetos têm capacidade de transformar alguma coisa. Tomemos por exemplo uma xícara de café, a xícara de asas e pires servem para que se possa beber o líquido quente sem queimar as mãos e, pode ser objeto de uso comum cotidiano, como qualquer xícara, como pode ser item de uso exclusivo, em que seu usuário a possua como relíquia única. Mas, e quando a xícara está velha ou quebrada ou a pintura à mão está desgastada e seu usuário não pode – ou não quer – mais utilizá-la? Qual a destinação da xícara – será repousada num canto qualquer ou descartada na lixeira? Ou ainda, ao findar a vida do seu usuário e possuidor, o que fazer com a xícara que o acompanhou por décadas? Esta seria uma xícara que conta a história de vida de seu possuidor, talvez tenha sido cúmplice em reuniões políticas fortuitas ou em momentos em que seu usuário tomou um café quente a lamentar-se de tristeza pela morte de um ente querido. A xícara

²² *Voyer*, o francês, aquele que vê – que observa algo que pode ser exótico e até erótico, sem participar da cena.

como objeto biográfico possui memória, faz lembrar, se relaciona diretamente com passagens de vida de seu usuário, e pode ser assim, uma xícara contadora de histórias.

Como uma xícara, ou um anel, os objetos são tão íntimos de seus usuários possuidores que, muitas vezes passam a ser objetos de desejo e até objetos de paixão. O antropólogo Baudrillard (2009) traz em seu livro *O Sistema dos Objetos*, na seção intitulada: *O Sistema Não-Funcional ou o Discurso Subjetivo*, o seguinte destaque: “Littré dá, entre outras acepções do objeto, esta: tudo aquilo que é a causa, o alvo de uma paixão, figurado e por excelência: o objeto amado” (BAUDRILLARD, 2009, p.93). Para este autor, é necessário admitir que os nossos objetos cotidianos sejam os objetos de uma paixão, a da propriedade privada, “cujo investimento afetivo não fica atrás em nada àquele das paixões humanas, paixão cotidiana que, frequentemente prevalece sobre todas as outras, que por vezes reina sozinha na ausência das outras.” (BAUDRILLARD, 2009, p.93).

Aqui temos muitas nuances de desdobramentos que requerem longa discussão na tentativa de entender os imbrólios que os objetos, sejam jaquetas, martelos, relógios ou trens, envolvem com o passar do tempo acompanhando a trajetória de vida de seus usuários. Na seção à frente, seguimos na formação de arcabouço teórico, passando a compor uma análise do objeto como merecedor de uma biografia.

2.2 Emaranhados em Movimento, as Coisas têm Vida!

Nesta seção apresentamos e discutimos a vida dos objetos, mas não como objetos, entendendo-os como coisas que estão repletas de significados que lhes são dados nas relações humanas trazem sentido ao emaranhado criativo da vida. Para tanto, o embasamento teórico que confiamos para trazer pertinência a nossa pesquisa está nos apontamentos de Abraham Moles (1981), e do antropólogo britânico Tim Ingold (1981), com ênfase maior nas teorias do segundo.

Mas o objeto é então uma coisa? Podemos dizer que uma coisa pode se referir a uma grande diversidade de coisas, ou seja, abarca multiplicidade de sentidos. A palavra coisa²³, que possui a variação *cousa*, vinda do galego-português *cousa*, tem

²³ Definições de coisa no dicionário Michaelis: 1 Tudo o que existe ou pode existir. 2 Um objeto inanimado em oposição a um ser vivo. 3 Aquilo em que se pensa: Coisas vagas lhe ocupavam a mente. 4 Algo ao qual nos referimos; acontecimento, caso, circunstância. 5 Aquilo que tem existência concreta; fato, realidade. 6 O conjunto do que existe: As coisas humanas são transitórias. 7 Assunto, matéria ou objeto de que se trata. 8 Essência ou substância, em oposição à forma e à aparência. 9 Aquilo que liga, une; relação, vínculo: Não tenho coisa alguma com ele. 10 Transação na qual a pessoa está envolvida; negócio. 11 Razão para realizar algo; causa, motivo. 12 Aquilo que é realizado; ato, feito. 13 Aquilo de que não se tem conhecimento; mistério, segredo. 14 Mal-estar súbito, inexplicável: De repente, senti uma coisa. 15 VULG Órgão sexual

origem no latim *causã*, da forma arcaica *caussã*, como sendo causa, possui uma gama de significados e compõe um sem-número de expressões, como por exemplo: Coisa de respeito: coisa de grande valor, importante; Coisas do arco-da-velha: coisas incríveis, acontecimentos extraordinários; Coisa de vulto: coisa considerável, importante. Assim como estes exemplos, outros podem ser apontados pois, a coisa é uma palavra bastante utilizada nas expressões da língua portuguesa. (MICHAELIS, 2021).

O significado das coisas está além das formas, cores, tamanhos, utilidade e custo de um objeto, vai além, traz sentidos, traz valores além dos monetários e preços praticados vendidos no mercado. Como já apontado e discutido brevemente em seção anterior, os atributos intrínsecos objetos do artefato, incluindo as propriedades físicas, como forma, peso, textura, material, cor, etc., permitem análises diretas, como os processamentos da matéria-prima, técnicas de fabricação, estado de conservação e durações, sinais de muito ou pouco uso, entre outros e estes dados trazem para o objeto condições de leituras do saber-fazer, da técnica e operação do trabalho que ele desenvolve, além dos aspectos semânticos – o que para Menezes (2005), é base empírica que permite conhecer a organização econômica, social e simbólica a que pertencem o objeto. Porém, os dados intrínsecos, mesmo apontando muitas informações sobre o objeto, precisam de dados externos a ele para dizer sobre ele. “Nenhum atributo de sentido é imanente. O fetichismo consiste, precisamente, no deslocamento de sentidos das relações sociais – onde eles são efetivamente gerados, para os artefatos, criando a ilusão de sua autonomia e naturalidade.” (MENESES, 2005, p.91). Os atributos são historicamente mobilizados pelas sociedades e grupos, são produzidos, consumidos e fazem os sentidos selecionados circularem. Por isso, é vão, simplesmente, buscar nos objetos os sentidos que os objetos trazem (MENESES, 2005). Daí, para se conhecer de fato e compreender o objeto, faz-se necessário somar às análises materiais e de suas relações, a narrativa do objeto, o discurso sobre seu curso de vida.

“O objeto, dentro da nossa civilização, é artificial. Não se falará de uma pedra ou de uma rã, ou de uma árvore como um objeto, mas como coisa.” (MOLES, 1981, p.25). Pois uma pedra, na concepção do autor, só será considerada objeto quando promovida a peso de papéis, como objeto de consumo, com etiqueta em que diz de seu preço e qualidade, quando inserida no universo de referência social. (MOLES, 1981, p.25-26). Para o teórico supracitado, o conceito de coisa está mais relacionado ao

feminino ou masculino. 16 JUR Tudo aquilo que, com existência corpórea ou concebível pela inteligência, pode ser utilizado pelo homem e constituir objeto de direito. (MICHAELIS, 2021).

contexto natural, como se apropriado de movimento e significados simbólicos e o objeto está ligado ao cultural, incluindo a técnica que é aplicada ao artefato material.

Essa assertiva é comungada por Tim Ingold (2012), que afiança: “o mundo em que habitamos é composto, não por objetos, mas por coisas”, (INGOLD, 2012, p. 27), como se o emaranhado da composição material dos objetos, quando colocados em movimento, fossem coisificados e, assim, se diferenciando daqueles objetos inanimados se tornando coisas animadas – e vivas, no presente e na memória. Dizendo em outras palavras, é como se as coisas fossem vivas, não exatamente como nós humanos, mas como se possuíssem vida a gerar movimentos e ações vitais.

Tim Ingold, professor da Universidade de Aberdeen, na Escócia, em seu ensaio: Trazendo as coisas de volta à vida – Emaranhados criativos num mundo de materiais, abre seu ensaio lembrando que o pintor Paul Klee defendia e demonstrava, com exemplo, que “os processos, gênese e crescimento que produzem as formas que encontramos no mundo em que habitamos são mais importantes que as próprias formas.” (INGOLD, 2012, p.26), pois quando as formas estão em movimento elas possuem vida, são coisas cheias de vida. Utilizando das afirmações do pintor Klee, o autor destaca: “a forma é o fim, a morte. O dar forma é movimentação, ação. O dar forma é vida” (KLEE, 1973, *apud* INGOLD, 2012, p. 26).

É mister trazer o olhar de Ingold (2012), sobre as conjunturas que se entrelaçam no emaranhado das coisas pois, ao nosso ver, trazem clareza notória para o que defendemos na tese: de que as coisas possuem vida e são valoradas nas relações sociais. Influenciado por Martin Heidegger, Ingold defende que o mundo em que vivemos é dado pelos emaranhados de linhas em movimento, e composto não por objetos, mas por coisas, numa distinção clara deste emaranhado de vida que compõe as coisas enquanto capacidade e campo englobante de relações. Como as linhas ou malha de linhas ao se comportarem como um emaranhado de fios vitais em movimentos ascendentes, fazendo-as coisas vivas e continuamente construindo a vida. (INGOLD, 2012).

Como se o objeto, denominado como “fato consumado” por Heidegger (1971, *apud* INGOLD, 2012, p. 29), e a coisa fosse um acontecer, ou melhor dizendo, “um lugar onde vários acontecimentos se entrelaçam” (INGOLD, p.29). Concordamos com o autor quando ele se coloca, enfaticamente, na defesa de que objetos se apresentam diante de nós como fato consumado, se apresentam para inspeção de suas superfícies externas e congeladas, como se a forma objeto não tivesse vida. Em contrapartida o objeto quando se põe em movimento se torna uma coisa que possui vida, se assemelhando a um lugar onde vários acontecimentos se entrelaçam. “Observar uma

coisa não é ser trancado do lado de fora, mas ser convidado para a reunião.” (INGOLD, 2012, p.29).

O autor faz algumas análises trazendo clareza para o seu entendimento de que os objetos, como coisas, trazem vida a partir do movimento, do uso, da serventia nas relações. Como a mobília de uma casa que permite e facilita aos moradores sua utilização, pois sem os móveis, cadeiras, camas, mesas ou luzes, a casa seria apenas uma casa inabitável. Nas palavras do antropólogo, "a casa real é uma reunião de vidas, e habitá-la é se juntar a reunião – ou, nos termos de Heidegger (1971), participar com a coisa na sua coisificação.” (INGOLD, 2012, p.30).

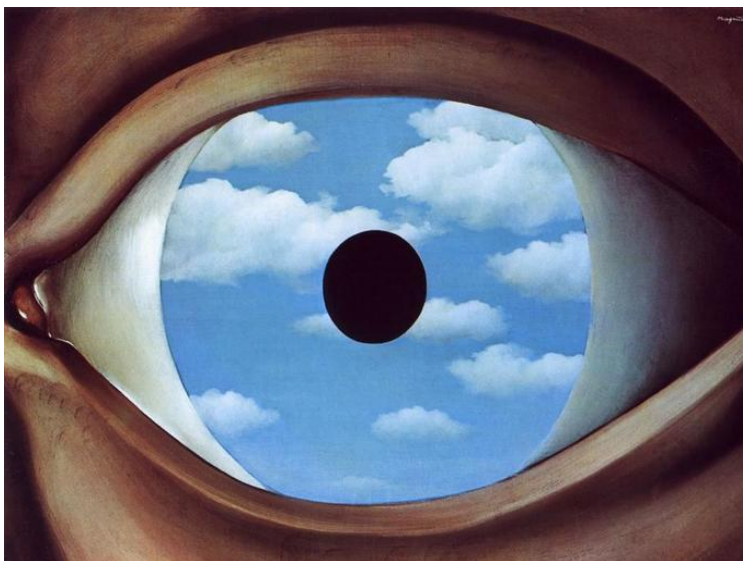
Seguindo com os exemplos do autor para trazer ainda mais clareza a coisificação dos elementos que dão vida aos bens tangíveis. “Suponhamos agora que lancemos nosso olhar para cima. É um dia bonito, mas há algumas nuvens no céu. As nuvens são objetos? (...). É claro que a nuvem não é realmente um, mas uma intumescência de vapores que se incha à medida que é carregada por correntes de ar. (INGOLD, 2012. p.30).

Habitar o mundo é se unir ao processo de formação das coisas que estão à nossa mercê, como se nuvens, livros, cadeiras, copos, brinquedos, cartas, elementos disponíveis e observáveis aos olhos – que apesar de seus “inchaços, crescimentos, afloramentos, filamentos, rupturas, cavidades” (INGOLD, 2012, p.31), que lhes dão formas e texturas, quando em movimento, são coisas vivas que produzem vida.

Para o autor, quando nos colocamos a observar as nuvens, não vemos a mobília do céu, mas vislumbramos o céu em formação, nunca o mesmo céu entre um momento e outro. O autor analisa a obra de arte do pintor René Magritte²⁴ (1898-1967), em seu quadro: Espelho Falso, (vide Figura 4). Na pintura, o céu está cheio de componentes brancos e disformes, como se estivessem compondo o cenário ou mobiliando a tela do céu que está carregado de nuvens voadoras. Elementos que compõem o fundo azul do céu e se movimentam, trazem beleza ao olhar, ora escondem o sol, ora produzem chuvas, ou seja, são nuvens vivas e nas palavras do autor, “as nuvens não são objetos, e sim coisas” (INGOLD, 2012. p.30).

²⁴ René François Ghislain Magritte (1898-1967) foi um dos principais artistas surrealistas belgas, “amplamente reconhecido tanto por amantes da arte quanto por agnósticos por um bom motivo: ele transformou totalmente nossas expectativas sobre o que é real e o que não é. Quando alguém descreve algo como ‘surreal’, é provável que uma imagem de uma de suas obras surja na mente.” (ISTOÉ, 2021).

Figura 4 – O Espelho Falso, Obra de René Magritte²⁵



Fonte: Espelho Falso (2023).

O autor supracitado, explica e analisa pedra, árvores e nuvens (coisas que crescem e se formam com pouca ou nenhuma intervenção humana), na perspectiva da coisificação das coisas a partir do emaranhado dos fios vitais que se põe em movimento e analisa as estruturas artificiais, como casas e móveis ou mesmo um brinquedo.

As coisas estão vivas, como já notei, porque elas vazam. A vida sem objetos (ASO) não é contida; ela é inerente às próprias circulações de materiais que continuamente dão origem à forma das coisas ainda que elas anunciem sua dissolução. É através de sua imersão nessas circulações, portanto, que as coisas são trazidas à vida. Isso pode ser demonstrado através de um experimento simples que realizei com meus alunos na Universidade de Aberdeen. Utilizando um quadrado de papel, fita, tesoura, vareta de bambu, durex, cola e corda, é fácil fazer uma pipa. Fizemo-la num ambiente fechado, trabalhando sobre as mesas. Parecia que estávamos montando um objeto. Mas quando levamos nossas criações para fora, tudo mudou. Elas de repente passaram à ação, rodopiando, girando, mergulhando de cabeça, e – apenas ocasionalmente – voando. O que aconteceu? Uma força vital adentrou nas pipas como mágica, fazendo-as agir de modo alheio à nossa vontade? É claro que não. As pipas estavam agora imersas em correntes de vento (...) e tinham se transformado numa pipa-no-ar. Não era mais um objeto se é que jamais o foi – mas uma coisa. Assim como a coisa existe na sua coisificação, a pipa-no-ar existe no seu voo. (INGOLD, 2012, p.32-33).

Trazemos a apreciação, em sua íntegra, da preparação das pipas, em referência a citação trazida anteriormnte. O referido professor ilustra com clareza o que estamos trazendo para a contenda deste subcapítulo, isto quando nomeia a pipa como a pipa-

²⁵ O Espelho Falso. René Magritte. 1928 – Localização: Museu de Arte Moderna, Nova York, EUA. Disponível em: <https://arteeartistas.com.br/biografia-de-rene-magritte-e-suas-principais-obras/> Acesso em 06 de outubro de 2023.

no-ar, analisada por ele. E assim, como na análise da ação do vento na pipa, o autor traz estas equivalências comparativas com outros exemplos, como: árvores-no-vento, pássaros-no-ar, peixe-na-água.

Neste contexto, seguindo o fluxo das análises objetos / coisas, ou ainda, coisas que coisificam num mundo que mundifica, ousamos direcionar nossas análises para o bem patrimonial. Tomemos um objeto sozinho, seja pequenino como um anel de topázio guardado e esquecido numa gaveta, ou um objeto de maior porte, como uma locomotiva deitada no galpão do esquecimento de uma oficina – são objetos congelados e sem vida, são objetos mortos ou fadados à morte, estão no precipício do esquecimento. Porém, trazendo uma outra perspectiva de olhar, o anel de pedra azul, como um item de herança familiar, está em movimento e é coisa viva e quando convidada a participar do emaranhado da vida na construção de sentidos, está carregada de possibilidades e sentidos. Desta forma, aquele objeto sem vida (o anel na gaveta), se tornasse objeto com vida: o anel-no-dedo, o anel-coisa num emaranhado vital repleto de significados.

Noutra análise, uma locomotiva a vapor quando está em movimento e operante nos trilhos – como por exemplo no comboio do trem turístico nos trilhos das mineiras históricas São Joao Del Rei e Tiradentes, ali a locomotiva possui chances de cultivar uma locomotiva de vida longa, detentora de seus antigos significados e ganhadora de novos sentidos, podendo ser a locomotiva carregada de sentidos, uma locomotiva-nos-trilhos, na perspectiva do processo de coisificação *Tim-ingoldiana*.

O movimento dos processos vitais das coisas patrimoniais, no presente – seja sob a tutela da educação e pesquisa, por exemplo, juntamente com os valores atribuídos ao bem ferroviário, podem, reconhecidamente, fazer dele um bem patrimonial detentor de significados e produtor de ressonâncias para além das estações do esquecimento, assunto que veremos em capítulos à frente.

2.3 A Cultura Material e a Biografia das Coisas

A lembrança é uma imagem construída pelos materiais
que estão, agora, à nossa disposição,
no conjunto de representações que povoam nossa
consciência.
Ecléa Bosi

As coisas dão suporte material e trazem sentidos para a vivência do homem que, logo, de maneira quase recíproca, atribuem sentido às coisas que o cercam, portanto, como notabiliza Ecléa Bosi (1994), o conjunto de representações gerado pelos materiais, produzem as lembranças das relações humanas. A cultura material traduz a

relação indissociável entre nós seres humanos e o mundo material que nos cerca e nos acompanha desde o nascimento até a morte. E nesse universo de sociabilidades, em que se conectam as pessoas e as coisas, os elos que selam esta relação se tornam interdependentes, um não sobreviveria sem o outro. A ancoragem da evolução de uma sociedade está na sua cultura material, a dimensão concreta de seu patrimônio cultural. Os elementos concretos da cultura material dão suporte para os simbolismos criados ao longo do tempo e, portanto, representam a cultura de uma comunidade ou de uma localidade e constituem seu patrimônio cultural.

Em 1972 ocorreu em Paris, França, a Convenção para a Proteção do Patrimônio Mundial, Cultural e Natural. O evento alertou para a importância do tema, bem como da salvaguarda do patrimônio mundial. Consideramos o Artigo 1.º da referida Convenção que traz o conceito de patrimônio cultural material:

Para fins da presente Convenção serão considerados como patrimônio cultural: Os monumentos. – Obras arquitetônicas, de escultura ou de pintura monumentais, elementos de estruturas de carácter arqueológico, inscrições, grutas e grupos de elementos com valor universal excepcional do ponto de vista da história, da arte ou da ciência; Os conjuntos. – Grupos de construções isoladas ou reunidos que, em virtude da sua arquitetura, unidade ou integração na paisagem têm valor universal excepcional do ponto de vista da história, da arte ou da ciência; os locais de interesse. – Obras do homem, ou obras conjugadas do homem e da natureza, e as zonas, incluindo os locais de interesse arqueológico, com um valor universal excepcional do ponto de vista histórico, estético, etnológico ou antropológico. (UNESCO, 1972).

Desta posta, na composição da cultura material encontramos desde monumentos e objetos artísticos e do cotidiano, sendo os elementos classificados como:

- Bens móveis: podem ser transportados e reúnem os acervos e coleções.
- Bens imóveis: são estruturas fixas e representam os centros históricos, sítios arqueológicos, edifícios, dentre outros edificados.

Neste mundo do patrimônio cultural que as coisas – tidas como os objetos materiais e os direitos de tê-los, são detentoras de múltiplos significados ou valores, podendo ora ser uma mercadoria e noutra momento não sendo mais considerado como mercadoria, podendo ser uma relíquia ou item raro colecionável. Na teoria de Kopytoff (2008), uma coisa pode ter determinado valor para uma pessoa, ao passo que poder ser outra coisa ou ter outro valor para outra pessoa. Dizendo em poucas palavras, cada coisa tem seu valor, para cada circunstância e sob o olhar de pessoas diferentes, as coisas possuem múltiplos sentidos.

Trazendo outras explanações de Ingold (2012), quando os especialistas e estudiosos colocam em questão a cultura material, ou mais abstratamente, a materialidade, “o que eles querem dizer? Que sentido faz invocar a materialidade de

pedras, árvores, nuvens, prédios ou mesmo pipas?” (INGOLD, 2012, p.34). Para trazer clarificação a estas questões, o autor supracitado, faz comentários contrastantes sobre os conceitos contemporâneos de materialidade, lembrando os apontamentos do arqueólogo Joshua Pollard, que entende por materialidade a forma como o caráter material do mundo é compreendido, apropriado e envolvido em projetos humanos e, em seguida, ironicamente, Ingold afirma, enfaticamente, que quando os estudiosos escrevem sobre materialidade bruta, “é como se o mundo tivesse interrompido sua mundificação e cristalizado na forma de um precipitado sólido e homogêneo, à espera de ser diferenciado pela sobreposição de uma forma cultural” (INGOLD, 2012, p. 34). Para o antropólogo, nesse mundo estável, conceituado e apontado pelos analistas e estudiosos da cultura material, nada flui, é como se neste mundo não houvesse chuva, sol, vento e a semente não erguesse da terra, ou seja, como se não pudesse haver vida. “Não pode haver coisas, somente objetos. (INGOLD, 2012, p.35).

Voltamos um pouco na discussão para trazer novamente o que Ingold (2012), denomina de mundo sem objetos, ou ambiente sem objetos (ASO), porém repleto de coisas que coisificam e mundificam o mundo. Concordamos e destacamos o que sugere o autor: o ambiente sem objetos não é apenas um mundo material, e sim composto de materiais, ao passo que a matéria está em fluxo – e seguir esses materiais em seu emaranhado e fluxo é como entrar num mundo em fervura constante. Ao contrário de comparar este fluxo de materiais a um grande museu em que objetos se encontram dispostos de acordo com seus atributos ou origem, seria melhor imaginar o mundo como uma grande cozinha.

Na cozinha as coisas são misturadas em combinações variadas, gerando nesse processo novos materiais que serão por sua vez misturados a outros ingredientes num processo de transformação sem fim. Para cozinhar devemos abrir recipientes e retirar seus conteúdos. Temos que destampar coisas. Em face das proclividades anárquicas de seus materiais, o cozinheiro ou cozinheira tem que se esforçar para manter alguma aparência de controle sobre o que se passa. Um paralelo talvez ainda mais próximo seja com o laboratório do alquimista. (INGOLD, 2012, p. 35).

Mas para onde queremos ir com estas explanações culinárias com suas alquimias? O que queremos dizer, e o faremos mais objetivamente a partir de agora, é que as coisas são os elementos primordiais na composição da cultura material, e não aqueles objetos inanimados e congelados no fundo das gavetas ou, como dito anteriormente, estacionados à beira dos precipícios do esquecimento, mas as coisas que estão envolvidas no emaranhados de fios em fluxos vitais e, trazendo novamente pleno acordo com a teoria de Tim Ingold (2012), de que os materiais se comportam como num emaranhado vital em fluxo.

Estes trilhos de pensamento nos permitem dar ênfase e permanecer na defesa de que são as coisas materiais, como os ingredientes de uma iguaria típica que, como numa alquimia, condicionam o *savoir-faire*²⁶ das receitas culinárias, e estes, os ingredientes que subsidiam na materialidade, são os elementos concretos do aporte da cultura material, que dão significado e sustentam a vida em sociedade, definem sua identidade, constroem a memória coletiva. Mas o objeto sozinho, ou os ingredientes dentro do pote, não significam muito, não falam por si – relembremos o que destacou Menezes (2012), que é vão indagar aos objetos a história dos objetos, são necessárias interações humanas para que as coisas produzam sentidos nos emaranhados de acontecimentos e sejam condutores dos processos de rememoração.

Nesta esteira de esclarecimento, Menezes recorda que Edward Casey (1987), que fora um dos autores mais influentes a fixar, com ênfase, a noção de *'body memory'* – corpo da memória, e a questionar a simetria junto a desproporcionalidade entre as representações mentais e materiais e o primado como mediadora da memória. Corpo de memória, a coisa ou o objeto, e o mediador da memória, a mente. Ou seja, objeto e homem precisam se unir para que acontecimentos sejam rememorados. Através das coisas o homem vive seu presente – no cotidiano e rememora seu passado, respaldado pelos objetos que cercaram seu cotidiano no passado. Dizendo em outras palavras, é como se as coisas se comportassem atuantes como corpo materializado da memória nos processos de rememoração. Trazendo para termos de análise conotativa, é como se as coisas fossem os atores e a memória o palco e o cenário de uma peça de teatro da memória da vida.

A princípio, as coisas acompanham a vida do usuário, porém, as coisas podem ser ainda mais duráveis e essa durabilidade para além da *post-mortem*, como já citado aqui anteriormente, as tornam aptas a expressar o passado de forma mais profunda e sensorialmente mais convincente. Acrescentamos mais, as coisas ou os artefatos, por possuírem longa vida e serem como “os mais velhos da família”, teriam mais respeito e credibilidade na contação da história de determinada passagem daquela família, por exemplo.

Antes de chegarem à condição de coisas que produzem lembrança, que fazem rememorar tempos idos, os objetos de coleções familiares ou objeto musealizado, tiveram seu uso sendo um instrumento de plantio, ou artefato sagrado, ou ainda, objeto que será herdado pela menina mais nova da família.

²⁶ Palavra francesa que significa o saber-fazer; o *know-how*, palavra da língua inglesa, é utilizada também em nosso país para se referir a capacidade das pessoas de dominar uma determinada técnica para executar uma tarefa. O *savoir-faire* é bastante utilizado para se referir aos saberes-fazeres do artesanato e da gastronomia.

Todas estas elucidações sobre cultura material e rememoração, mesmo que tratadas sem a imersão teórica que elas merecem, nos faz mergulhar na abordagem biográfica das coisas, trazida por Kopytoff (2008), isto como uma metodologia de investigação. Ressalta-se que na trajetória dos objetos, desde seus usos primeiros, conforme já foi sugerido, sejam como “objetos biográficos” (MORIM, 1969), cada artefato tem a sua “biografia cultural” (Kopytoff, 2008) delineada em sua trajetória ao longo do tempo. Assim, os objetos vão recebendo significados e atribuições simbólicas, tanto antes, quanto após sua chegada às coleções privadas ou públicas e, como antes exemplificado, na composição de coleções museológicas.

Permanecendo neste percurso de análise, Kopytoff (2008) lembra o artigo intitulado: *The Genealogical Method of Anthropological Inquiry*²⁷:

A parte principal do artigo, a maior responsável pelo fato de o texto ainda ser lembrado hoje em dia – é aquela que mostra como a terminologia e as relações de parentesco podem ser sobrepostas a um diagrama genealógico e seguidas por meio da estrutura-social-temporal que o diagrama reflete. Mas Rivers sugeriu também outra coisa: que, por exemplo, quando o antropólogo busca descobrir as regras da herança numa sociedade, pode comparar o enunciado ideal das regras com o movimento real de um objeto particular, tal como um lote de terra, por meio do diagrama genealógico, notando concretamente como ele passa de mão em mão. O que Rivers propôs foi **uma espécie de biografia das coisas com base na posse**. Mas a biografia pode se concentrar em inúmeros outros assuntos e outros eventos. (KOPYTOFF, 2008, p.).

O autor defende que na elaboração do estudo do objeto ou da coisa, é interessante elaborar e propor perguntas culturais a ele para desvendar a biografia das coisas, e considera também que,

ao fazer uma biografia de uma coisa, far-se-iam perguntas similares às que se fazem às pessoas: Quais são, sociologicamente, as possibilidades biográficas inerentes a este ‘status’, e à época e à cultura e como se concretizam essas possibilidades? De onde vem a coisa e quem a fabricou? Qual foi a sua carreira até aqui, e qual é a carreira que as pessoas consideram ideal para este tipo de coisa? Quais são as ‘idades’ e as fases da ‘vida’ reconhecidas de uma coisa? E quais são os mercados culturais para elas? Como mudam os usos da coisa conforme ela fica mais velha e o que lhe acontece quando sua utilidade chega ao fim? (KOPYTOFF, 2008, p.).

Para clarificar as evidências de trajetórias e significados das coisas ao longo de sua vida, na perspectiva de aplicação da metodologia da biografia das coisas, o pesquisador traz um exemplo interessante que descrevemos:

²⁷ O método genealógico de pesquisa antropológica, de 1910, em que W. H. R. Rivers aborda a biografia das coisas e objetos “o que desde então se tornou uma ferramenta padronizada do trabalho de campo etnográfico” (Kopytoff, 2008).

Entre os Suku do Zaire, entre os quais fiz pesquisa, a vida útil atribuída a uma choupana começa com a moradia de uma casal ou, no caso de uma família polígina, de uma esposa e dos seus filhos. Conforme a choupana envelhece, ela passa sucessivamente a ser uma casa de hóspedes ou de uma viúva, um ponto de encontro de adolescentes, uma cozinha e, finalmente, um abrigo de cabritos ou galinha até a vitória final dos cupins e o colapso da estrutura. (...) Se uma choupana está sendo usada de uma forma que não corresponde à sua idade, os Suku manifestam mal-estar, e isso constitui uma mensagem. Assim, hospedar uma visita numa choupana que deveria ser uma cozinha diz algo sobre o status do visitante; se não existe numa aldeia uma choupana disponível para visitantes, a mensagem dada é sobre o chefe da aldeia – ele deve ser preguiçoso, pouco hospitaleiro, ou pobre. Nós temos expectativas similares em relação às coisas. (KOPYTOFF, 2008 p.96).

Dizendo em outras palavras, os usos e valores dados às coisas – no decorrer do tempo, dizem sobre as coisas e a partir da elaboração e análise biográfica das coisas se pode lançar mão de artifícios que permitem saber detalhes da história de vida daquela coisa.

E para traçar a biografia dos objetos é necessário examiná-los em cada situação – nas diversas modalidades e efeitos das apropriações de que fizera parte. Cada xícara é uma xícara, cada uma tem sua biografia, não se trata de recompor um cenário sobre a trajetória de vida e as interações sociais para entender o artefato,

No entanto, a biografia do objeto não é encerrada no seu descarte, dado que para o pesquisador existe uma vida *post mortem* que é iniciado no momento da sua coleta e musealização, como também, na sua relação com os públicos do museu e conseqüentemente uma mudança que concerne no seu uso, percepção e sentidos. (ARAÚJO, 2019 p.17).

No livro *A Danação do Objeto*, escrito por Francisco Régis Lopes Ramos, (2004), o historiador inicia o primeiro capítulo dizendo que ‘ninguém vai a uma exposição de relógios antigos para ver as horas’ (RAMOS, 2004, p. 19).

Ao entrar no espaço expositivo, o objeto perde seu valor de uso: a cadeira não serve de assento. (...). Quando perdem suas funções originais, as vidas que tinham no mundo fora do museu, tais objetos passam a ter outros valores, regidos pelos mais variados interesses. O que merecia ficar no museu de feição mais tradicional era, em geral, o objeto da elite: a farda do general, a caneta do escritor, o anel de um bispo... Tudo isso compunha o discurso figurativo de glorificação da história de heróis e indivíduos de destaque. (RAMOS, 2004, p. 19).

Dizendo em outras palavras, no decorrer de sua trajetória o objeto vai adquirindo simbolismos que fazem dele ícone excepcional contador de histórias e legitimador da memória coletiva de uma comunidade. É como se a coisa detentora destes atributos simbólicos, estivesse apta a receber novo status, ou nova categoria, seja para novo uso, seja para compor coleção de um museu.

Nestes trilhos de análise, tomemos o relógio Cartier de Alberto Santos Dumont²⁸ que, como um documento raro, integrante da coleção museológica na Casa Encantada, perdeu seu valor de uso e assim, não por acaso, os ponteiros do relógio exposto não marcam mais as horas e, por agora, o artefato raro tem a função de comunicar sua história, sua existência. O item da coleção se apresenta como se falasse sobre os acontecimentos que testemunhou nas alturas, junto das nuvens, tempos idos em que fora cúmplice do inventor, sendo fiel marcador do tempo, dos minutos e horas de voo.

O Cartier de Santos Dumont, desde sua criação, em 1904, além cair no gosto mundial e passar a ser item de moda e utilidade, passa a suscitar inspirações com suas releituras e lançamentos em datas comemorativas. Uma releitura foi lançada pela Cartier em 2004 como item de luxo, componente da coleção Santos 100, em comemoração aos 100 anos da invenção do relógio de pulso de Santos Dumont. (vide Figura 5).

Figura 5 – Relógio Santos 100²⁹ lançado pela Cartier.



Fonte: Cartier (2021).

A propaganda do relógio publicada no site da Cartier, traz a descrição: “Mostrador com ângulos arredondados, fecho com suave curvatura, seus parafusos aparentes caracterizam um relógio icônico que será objeto de múltiplas reinterpretações”. O holofote de análise aqui é para a ênfase presente no apelo final da frase “relógio icônico que será objeto de múltiplas interpretações”, em que pesa a questão do poder simbólico atribuído ao objeto de luxo inspirado em Alberto Santos Dumont.

À guisa de tentar completar e finalizar as considerações deste subcapítulo, trazemos uma passagem do livro *Cidades Invisíveis* do autor Ítalo Calvino (1990):

²⁸ Em 1904, o francês Louis Cartier realiza o desejo do célebre aviador brasileiro Alberto Santos Dumont: poder ver as horas em pleno voo. Assim, fora criado um dos primeiros relógios de pulso, selando a amizade de dois pioneiros.

²⁹ Com a descrição: Modelo grande, aço, couro, ref: w20073x8, tem valor estimado de cerca de R\$54.500,00, publicado no site da empresa Cartier: Disponível em: <https://www.cartier.com.br/w20073x8-relogio-santos-100/>. Acesso em 20 de junho de 2021.

Recém-chegado e ignorando totalmente as línguas do Levante, Marco Polo só podia se exprimir extraindo objetos de suas malas: tambores, peixes salgados, colares de dentes de facoqueros e, indicando-os com gestos, saltos, gritos de maravilha ou de horror, ou imitando o latido do chacal e o pio do mocho. Nem sempre as relações entre os diversos elementos da narrativa resultavam claras para o imperador; **os objetos podiam significar coisas diferentes: uma fâretra cheia de flechas ora indicava a proximidade de uma guerra, ora uma abundância de caça, (...); uma ampulheta podia significar o tempo que passa ou que passou, ou então a areia, ou uma oficina em que se fabricavam ampulhetas.** (...) Com o passar do tempo, nas narrativas de Marco, as palavras foram substituindo os objetos e os gestos: no início exclamações, nomes isolados, verbos secos; depois, torneio de palavras, discursos ramificados e frondosos, metáforas e imagens. (CALVINO, 1990, p. 43-44, grifo nosso).

Nestes trilhos de análise, defendemos que são os valores atribuídos aos objetos ou a coisas, geradoras da cultura material, ao longo de sua trajetória de vida e suas relações sociais, que fazem dele importante ou excepcional, ao ponto de ser considerado e reconhecido como patrimônio de uma comunidade. As questões dos valores dos objetos permeiam investigações em amplitudes multidisciplinares que vem trazendo possibilidades de investigação, cada vez mais pormenorizadas pelos olhares dos estudiosos do patrimônio, em especial os da antropologia e sociologia, da museologia, da memória social e do turismo. Aqui temos muitas nuances de desdobramentos que requerem longa discussão na tentativa de entender os imbróglis que os objetos, sejam casacos, relógios ou trens, envolvem com o passar do tempo, acompanhando a trajetória de vida de seus usuários, e vão adquirindo valores que geram ressonâncias.

Feitas as honras de apresentação do diverso mundo em que os objetos estão e suas funcionalidades, que fazem seduzir com suas cores, modelos e tecnologias, o que nos interessa trazer como embasamento teórico são os processos que produzem os valores ressonantes a partir das relações do homem e os objetos, ou as coisas. Afinal, o termo objeto provoca sentidos que merecem maior discussão. Pensando assim, avançamos estação de reflexão e seguimos para a próxima seção teórica.

2.4 Os Valores das Coisas Erguem o Patrimônio

Como antes elucidado, nas relações homens e coisas, há atribuição de sentidos, isto de acordo com o seu olhar e a vivência que as coisas permitem nas relações de uso e troca. “Vivemos num mundo valorativo e somente numa fantasiosa ideologia da neutralidade científica ou autonomia da arte é que se poderia pensar em estar livre de valores. O ser humano é um ser valorativo.” (VIANA, 2007).

Os valores são constituídos socialmente, assim, trazendo ênfase à questão dos sentidos e valores que as coisas possuem, ou melhor, que as coisas vão adquirindo no espaço e no decorrer do tempo, destacamos que o processo de atribuição de valor envolve três componentes: os seres humanos, as coisas e o contexto que estão inseridos. Neste conjunto, os valores doados ao patrimônio, sejam eles históricos, afetivos, ou de uso no presente, suscitam outros espaços de alcance que merecem pesquisa e reflexão. Estas e muitas outras questões permeiam investigações em amplitudes multidisciplinares que vem trazendo, ao longo do tempo, possibilidades cada vez mais pormenorizadas pelos olhares dos estudiosos do patrimônio, em especial os da antropologia e sociologia, da museologia, da memória social e do turismo.

Caminha-se por vários dias entre ruas e pedra. Raramente o olhar se fixa numa coisa, e quando isso acontece, ela é reconhecida pelo símbolo de alguma outra coisa: a pegada na areia indica a passagem de um tigre; o pântano anuncia uma veia de água; a flor do hibisco o fim do inverno. O resto é mudo e intercambiável – árvores e pedra são apenas aquilo que são. Finalmente, a viagem conduz a cidade de Tamara. Penetra-se por ruas cheias de placas que pendem das paredes. Os olhos não veem coisas, mas figuras de coisas que significam outras coisas: a torquês indica a casa do tiradentes; o jarro, a taberna; as alabardas, o corpo de guarda; a balança, a quitanda. Estátuas e escudos reproduzem imagens de leões delfins torres estrelas: símbolo de que alguma coisa – sabe-se lá o quê – tem como símbolo um leão ou delfim ou torre ou estrela. (...) Na porta dos templos veem-se estátuas dos deuses, cada qual representado com seus atributos: a cornucópia, a ampulheta, a medusa, pelos quais os fiéis podem reconhecê-los e dirigir-lhes a oração adequada. (CALVINO, 1990, p. 17-18).

Como nos descreve o escritor Ítalo Calvino (1990), sobre as cidades invisíveis de Marco Polo e Kublai Khan em suas viagens poéticas e destinos imaginados, as coisas vão tomando forma e ganhando sentidos a partir do uso e das histórias que as pessoas vão criando. Calvino prossegue:

O olhar percorre as ruas como se fossem páginas escritas: a cidade diz tudo o que você deve pensar e, enquanto você achar que está visitando Tamara, não faz nada além de registrar os nomes com os quais ela define a si própria e todas as suas partes.” (CALVINO, 1990, P. 18).

As cores das casas e as placas dos edifícios possuem atributos que lhes foram dados e, com o passar do tempo, a construção, o reconhecimento e a compreensão dos símbolos darão sentido a maneira de experienciar e de se apropriar das coisas. Assim, o que se vê e aprecia dependerá da relação que o observador tem com a coisa observada. Nessa perspectiva, as cidades, as praças ou as igrejas possuem significados diferentes para cada visitante ou para cada morador.

Para iniciar as elucidações que tangem os significados e a ressignificação de determinados bens patrimoniais, vale trazer aqui os apontamentos dados por Ulpiano

Bezerra de Meneses, na Conferência Magna do I Fórum Nacional de Patrimônio Cultural (2012), em que o pesquisador traz uma análise sobre os perigos da perversidade de certa noção de patrimônio que circula entre nós. Inspirado num cartum de uma revista francesa em que traz na ilustração central uma anciã e a partir do contexto o conferencista cria uma cena imaginária e decompõe os personagens: a velhinha encarquilhada em oração, os turistas japoneses e o guia de turismo, sugerindo e analisando as relações de cada personagem com o patrimônio que, neste caso, tem uma catedral gótica como cenário. Enquanto os visitantes faziam a fruição turística contemplativa, a velha que parecia moradora do lugar fazia, de joelhos, sua oração rotineira; neste ínterim “o guia de turismo toca o ombro da anciã lhe dizendo: – A senhora está perturbando a visitação”. (MENESES, 2012, p. 26). Durante a apresentação, o Conferencista traz ponderações sobre as relações dos personagens com o patrimônio e, além de observar as questões do turismo e do mercado simbólico e de consumo em que os bens patrimoniais estão envolvidos, traz também premissas relacionadas aos possíveis deslocamentos de significados, sugerindo reificação e fetichização do patrimônio. Neste contexto, o autor indaga se “estaríamos diante de uma nova polaridade: valor técnico versus valor social?” (MENESES, 2012, p. 26), e logo contrapõe afirmando que o risco está presente, porém ainda não se instalou. Dizendo em outras palavras, as ações de preservação devem levar em conta os olhares multidisciplinares que direcionam os usos do bem.

Esta noção de valores atribuídos às coisas pelo homem, são dadas em um processo que poderíamos denominar de difícil descrição, uma vez que ocorre ao longo do tempo e envolve nuances diversas das relações entre homem e coisa no espaço, e neste emaranhado social estão envolvidos desejos, sacrifícios, demanda e conhecimento. Como vimos, as coisas possuem uma trajetória, como se tivessem uma história para contar e possuem uma biografia social que pode atravessar diferentes regimes de valor. Na visão de Meneses (2012), os objetos não são mudos, podem falar e gritar ou serem silenciados.

Partindo do pressuposto de que patrimônio é seleção, os valores dos bens patrimoniais se dão como forma de triagem entre tantos bens e escolha, com significados estabelecidos, numa negociação sociocultural. Portanto, resulta de uma atuação de reflexividade social que pode ter uma expressão técnica ou mediata nas comunidades. Na sua expressão técnica, a valorização é fruto do juízo de especialistas e procede dos cânones acadêmicos, técnicos e científicos. Na expressão mediata da reflexividade, enquanto perdem influência as considerações técnicas-científicas, difundem-se os juízos resultantes das visões sociais mais populares e espontâneas, mas nem por isso menos legítimas.

Assim, o patrimônio construído pelo homem – junto aos valores intrínsecos e extrínsecos do bem, é alvo de estudos tomado por diversas áreas do conhecimento, como a sociologia, a história, a arquitetura, a museologia e o turismo que, entre outras áreas, produzem relevantes ponderações sobre o legado patrimonial. A questão da valoração é discutida desde a economia, até a psicologia e o marketing digital e, no campo da filosofia, o valor representa uma arena de intersubjetividade, pois trata-se de algo que resulta da relação do sujeito com os objetos.

Como palimpsestos – estruturas que acumulam significados, os objetos vão ganhando sobreposições de valor com o passar do tempo, é como se fossem depositados valores em sobreposições e camadas. Os atributos vão se acumulando, no tempo e no espaço, vão se adaptando e, à medida que os objetos vão recebendo novos usos e valores, vão se transformando em bens patrimoniais.

Aqui vale trazer para a contenda de discussão, o conceito de palimpsesto: “Papiro ou pergaminho que contém vestígios de um texto manuscrito anterior, que foi raspado ou apagado para permitir a reutilização do material e a posterior sobreposição de uma nova escrita. Texto que existe sob outro texto.” (MICHAELIS, 2021). Dizendo em outras palavras, o emaranhado de materiais permite a formação de novas formas, dando vida a outra coisa em si, que permite transmutação de determinada coisa em outra como se fosse um emaranhado que resulta em um palimpsesto. É como se a coisa, ou artefato ferroviário, fosse recebendo novas camadas de tintas – figurando os valores e sentidos, transmutando-os em um bem carregado de valores.

Ainda valendo-se da transformação do artefato como um palimpsesto, lembramos a afirmativa de Menezes quando diz: “os artefatos estão permanentemente sujeitos a transformações de toda espécie, de morfologia, função e sentido, isolada ou cumulativamente. Isto é, os objetos têm uma trajetória, uma biografia.

A imaterialidade dos sentidos se manifestada por meio dos objetos e das coisas pois, é a partir das funções e usos das coisas materiais que os sentidos são atribuídos a dada coisa material. “todo patrimônio material tem uma dimensão imaterial de significado e valor, por sua vez, todo patrimônio imaterial tem uma dimensão material que lhe permite realizar-se.” (MENESES, 2012, p.31). Daí, o caminho que a imaterialidade/materialidade do patrimônio vai tomando para alcançar *status* de bem patrimonializado, ou em processo de patrimonialização, passa pelas questões dos valores que lhes são atribuídos ao longo da sua existência.

Mas, “se o valor é sempre uma atribuição, quem o atribui, quem cria valor?” (MENESES, 2012, p.33). O valor do objeto é relativo a quem lhes coloca esse valor, ele está relacionado a um período e a quem pertence. Um mesmo objeto pode ter diferentes valores, esses valores também podem ser acrescidos ou retirados ao longo do tempo,

como os valores de uso, valor histórico, valor de pesquisa, valor estético e valor de raridade. Por que preservar este em detrimento daquele objeto? Como reconhecer o bem como patrimônio que merece preservação e patrimonialização? Nesta esteira de pensamento, é válido trazer a concepção de Meneses (2012) quando diz que as práticas sociais são como ventre gerador capazes da criação dos valores do patrimônio e, neste contexto, o poder público tem papel declaratório, sendo competente para delinear os processos de proteção do patrimônio - patrimonialização, em colaboração com a comunidade produtora e detentora das atribuições de valor e direcionamento dos novos usos – ressignificação do bem.

A conservação e o restauro dos bens patrimoniais são ações que vêm sendo debatidas e conceituadas desde séculos, assim, vale trazer um parêntese nesta seção para abordar brevemente questões sobre a conservação. A compreensão do bem cultural herdada de séculos passados, com suas multifaces, trouxe a necessidade de reconfigurar as práticas de preservação trazendo transformações no campo disciplinar que são, de certo modo, combinações ditas 'clássicas' da restauração. A partir do século XIX a restauração, como processo e técnica, vai se aproximando das ações fundamentalmente alicerçadas em valores patrimoniais, a partir de avaliações sistemáticas, com maior rigor e método nos procedimentos, e com o julgamento fundamentado no conhecimento histórico e em análises formais

Estudiosos debruçaram-se sobre a arte de compreender os estilos dos monumentos e artefatos do patrimônio, e as questões da conservação e do restauro foram ganhando questionamentos, mais a menudo, desde o arquiteto Viollet Le-Duc (1814-1879)³⁰, foram ganhando espaço nas discussões. Além do respeitado Le-Duc, estudiosos europeus elaboraram estudos consolidando a conservação e do restauro, na concepção de John Ruskin (1819 – 1900) seu livro *Sete Lâmpadas da Memória* era um guia para a construção de uma arquitetura eterna. Na virada de século XX, conservadores como o espanhol Munoz Vinas, o inglês Christopher Caple e a norte-americana Barbara Appelbaum, vêm se dedicando e investigando mecanismos para as práticas que envolvem a conservação e o restauro na busca pela preservação do patrimônio.

³⁰ Arquiteto francês nascido em Paris (1814 – 1879), foi desenhista, professor e escritor. Ganhou reconhecimento na área de restauro de catedrais e castelos medievais – entre 1836 e 1870, e sua restauração mais famosa e polêmica foi a Catedral de Notre Dame, obra realizada junto com Laussus. Viollet Le-Duc é um dos principais teóricos da história da arquitetura europeia e foi um dos primeiros a teorizar sobre a preservação do patrimônio histórico. (VIOLLET LE-DUC, 2006).

A Conservadora norte-americana Barbara Appelbaum³¹ (2010) defende que "os objetos não têm valor. São as pessoas que os valoram." (APPELBAUM, 2010, p. 86). Na concepção da autora, as pessoas valorizam os objetos conforme as suas emoções, seus conhecimentos, ou seja, são qualidades inteiramente pessoais que são atribuídas a objetos. Para ela, os valores são atribuídos ao objeto no contexto da conservação e da restauração, assim, o que motiva a preservação de determinado objeto em detrimento de outro similar seria o valor que lhe é atribuído.

Figura 6. Quadrante de Caracterização para Bens Culturais³²

	ASPECTOS MATERIAIS	ASPECTOS NÃO MATERIAIS
INFORMAÇÕES ESPECÍFICAS DO OBJETO	<p>Informações: fenômenos observados e sua interpretação, identificação de materiais, determinação da estrutura.</p> <p>Fonte: Objeto.</p> <p>Estratégia: Exame físico, análise, imagem, testes.</p>	<p>Informações: História do objeto, valores atuais, projeção de futuro.</p> <p>Fonte: Custodiante, outros.</p> <p>Estratégia: Entrevista, consulta aos registros institucionais.</p>
INFORMAÇÕES NÃO ESPECÍFICAS DO OBJETO	<p>Informações: Métodos de manufatura/fabricação, propriedades dos materiais, estudos de deterioração.</p> <p>Fonte: História da tecnologia, ciência dos materiais, outros conservadores, investigação/conhecimento de objetos semelhantes.</p> <p>Estratégia: Consulta a literatura de conservação.</p>	<p>Informações: Informações sobre objetos relacionados, história da arte, informações culturais gerais.</p> <p>Fonte: Profissões afins/aliadas, conhecimento prévio do conservador.</p> <p>Estratégia: Revisão de literatura, consulta a profissionais afins/aliados.</p>

FONTE: Appelbaum (*apud* VIEIRA e RODRIGUES, 2019).

Numa proposta de investigação do bem patrimonial que considera o levantamento do maior número de elementos possíveis relacionados ao bem, a metodologia de Appelbaum (2010), contempla o levantamento metódico de informações do bem material: i) informações materiais, como informações do estado de conservação do bem, exames físicos, testes e análises de imagens; ii) Informações não materiais, como o histórico do artefato, os valores atuais e as projeções futuras para ele, bem como informações de objetos relacionados a ele e informações culturais gerais.

³¹ A Conservadora norte-americana Barbara Appelbaum (2010) é especialista no tratamento de objetos etnográficos e têxteis e em avaliações de conservação e pesquisas de coleções. Barbara é autora de dois livros sobre conservação, em seu livro intitulado: *Conservation Treatment Methodology*, lançado em 2007, delineia uma metodologia e traz um traçado importante de ações que envolvem processos de conservação e restauro de bens patrimoniais.

³² Barbara Apellbaum (2010) propõe este Quadrante de Caracterização para Bens Culturais para fins de restauração e conservação.

Appelbaum (2010) teoriza sua metodologia em seu Quadrante de Caracterização para Bens Culturais para Fins de Restauração e Conservação (vide figura 6 acima).

Especificamente no capítulo quatro do livro, a partir das análises do especificado na parte III – Aspectos não materiais, informações específicas do objeto (história do objeto, valores atuais, projeção de futuro), a autora vai se ater aos aspectos que estão mais ligados às construções de valor que esse objeto vai adquirir, os aspectos não materiais. Appelbaum (2010), apresenta a seguinte indagação: Por que a discussão de valor é importante para a conservação? E argumenta justificando que é por meio das definições de valor do objeto em questão que se discute e pode-se definir qual metodologia de conservação usar, ou seja, os valores definidos como prioritários dados ao objeto serão suporte para decisões de conservação e preservação do patrimônio.

A partir desta linha de raciocínio, conhecendo o histórico do artefato estudado, identificando os valores atribuídos a ele ao longo do tempo, é possível compreender as metodologias de conservação aplicadas ao objeto, assim, Appelbaum (2010), define algumas perguntas chaves:

- Por que o dono do objeto o comprou ou porque esse objeto está sob a custódia de determinada instituição?
- Onde e quando o objeto foi adquirido?
- Qual foi o primeiro valor atribuído ao objeto?
- O objeto faz parte de uma coleção?
- Esse objeto tem algum significado para determinada pesquisa?
- Esse objeto tem significado apenas para uma família, um país, ou para o mundo?
- Esse seria um objeto considerado raro? Considerado espécime único de sua representação?
- Quanto esse objeto mudou em sua aparência desde que ele foi criado, e essas mudanças são desagradáveis?
- Existe alguma duplicata desse objeto na coleção ou em algum outro lugar? (VIEIRA e RODRIGUES, 2019, p. 9).

Na concepção da pesquisadora supracitada, um mesmo objeto pode ter diferentes valores e, ao longo do tempo, podem ser acrescentados novos valores ou excluídos valores existentes. Os valores são: valor pessoal e valor cultural, e apresentam-se os treze valores não materiais a serem analisados no processo de conservação do objeto, elencados por Appelbaum (2010). (Vide Figura 7 abaixo).

Figura 7. Quadro – Os Valores Não Materiais do Patrimônio – Barbara Appelbaum

Valor	Descrição
Valor Artístico	O valor artístico é uma construção cultural, por isso ele é valor cultural.
Valor Estético	O valor estético pode estar relacionado ao novo, mas na verdade ele está mais ligado à sua aparência, esta não precisava necessariamente parecer nova, e pode ser agregado ao valor histórico.
Valor Histórico	Objeto de valor histórico é valorado por ser portador de informações históricas. O objeto histórico só terá valor se ele for autêntico, se o objeto for um registro daquele período.
Valor de Uso	O valor de uso é diferente do valor de função. Todos os objetos têm uma função primária, mas que podem ser alteradas. Quando um objeto está em uma coleção, por exemplo, ele deixa ter seu valor de uso, sua função primária ainda está presente, mas não é esta que é importante no objeto.
Valor de Pesquisa	Um objeto deteriorado pode se tornar um elemento para estudos sobre aquele processo, portanto objetos são significativos para a evolução dos estudos de conservação.
Valor Educacional	O valor educacional está ligado às características de informação do objeto, apesar de todos os objetos possuírem informações, os de valores educacionais estariam diretamente ligados a essa finalidade.
Valor de Antiguidade	O valor de tempo está ligado a idade do objeto, ele é importante porque é antigo, ou porque parece antigo. O mais importante é que se espera que este objeto pareça antigo, restaurá-lo a uma aparência de objeto novo destrói o seu valor.
Valor de Novidade	O valor da novidade está em algo que é novo ou algo que parece novo. O objeto pode não necessariamente ser novo, mas pela sua aparência de novo ele ganha esse valor. Ele precisa parecer moderno, contemporâneo.
Valor Sentimental	O valor sentimental está normalmente relacionado a um valor pessoal. Esse objeto pode durar apenas o tempo de vida do dono, ou então, passar de gerações em gerações e ganhar valor sentimental
Valor Monetário	O valor monetário é um valor cultural, que pode variar ao longo do tempo. O valor monetário muitas vezes pode não ser atendido pelo valor de mercado, pois este diz respeito a partes intrínsecas do objeto.
Valor de Associação	O valor de associação advém do pertencimento do objeto a determinada pessoa. Sozinho o objeto não tem valor, ele tem valor porque pertencia àquela pessoa.
Valor de Comemoração	O valor de comemoração é adquirido quando um determinado objeto ou monumento é criado para comemorar algo, ou lembrar algo.
Valor de Raridade	É valor cultural, um grupo de pessoas vai dizer o que é raro ou não.

Fonte: Adaptado de Appelbaum (2010).

Os usos e valores dos objetos vão se alterando ao longo do tempo e podem variar de acordo com o seu dono, ou a pessoa ou instituição que possui a sua guarda e, a partir do estudo dos valores atribuídos ao bem patrimonial, as ações de conservação ou qualquer outra destinação do bem podem ser direcionadas com mais cautela de conhecimento.

Por isso, julgo premente começarmos a rever nossa postura a respeito do valor e da avaliação (reconhecimento de valor), sem excluir a perspectiva do especialista, obviamente, mas sempre privilegiando aquelas do usuário, do fruidor – em outras palavras, a perspectiva da velhinha do cartum. Ela, em última instância, é produtora do valor em causa e que ela tem o direito e a gratificação de fruir. (MENESES, 2012, p.35).

Nestes trilhos de pensamento, corroborando com as afirmações de Menezes acima, e unindo as ponderações da metodologia de Appelbaum (2010), é importante se ater que na valoração do bem, os olhares são múltiplos, como discutido em sessão anterior, uma vez que o bem – objeto ou coisa, produz relações diferentes no decorrer do tempo com as múltiplas instâncias de avaliação. Seja o valor atribuído a partir do olhar da comunidade detentora da cultura em que o bem encontra-se, seja pelo olhar do especialista da área da museologia e do turismo, ou mesmo da gestão institucional em que o bem estiver sob proteção, há que se cuidar para que a memória do bem e tudo o que ela representa tenha direcionamento de tratamento e do respeito merecido no presente.

A investigação dos usos e dos valores do objeto analisado, quer podem ser obtidos e sobrepostos no decorrer do tempo, como palimpsestos, e estas camadas sobrepostas produzem significados que são pontos de extrema importância para tomada de decisões nos processos de musealização e turistificação. Assim, o objeto ou a coisa que detém reconhecimento como patrimônio, vai recebendo novas atribuições além da função primeira de uso e desencadeiam processos que podem trazer ressignificações.

Os encargos das ações de preservação do patrimônio são permeados por questões multidisciplinares que envolvem não só questões culturais, econômicas e políticas. É válido trazer à tona que, tão importante quanto conhecer e entender os valores que cercam o patrimônio cultural e as disputas que ele envolve, conhecer e compreender as motivações e os processos de conservação do legado patrimonial se faz primordial. A partir das informações materiais e não materiais do bem é possível definir o que chamamos de um diagnóstico situacional do objeto, para em seguida fazer as projeções do seu uso no futuro, saber como se pretende aplicar o uso e preservar o patrimônio.

As diversas associações culturais e os movimentos sociais, plataformas e redes sociais, surgidas por todo o mundo nos últimos anos, que se dedicam à defesa e proteção do patrimônio ferroviário, são demonstração da crescente importância desta reflexividade social mediata. Não só exigem tomadas de posição sobre bens culturais que antes eram considerados marginais no seu valor técnico-científico, como se dedicam elas próprias à certificação do valor cultural de tais bens.

CAPÍTULO 3

O COMBOIO DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO APITA: SEGUIMOS VIAGEM...

3 O Comboio do Patrimônio Ferroviário Apita – O que o Século XXI Herdará? Seguimos Viagem...

O mundo alçou novas conquistas e o século XX foi arena de mudanças que deixaram marcas e legados. Desde a invenção do avião – iniciada por Alberto Santos Dumont, em 1906, o franco avanço da ferrovia pelo país no Brasil, o aprimoramento da energia elétrica, até a criação de novas tecnologias. A invenção da televisão, o surgimento da telefonia celular, junto do advento que marcou o final do século: a rede mundial de internet, que recria e ressignifica o mundo real e dá espaço ao denominado mundo virtual, fizeram destes mutantes cem anos, o século marcado pelas conquistas do homem, na ciência e na tecnologia, que trouxeram profundas transformações na sociedade mundial em todos os âmbitos.

O século XX foi o século em que o patrimônio mundial, especialmente o patrimônio brasileiro, ganha evidência, centenário em que os monumentos históricos e o delineamento de novos valores patrimoniais demandaram políticas públicas, fazendo com que o ordenamento para a preservação fosse premissa no país. Com o marco da criação do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional³³ (SPHAN), instituído pela Lei nº 378, de 13 de janeiro de 1937 – na gestão do então Presidente Getúlio Vargas, que teve como diretor o intelectual Rodrigo Melo Franco de Andrade, o patrimônio recebeu as honras de bem repleto de valores que envolve não só as memórias individuais, mas as memórias coletivas do legado patrimonial que merece ações de preservação e salvaguarda. Neste panorama, os olhares multidisciplinares foram importantes para construir algumas bases sólidas de preservação, consideradas por autores e estudiosos do patrimônio, como caminhos direcionadores para a patrimonialização e a musealização do patrimônio.

Neste capítulo vamos apresentar, à guisa de abertura, a compreensão do patrimônio nos trilhos do tempo que, ao longo do século XX, tocou nas questões da memória individual e coletiva, relacionando-as com a conceituação do patrimônio. À frente, faremos um contorno e visitaremos o trajeto da evolução do patrimônio industrial para, em seguida, adentrar na seara do patrimônio legado dos trilhos e das questões e medidas cautelatórias relacionadas ao patrimônio ferroviário, abrangidas pelo IPHAN, a partir do ano de 2007.

³³ O SPHAN teve sua idealização iniciada em 1936, quando o ministro da Educação e Saúde, Gustavo Capanema, aprovou o projeto de Mário de Andrade, que propôs a criação do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Sphan). Mário, que até então dirigia o Departamento de Cultura da Prefeitura de São Paulo, indicou o nome de Rodrigo Melo Franco de Andrade para a direção do Sphan. Ele assumiu a direção oficialmente em 1937 e durante 30 anos dedicou-se à preservação do Patrimônio Cultural Brasileiro. (IPHAN, 2021)

3.1 Dos Monumentos Franceses ao Patrimônio Mineiro e do Brasil

Antes mesmo de nos debruçar sobre o conteúdo e as bordas do patrimônio, vale voltar um pouco no tempo e viajar, mesmo que brevemente, nos trilhos da evolução dos sentidos atribuídos ao legado patrimonial no século XX.

Termos e valores dados ao patrimônio remontam a tempos em que alguns líderes franceses perceberam a importância na preservação dos monumentos históricos³⁴, quando se afirmou como valor patrimonial de referência nos idos de 1790, a partir dos movimentos da Revolução Francesa.

A historiadora francesa Françoise Choay (2001), em seu livro *A Alegoria do Patrimônio*, diz que o uso do termo monumento histórico só entrou para os dicionários franceses a partir da segunda metade do século XIX, contudo o seu uso já se difundira desde o começo do século, quando “consagrado por Guizot, recém nomeado Ministro do Interior, em 1830, criou o cargo de Inspetor dos Monumentos Históricos” (CHOAY, 2001, p. 28). Porém, vale recuar um pouco no tempo, pois, provavelmente o antiquário-naturalista Aubin-Louis Millin, parece ter sido o inventor do termo ‘monumento histórico’, quando apresentou, em 11 de dezembro de 1790, a Assembleia Nacional Constituinte o primeiro volume do seu *Antiquités nationales* ou *Recueil de monuments*. Em seu livro, a pesquisadora traz as passagens do documento *Antiquités nationales* em que se anuncia o termo monumento:

A incorporação dos bens eclesiásticos aos domínios nacionais e a venda rápida e fácil desses domínios vai propiciar à nação recursos que, sob a égide da liberdade, torná-la-ão a mais feliz e a mais florescente do universo; mas não se pode negar que esta venda precipitada seja, no presente momento, muito funesta às artes e às ciências, destruindo objetos importantes para as artes e monumentos que seria interessante conservar (...). São esses monumentos preciosos que pretendemos subtrair à foice destruidora do tempo (...). daremos representação dos diversos monumentos nacionais, como antigos castelos, abadias, monastérios, enfim, todos aqueles que podem relatar os grandes acontecimentos de nossa história. (CHOAY, 2001, p. 96).

Ainda que o termo monumento tenha sido utilizado sem a união da palavra ‘histórico’, o sentido utilizado para defini-lo, como se vê nas alusões datadas de 1790,

³⁴ “O monumento histórico não é um artefato intencional, criação *ex nihilo* de uma comunidade humana para fins memoriais. Ele não se volta para a memória viva. Foi escolhido de um corpus de edifícios pré-existentes, em razão do seu valor para a história (seja de histórias factual, social, econômica ou política, de história das técnicas, ou de história da arte...) e/ou de seu valor estético. Dito de outro modo, na sua relação com a história, o monumento histórico refere-se à construção intelectual, tem um valor abstrato do saber.” (CHOAY, 2001, p. 13-14). A diferença e a oposição entre as noções de monumento (sem qualificação) e de monumento histórico foram definidas pela primeira vez em 1903 pelo historiador da arte Alois Riegel, que foi nomeado em 1902 presidente da Comissão central dos monumentos históricos austríacos. (CHOAY, 2001, p. 11).

trazia descrições das construções, como castelos e abadias, que representavam acontecimentos históricos nacionais. Vale tratar do conceito primevo de monumento, trazendo a etimologia da palavra que deriva do substantivo latino *monumentum*, fruto do verbete *monere*, que significa advertir, lembrar à memória.

Chamar-se-á então, 'monumento' todo artefato (túmulo, tumba, poste, totem, construção, inscrição...) ou conjunto de artefatos deliberadamente concebido e realizado por uma comunidade humana, independente da natureza e das dimensões, a fim de lembrar para a memória viva, orgânica e afetiva dos seus membros, pessoas, acontecimentos, crenças, ritos ou regras sociais, constitutivos de sua identidade. (CHOAY, 2011, p.12).

Seguindo nos trilhos da evolução dos significados e usos do termo monumento e sua relação intrínseca com a noção de patrimônio, estudos da historiadora Márcia Chuva (2017), assinalam que numa circular enviada em 1837 aos prefeitos franceses, o Ministro do Interior solicitava que as construções fossem classificadas para fins de composição de um recenseamento dos monumentos históricos da França, em virtude tanto do interesse arqueológico quanto do custo da restauração dos monumentos históricos (CHUVA, 2017, p. 39). Estas iniciativas preservacionistas, vistas como ancestrais, dão origem a noção de proteção ao patrimônio e remontam à França revolucionária, fazendo com que o século XX seja marcado pela ânsia de evolução e progresso, perspectiva sustentada por ideais de um futuro promissor na busca por um mundo melhor. De tal modo, em 31 de dezembro de 1913, cria-se estatuto jurídico com normas de proteção ao patrimônio francês. “Em 1930 houve a complementação da lei – com expansão da proteção das coisas patrimoniais – sítios naturais, bosques, rios, paisagens, de interesse público ou relevantes do ponto de vista histórico científico. Carta circular aos ministros franceses 31/dez/1913.” (CHUVA, 2017, p.39).

As ondas patrimonialistas que seguiram por décadas à frente replicavam o que os ideais franceses do início daquele século implementavam e, “a partir de então, o significado da noção de patrimônio estaria indissolúvelmente relacionada à formação dos estados nacionais” (ABREU, 2007, p.55), e ao processo de formação da nação dele integrante, em que se verificou um enorme investimento na invenção de um passado nacional. Estas considerações são tidas como um marco para os reflexos que se dariam ao longo do século em várias partes do mundo, incluindo o Brasil. O pioneirismo da França desencadeia largamente o reconhecimento e a valorização do patrimônio, portanto, matriz do fenômeno preservacionista, tendo o *classement*³⁵ como norma

³⁵ O termo *classement* aparece pela primeira vez, em 1837, na circular enviada aos prefeitos franceses, pelo Ministro do Interior, em que solicitava o levantamento dos monumentos das cidades, para fins de classificação e para futuras restaurações.

administrativa modelar em relação ao que, posteriormente, seria estabelecido no Brasil, sob a denominação de tombamento. (CHUVA, 2017, p. 40).

Assim como na Inglaterra, Alemanha e Estados Unidos, no Brasil a evolução do patrimônio se organizou a partir destes ideais de embelezamento da história nacional e da valorização dos monumentos históricos. Até a década de 1920, era considerado patrimônio histórico e artístico nacional, basicamente, aquilo que foi classificado como arquitetura tradicional do período colonial, representante das origens da nação, tendo privilégio no reconhecimento desse patrimônio, os monumentos e obras arquitetônicas legados pelos jesuítas e a intensa produção artística de Minas Gerais.

As alegorias monumentais e artísticas da mineiridade – a opulência da arte mineira do século XVIII, com a arte barroca de Aleijadinho e seus profetas, religiosidade e urbanidade, cidades cheias de gente e de ideais de liberdade – são reconhecidos como símbolo da ‘brasilidade’. Esses monumentos tornaram-se símbolos da nação, devendo identificar todos os brasileiros, que, apesar de não se conhecerem, sentem-se parte dessa comunidade imaginada, que tem seu coração em Minas Gerais e Minas Gerais no coração. Para Márcia Chuva, “é o contágio do Sagrado – mineiro” (CHUVA, 2017, p. 60).

Interessante lembrar um telegrama enviado pelo Presidente do Instituto Histórico e Geográfico de Alagoas, à presidência da República, solicitando auxílio na restauração da igreja de Coqueiro Seco, em Alagoas. “Monumento arte colonial, [...] data de 1791, salientando-se obras de entalhe que lembram antigos templos de Minas Gerais. [...] confiando altos sentimentos católicos e patrióticos Vossência”. (CHUVA, 2017, p. 55). Fato que demonstra o quão valorado eram as coisas patrimoniais no espaço sagrado da arte monumental das Minas Gerais.

A arte mineira esteve no centro do conceito e valorização do que se pode definir como reconhecimento da brasilidade do patrimônio nacional, mesmo antes da chamada ‘rede mineira’ se implementar no cenário político nacional. Naquelas décadas – de 1920 e 1930, o patrimônio mineiro foi definitivamente sacralizado como grande símbolo, sendo comentado, copiado e reproduzido em revistas, jornais, folhetos etc. que, multiplicando-se infinitamente, tornou-se ícone máximo de ‘brasilidade’. Esse foco nas produções artísticas de Minas Gerais configurou-se nas representações acerca do patrimônio histórico e artístico nacional, em que “a produção artística e arquitetônica do século XVIII de Minas Gerais não somente foi consagrada, como considerada paradigmática e modelar para o restante do Brasil, cujo patrimônio passou a ser analisado e comentado à luz do patrimônio mineiro – padrão de qualidade a ser buscado.” (CHUVA, 2017, p. 55).

Assim, a política federal de preservação do patrimônio é instituída no Brasil em 1937 com a criação do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN)³⁶, a partir da promulgação da Lei Nº 378, em 13 de janeiro de 1937. Os objetivos da criação do SPHAN foram direcionados no artigo 46 da Lei Nº .378: "fica criado o Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, com a finalidade de promover, em todo o País e de modo permanente, o tombamento, a conservação, o enriquecimento e o conhecimento do patrimônio histórico e artístico nacional." (BRASIL, 1937, art. 46).

No mesmo ano é publicado o Decreto-lei nº 25, em 30 de novembro de 1937, que regulamentou a proteção dos bens culturais no país. O artigo 1º do referido decreto traz: "Constitui o patrimônio histórico e artístico nacional o conjunto dos bens móveis e imóveis existentes no país e cuja preservação seja de interesse público, quer por sua vinculação a fatos memoráveis da história do Brasil, quer por seu excepcional valor arqueológico ou etnográfico, bibliográfico ou artístico". (BRASIL, 1937, p.7).

Tais bens devem ser registrados em quatro livros de tomo:

- 1) Livro de Tombo Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico;
- 2) Livro de Tombo Histórico;
- 3) Livro de Tombo das Belas Artes;
- 4) Livro de Tombo das Artes Aplicadas. (Decreto-lei nº 25, 1937).

Atualmente, o patrimônio brasileiro está sob responsabilidade de gestão, técnica e política do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), que recebeu tal denominação depois de algumas modificações ministeriais e de gestão política, pelo Decreto nº. 66.967, de 27 de julho de 1970. Percebe-se o quão generoso foi o século XX, na criação de entidades voltadas para o tratamento do tema do Patrimônio, e as esferas de valores que ele abarca e permitiu processar os valores de um cenário de exercício do poder simbólico apontado por Bourdieu (1989).

Diante das novas dinâmicas apresentadas na arena do patrimônio na contemporaneidade, a partir dos anos 1980, com o advento da valorização dos processos de cidadania com a Constituição de 1988 e a adesão aos princípios das recomendações da Organização das Nações Unidas para a Educação, Ciência e

³⁶ O SPHAN foi criado pela Lei nº 378, de 13 de janeiro de 1937. Em 30 de novembro do mesmo ano, sua ação de proteção foi regulamentada pelo Decreto-Lei Nº 25 de 30 de novembro de 1937, que organiza a proteção do patrimônio histórico e artístico nacional, diz em seu artigo 1º que, Constitui o patrimônio histórico e artístico nacional o conjunto dos bens móveis e imóveis existentes no país e cuja conservação seja de interesse público, quer por sua vinculação a fatos memoráveis da história do Brasil, quer por seu excepcional valor arqueológico ou etnográfico, bibliográfico ou artístico (IPHAN, 2000).

Cultura (UNESCO)³⁷, as questões do patrimônio – material e imaterial, ganham desdobramentos positivos no Brasil.

A valorização e o reconhecimento dado ao patrimônio pela UNESCO, e as relações com a salvaguarda do patrimônio cultural tangível e intangível podem ser as principais referências para as políticas no campo do patrimônio. A instituição dá reconhecimento ao legado patrimonial mundial e traz a definição: “O Patrimônio Cultural Mundial é composto por monumentos, grupos de edifícios ou sítios que tenham um excepcional e universal valor histórico, estético, arqueológico, científico, etnológico ou antropológico.” (UNESCO, 2021), e se propõe a promover a identificação, a proteção e a preservação do patrimônio cultural e natural de todo o mundo, considerado especialmente valioso para a humanidade. No Brasil, Minas Gerais acumula 4 sítios do patrimônio cultural da humanidade, entre os 14 presentes no país reconhecidos pela UNESCO: a Cidade Histórica Ouro Preto, o Centro Histórico de Diamantina, o Conjunto Moderno da Pampulha e, o Santuário do Senhor Bom Jesus do Matosinhos.

A democratização da política de preservação pode ser observada ainda no alargamento da noção de patrimônio e nos títulos dos livros de registro, estabelecidos pelo Decreto-lei nº 3.551, de 4 de agosto de 2000, que institui o registro de bens culturais de natureza imaterial. Nele, tem-se a ampliação dos bens patrimoniais especificada nos títulos dos livros de registro: 1) Livro de registro dos saberes; 2) Livro de registro das Celebrações; 3) Livro de registro das formas de expressão; 4) livro de registro dos lugares. (IPHAN, 2021). As expressões culturais reconhecidas como Patrimônio Cultural Imaterial do Brasil, localizadas em Minas Gerais são:

- O Ofício de Sineiro – Livro das Formas de Expressão;
- O Toque dos Sinos em Minas Gerais – Livro dos Saberes;
- O Modo Artesanal de Fazer Queijo de Minas - Livro dos Saberes;
- O Jongo do Sudeste – Livro dos Saberes
- Ofício de Mestre de Capoeira - Livro das Formas de Expressão;
- A Roda de Capoeira - Livro dos Saberes. (IPHAN, 2021).

³⁷ A UNESCO trabalha impulsionada pela Convenção para a Proteção do Patrimônio Mundial Cultural e Natural (1972), que reconhece que alguns lugares na Terra são de "valor universal excepcional", e devem fazer parte do patrimônio comum da humanidade. Foi fundada logo após o fim da Segunda Guerra Mundial, com o objetivo de contribuir para a paz e segurança no mundo, através da educação, da ciência, da cultura e das comunicações. A sede da Unesco fica em Paris, na França a UNESCO atua em 112 países. O trabalho do Patrimônio Mundial no Brasil tem significado frutíferas colaborações com os governos em âmbito federal, estaduais e municipais e com a sociedade civil. Atualmente, o país conta com 22 bens inscritos na lista do Patrimônio Mundial, pelo seu valor excepcional e universal para a cultura da humanidade. Dos 22 sítios do Patrimônio Mundial no Brasil, 14 são culturais, um misto (Paraty) e sete naturais. Disponível em: <https://pt.unesco.org>.

“Sino, (...) esse relógio do passado que marca as horas do presente (DOSSIÊ..., 2021), esta frase de Henriqueta Lisboa, poetisa mineira que, em seus poemas escreveu sobre a riqueza patrimonial dos sinos e suas funções nas cidades históricas. O Ofício de Sineiro³⁸ tem importância fundamental na produção e reprodução dos toques que caracterizam e diferenciam territórios e comunidades, contribuindo para a permanência da prática de tocar sino nas cidades mineiras como uma forma de comunicação e identidade. Tendo como referência as cidades de São João Del Rei, Ouro Preto, Mariana, Catas Altas, Congonhas do Campo, Diamantina, Sabará, Serro e Tiradentes, em Minas Gerais, é uma prática tradicional, vinculada ao ato de tocar os sinos das igrejas católicas para anunciar rituais e celebrações religiosas, atos fúnebres e marcação das horas, entre outras comunicações de interesse coletivo. (IPHAN, 2021). Em São João Del Rei, cidade referência dos repiques dos sinos, acontecem os combates dos sinos entre os sineiros da Catedral do Pilar e da Igreja de São Francisco de Assis e da Igreja do Carmo. São aproximadamente 30 minutos de um "duelo" entre os sinos. (Vide figura 8).

Figura 8. Matriz de Nossa Senhora de Pilar, em São João Del Rei



Fonte: Arquivo pessoal, 2019.

³⁸ O Ofício de Sineiro foi inscrito no Livro de Registro dos Saberes, em 2009. A tradição do toque dos sinos, eminentemente masculina, se mantém viva nessas cidades como referência de identidade cultural da população local e como atividade afetiva, lúdica e devocional de sineiros voluntários e profissionais. A estrutura, composição e o saber tocar sinos estão na memória e na habilidade dos sineiros, que conhecem de cor um repertório não escrito de toques, constituído de pancadas, badaladas e repiques (executados com o sino paralisado) e de dobres (executados com o sino em movimento), adequados às ocasiões festivas ou fúnebres. (IPHAN, 2021). Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/70>.

De acordo com Chuva (2017), as práticas preservacionistas organizaram-se a partir de três grandes pares de ações:

- 1 - A identificação (diga-se seleção) do chamado patrimônio nacional e sua consequente proteção mediante a aplicação do instituto do tombamento (ato administrativo criado pelo decreto-lei nº 25/1937);
- 2 O conhecimento do patrimônio histórico e artístico nacional e sua divulgação, que resultaram na inauguração de um campo específico de estudos e numa série de publicações e;
- 3 A sua conservação e restauração, concretizadas nas inúmeras obras realizadas nos bens tombados. (CHUVA, 2017, p. 58-60).

Neste sentido, no mundo contemporâneo a salvaguarda e a valorização do patrimônio têm conquistado espaço relevante no debate político, nas esferas das pesquisas acadêmicas e nas inquietações dos cidadãos. Abreu (2015, p.69) defende enfaticamente que “o patrimônio adquiriu novo dinamismo”, a política passa a agir possibilitando novidades que vão, inclusive, permitir a entrada de segmentos sociais antes não percebidos ou reconhecidos, provenientes das camadas populares e das sociedades tradicionais. A partir desta nova dinâmica da “patrimonialização das diferenças”, há reconhecido estímulo para a movimentação de informações numa esfera global, fazendo emergir ampliação dos estudos das universidades e Centros de Formação com a criação de cursos e especializações voltados a qualificar novos olhares dos agentes do patrimônio, dos museus e da memória. (ABREU, 2015, p.70).

O IPHAN implementou o Sistema Nacional do Patrimônio Cultural (SNPC) – aprovado em 2010, como uma proposta de avanço disseminada de maneira contínua para os estados e municípios em três eixos: coordenação, regulação e fomento, a partir de incentivos direcionados para o fortalecimento institucional, a estruturação de sistema de informação de âmbito nacional, fortalecendo ações coordenadas em projetos específicos em todo o país. Com vistas à construção do Sistema, o IPHAN estimulou e coordenou a elaboração do Planos de Ação para Cidades Históricas entre 2010 e 2011, assim como a criação da Associação Brasileira de Cidades Históricas (ABCH). Um exemplo do alcance evolutivo da valorização do patrimônio é seu elo com a atividade turística, que tem na preservação das cidades históricas – como Diamantina, Ouro Preto e Tiradentes, a atratividade central do turismo cultural que faz com que, junto a oferta de serviços do turismo, milhares de pessoas do país e do exterior se desloquem, ávidos por conhecer a riqueza patrimonial das Minas Gerais.

O patrimônio, em cenário mundial, toma proporções maiores, campo de disputas ideológicas e das diversas esferas de estudo, envolve história, memória, identidades, museologia, turismo, e diálogo nesta teia multidisciplinar.

3.2 Patrimônio: Memórias nos Trilhos do Tempo

Seguindo veloz nos túneis das conceituações e simbologias, a categoria do patrimônio está léguas distantes de ter seu conteúdo acabado, clarificado ou esgotado, bem como suas bordas ou contornos, que parecem distantes de serem delineadas e bem definidas no Brasil, e no mundo. Como vimos brevemente, muitas estações direcionaram questões seculares a fim de trilhar caminhos que levem a compreensão dos conteúdos desta categoria que, na sociedade contemporânea evoca tantos embates. Pensar as implicações das ações de manutenção e preservação dos bens patrimoniais, precedidos por processos de escolhas que são, na maioria das vezes, conduzidas pela atribuição de valores e compartilhados socialmente, é ocupação que vem ganhando atenção em diversas esferas, como vimos anteriormente.

Como defende o antropólogo Reginaldo Gonçalves, “os chamados ‘patrimônios culturais’, tornaram-se objeto de uma obsessão coletiva.” Para o pesquisador, o mundo contemporâneo contempla “um progressivo e ininterrupto inflacionamento da categoria, sobretudo depois de sua ilimitada expansão semântica expressa pela noção de ‘patrimônios intangíveis’”. (GONÇALVES, 2005 p. 239). Desta posta, sabemos que serpentear nos trilhos e além das estações do patrimônio é desafio quase intransponível, considerando as disputas de conceituação, de compreensão e de alcance dos valores que cercam o tema (SOARES, 2006, p. 14).

Patrimônio é uma palavra que na origem estava ligada às estruturas familiares, econômicas e jurídicas de uma sociedade estável, enraizada no tempo e no espaço. De acordo com o Artigo 216 da Constituição Federal Brasileira de 1988:

Art. 216. Constituem patrimônio cultural brasileiro os bens de natureza material e imaterial, tomados individualmente ou em conjunto, portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira, nos quais se incluem: I - as formas de expressão; II - os modos de criar, fazer e viver; III - as criações científicas, artísticas e tecnológicas; IV - as obras, objetos, documentos, edificações e demais espaços destinados às manifestações artístico-culturais; V - os conjuntos urbanos e sítios de valor histórico, paisagístico, artístico, arqueológico, paleontológico, ecológico e científico. (CONSTITUIÇÃO FEDERAL, 1988).

Neste contexto, a Constituição Federal de 1988 traz modificações no conceito de patrimônio cultural, considerando o patrimônio intangível, até então não considerado como legado do patrimônio. O patrimônio material se manifesta como suporte que consolida os chamados patrimônios imateriais, uma vez que, num sentido dilatado do patrimônio “(...) estão ali materializados: as tradições, os costumes, os modos de ser e de viver, mas, sobretudo, em cultura material, técnicas, artefatos etc., nos quais estão os testemunhos reais, palpáveis, das mais diversas culturas”. (MARTINS, 2003, p.39).

Na concepção de Choay (2001), o termo patrimônio histórico designa:

Um bem destinado ao usufruto de uma comunidade que se ampliou a dimensões planetárias, constituído pela acumulação contínua de uma diversidade de objetos que se congregam por seu passado comum, como obras e obras-primas das belas artes e das artes aplicadas, trabalhos e produtos de todos os produtos e *savoir-faire* dos seres humanos. (CHOAY, 2001, p.11).

Dizendo de outra maneira, o saber fazer, ou *savoir-faire*, elucidado por Choay (2001), como a técnica das receitas culinárias, é desenvolvido a partir do suporte dos ingredientes materiais, ou seja, a execução da receita de um bolo estilo Broa de Fubá³⁹, por exemplo, só é possível se realizar na presença de todos os ingredientes que, misturados, preparados e assados, seguindo o *savoir-faire*, faz o bolo ser um bolo. É como se a materialidade dos ingredientes permitisse a alquimia do saber fazer aquela receita típica mineira.

O patrimônio diz respeito, não apenas aos bens, como também aos valores de que os bens estão investidos, abrangendo, sinteticamente, o que pode ser chamado de memória social (saberes, fazeres, rituais, organização social etc.), assim sendo, falar em patrimônio significa simultaneamente referir-se ao processo e a seu resultado. (ABREU, 2015, P. 69).

Na tentativa de clarificar a afirmativa acima, de que patrimônio traz significados que perpassam, conjuntamente, por processos e resultados, continuamos com a análise empírica do exemplo da Broa de Fubá. No exemplo, a receita, composta pelos ingredientes e o modo de fazer, é processo e a Broa de Fubá é resultado deste processo. E o que mantém vivo os processos e os resultados que compõem o patrimônio imaterial do saber fazer e ilustrado pela receita da iguaria típica mineira, é a memória social da mineiridade, que se comportam como sustentáculo que permite que as receitas possam ser lembradas e repetidas como tradições, como um patrimônio.

O termo patrimônio tem ligação com os termos história e memória, uma vez que a história de um povo, país ou localidade, traz influências no modo de compreender o passado dos indivíduos e sociedades, suas tradições e seu legado patrimonial. Concordando com Martins (2003), que diz que o tempo e o espaço constituem elementos fundamentais na formação dos grupos sociais, e juntamente com a história, permitem a remissão ao que fomos para chegar ao que somos, se refere à realidade

³⁹ As iguarias e receitas culinárias que incluem o fubá estão na cozinha mineira, são várias as teorias sobre a sua origem. “A mais provável delas é que a chegada dos portugueses e africanos fizeram com que aumentasse muito o uso do milho por aqui. Desde então, a farinha de milho (fubá nosso de cada dia), foi sendo introduzida na culinária brasileira e fortemente usada em Minas Gerais. (FONSECA, 2021). Disponível em: <https://www.minasgerais.com.br/pt/blog/artigo/gosto-de-minas-broa-de-fuba..>

que foi e à realidade a ser, assim, a história se comporta como “um elemento básico na construção da identidade do grupo”. (MARTINS, 2003, p.44).

‘A memória é uma ilha de edição’. Esse verso-poema de Waly Salomão, opera uma extraordinária síntese e propicia a compreensão de que a memória é construção social e, como tal, é construtora de sociabilidades e subjetividades. Esse poema também conduz ao rápido entendimento de que a memória não é total, ao contrário, é sempre seletiva e formada por fragmentos, vestígios, sobejos e retalhos com os quais se compõem narrativas épicas, líricas, trágicas e cômicas. (CHAGAS e BOGADO, 2017, p.140).

Os símbolos, as crenças, a cultura e a história de uma determinada geração estão presentes nos velhos, nas pessoas que viveram esta história, que possuem na memória sua vivência. A riqueza simbólica das lembranças das pessoas que vivenciaram ligados ao passado que se pretende conhecer é determinante na produção da memória e do patrimônio. Henry Rousso (2002, p. 94.) afirma que “a memória é uma reconstrução psíquica e intelectual que acarreta de fato uma representação seletiva do passado, um passado que nunca é aquele do indivíduo somente, mas de um indivíduo inserido num contexto familiar, social, nacional”.

Na maior parte das vezes, lembrar não é reviver, mas refazer, reconstruir, repensar, com imagens e ideias de hoje, as experiências do passado. A memória não é sonho, é trabalho. Se é assim, deve-se duvidar da sobrevivência do passado, tal como foi, e que se daria no inconsciente de cada sujeito.” (BOSI, 1994, p.55).

Na concepção de Abreu (2007), a noção de patrimônio é conduzida pela concepção linear do tempo, sendo delineada no contínuo e progressivo desdobramento passado, presente e futuro e de maneira dinâmica, em que “diferentes significados vão se justapondo no embate entre políticas de lembranças e esquecimento.” (ABREU, 2007, P.55). As diferentes concepções de tempo, produzem diferentes maneiras de trabalho da memória, e nesta concepção, “a linha do tempo é como uma flecha, passa pelo presente e segue rumo ao futuro” (ABREU, 2007, p.54).

O tempo é como se fossem os trilhos dinâmicos que trafegam os fatos e ali são produzidos os acontecimentos a enraizar na estação da memória ou a deflagrar amnésia pelo precipício do esquecimento. No presente o construto do tempo deixa rastros e marcas mnemônicas, ou seja, parte do vivido no tempo do agora, fica gravado como lembranças vívidas na memória individual e na memória coletiva. O sociólogo francês Maurice Halbwachs (1990), traz as principais referências para os estudos sobre memória e sentencia que a memória individual está na base da formulação da identidade e só existe a partir de uma memória coletiva. A memória individual, para Halbwachs (1990), nada mais é do que fruto de uma memória compartilhada, pois não é formada isoladamente pelo indivíduo. As lembranças são constituídas, compartilhadas e cristalizadas no interior de um grupo e estas podem ser posteriormente reconstruídas,

simuladas e reproduzidas graças ao que ele chama de memória histórica (sucessão de acontecimentos marcantes na história, encarados de forma consensual) e pelas inúmeras formas de vivência destes grupos. (HALBWACHS, 1990). As lembranças são constituídas, compartilhadas e cristalizadas no interior de um grupo e podem ser posteriormente reconstruídas, simuladas e reproduzidas, graças ao que o autor denomina de memória histórica (sucessão de acontecimentos marcantes na história, encarados de forma consensual) e pelas inúmeras formas de vivência destes grupos. (HALBWACHS, 1990).

Esta ligação do passado histórico e da memória coletiva traz à tona a afetividade, a identidade do indivíduo e da coletividade. Martins (2003) lembra a explicação de Levy-Strauss, que diz que a identidade tem relação com a memória coletiva, envolvendo muitas referências de ordem individual e preserva os fatos da sociedade do indivíduo. E reforça tal explanação, afirmando ainda, que o indivíduo recorre às referências individuais para recuperar ou manter sua identidade, seu sentido de pertencer, resgatando sua história. Lembrando Pierre Nora (2004) quando diz que a memória é afetiva, “é um fenômeno sempre atual, um elo vivido no eterno presente, se enraíza no concreto, no espaço, no gesto, na imagem, no objeto.” (NORA, 1993, p. 9).

Neste contexto, é necessário participar desse debate de memórias em seu ofício de reconstrução do passado e na promoção do patrimônio cultural. Contudo, não perdemos a perspectiva de que é mister ter o cuidado de perceber as artimanhas, as seleções, as falhas e os silêncios da memória, articulando-as com as representações de um passado idealizado e sempre buscando o diálogo com outras fontes.

Corroborando com o advento da formação dos conteúdos do patrimônio e esboço de suas bordas e suas conexões, o advento da Era da Informação permitiu a inovação e, neste contexto tecnológico, as trocas de saberes ganham outras dimensões. As novas tecnologias e sistemas informacionais, ofertados pela Ciência da Informação nesta virada de século, permitem inclusive que uma coleção de um museu possa ser apreciada numa página hospedada na rede mundial da internet. Desta posta, é importante trazer que “a disponibilidade de portais e sistemas informacionais na web gerou também uma nova área cunhada de ‘patrimônio digital’. (...), uma nova onda patrimonial foi posta em marcha, com a criação de novos suportes de preservação da memória” (ABREU, 2015, p.70). A pesquisadora supracitada exemplifica a importância que a visibilidade da *web* adquiriu para o campo do patrimônio, apontando o caso da patrimonialização das cidades, circunstância que acelerou a corrida para a obtenção do selo de ‘patrimônio mundial’ concedido pela UNESCO, desencadeando, inclusive,

crescimento expressivo dos movimentos turísticos⁴⁰. Assim, com o acesso via internet a sítios eletrônicos específicos de destinações e atrativos turísticos diversos, as pessoas têm acesso ao patrimônio tangível, visitando sítios de monumentos, museus e cidades e, intangíveis, participando como visitante internauta, por exemplo e assistindo ao cortejo da Festa do Divino de Paraty, RJ⁴¹.

Interessante trazer à tona a máxima deixada por Bosi (1994), em que clarifica sobre os suportes de lembrança contidos na materialidade, afirmando que os pontos de vista do agora são outros, agora os juízos de realidade e de valor apontam novas percepções, novas ideias, pois “não somos mais os mesmos (...), a lembrança é uma imagem construída pelos materiais que estão, agora, à nossa disposição, no conjunto de representações que povoam nossa consciência atual.” (BOSI, 1994, p. 56).

Vale ressaltar que a valorização do patrimônio seu real significado cultural é passado às gerações pelo sentido do pertencimento e da afetividade pelo patrimonial. É nesta relação estabelecida entre a sociedade e o seu patrimônio cultural que se baseiam todas as esferas da vida social que nutrem o passado vivido pelas comunidades, que vislumbram o seu futuro no fortalecimento da sua identidade cultural.

3.3 Patrimônio Industrial – Monumentos, Ruínas e Heranças

Não se ouvem mais apitos das grandes fábricas de tecidos e nem os sonoros apitos das locomotivas anunciando sua chegada nas estações das pequenas cidades mineiras. A modernidade trouxe novos sinais sonoros, como o toque moderno do celular e o barulho ensurdecedor do tráfego nas grandes avenidas.

Apitos! Escutai bem para entendê-los, para adivinhar-lhes o sentido e surpreender a alma que deles extravasas. Maquinistas que puxais os cordéis, ao fazê-lo tendes medida nas vossas angústias, nas vossas alegrias, nos vossos amores! Não ouvis que eles se escapam e fogem pelos ares ao acento de vossas emoções? (FREITAS, 1953, *apud* CAMPOS, 2012, p.62).

⁴⁰ A escritora destaca que “em finais dos anos 1980, o número de cidades distinguidas como ‘patrimônio mundial’ era de setenta e uma, enquanto, em finais dos anos 1990 (apenas dez anos depois), este número se elevou para cento e sessenta e quatro.” (ABREU, 2015, p.70).

⁴¹ A Festa do Divino, atribuída à Rainha Isabel (1271 - 1336), chegou ao Brasil trazida pelos colonizadores e vem acontecendo em Paraty desde o século XVIII. Realizada no dia de Pentecostes (50 dias após a Páscoa), a festa homenageia a Terceira Pessoa da Santíssima Trindade. Pelas suas enormes proporções, envolvendo praticamente toda a comunidade, a festa começa a ser organizada um ano antes de sua realização: escolhido pela Paróquia, um “festeiro” administra dezenas de voluntários - às vezes mais de um para cada atividade, seja religiosa ou profana. Durante a Festa do Divino em Paraty, declarado patrimônio cultural imaterial do Brasil, o Centro Histórico e seus arredores se transformam para receber fiéis e turistas mesclando devoção e entretenimento, religião e cultura. Disponível em: <http://www.paraty.com.br/feriados/festadodivino.asp>

A indústria em todo o mundo, unida à ciência que apresenta inovações tecnológicas de produção, foi conquistando novas fórmulas que permitiram novas possibilidades de criação. Novas tecnologias substituíram as técnicas e manufaturas de antes, fazendo-as arcaicas, e assim, indústrias antes inovadoras criadas a partir da Revolução Industrial se tornaram obsoletas. O século XX deixou marcas industriais e os vestígios da indústria foram ganhando proporções de patrimônio a ser preservado.

As inovações na indústria, no transporte e nas telecomunicações trouxeram novo cenário para a produção e, com isso, muitas construções industriais passaram a não ter mais utilidade, uma vez que novas tecnologias foram criadas. Algumas indústrias e suas construções, como as de tecidos, as de manufatura de couro, as oficinas ferroviárias, entre outras, caíram em desuso e, no decorrer principalmente da segunda metade do século, foram aos poucos sendo abandonadas e sucateadas pelas cidades, tanto em âmbito mundial, e sobremaneira em nosso país, ao passo que esta obsolescência industrial estimulou instâncias governamentais e comunidades a pensar novos usos e cautelas deste legado da indústria que veio se manifestar como um patrimônio que demandaria cautela de valoração e, quiçá, de ações de preservação.

A partir da Revolução Industrial na Inglaterra (século XVIII) desencadeou-se uma série de transformações de ordem econômica, política, social e técnica, evoluindo, no Século XX, para a industrialização no Brasil, que ficou conhecida seu terceiro período, de 1930 a 1956, como “a fase da Revolução Industrial Brasileira” (AZEVEDO, 2013, p. 15). Estas transformações de múltiplas ordens, trazem para os vestígios materiais, sejam ruínas, monumentos e estações férreas, um valor humano universal e amplia a importância do seu estudo e a sua conservação. (CARTA DE NIZHNY TAGIL, 2003).

O patrimônio industrial terminou conquistando o máximo de reconhecimento cultural como testemunho do passado econômico, técnico e social dos séculos XIX e XX, a partir de ações que levou a cabo o Comitê de Patrimônio da UNESCO. Especialmente desde 1978, incluiu a Mina de Sal, na Polônia, na Lista do Patrimônio Mundial da UNESCO. (SERRANO, 2018, p.13, tradução nossa)⁴².

Os movimentos de valorização das comunidades e os investimentos das instâncias de gestão governamentais em prol da preservação dos bens industriais deram origem a eventos e comissões que, empenhadas em refletir e propor ações preservacionistas, movimentaram esta temática a partir da segunda metade do século XX. Um marco para tal foi quando, em 1959, o Conselho Britânico de Arquitetura

⁴² *El patrimonio industrial he terminado logrando el máximo reconocimiento cultural como testimonio del pasado económico, técnico y social de los siglos XIX y XX, a partir de acciones que a llevado a cabo él Comité de Patrimonio de la Unesco. Especialmente desde que, em 1978, incluyó la mina de sal de, em Polonia, em la Lista del Patrimonio Mundial de la Unesco.* (SERRANO, 2018, p.13).

organiza a I Conferência Nacional de Arqueologia Industrial, onde enfatiza a necessidade de “estimular a realização de um inventário dos monumentos industriais britânicos, a fim de identificar e avaliar sítios a serem protegidos”. (LIMA, 2013, p. 16) No ano de 1961 observa-se o movimento das manifestações públicas de apoio à conservação do Arco Euston.

Nos trilhos evolutivos do reconhecimento dos remanescentes industriais como patrimônio, que alcançou, inicialmente, alguma valorização na esfera internacional – seguidas pelas esferas da América Latina e Brasil, tiveram por base alguns importantes documentos patrimoniais⁴³ que, a partir de encontros internacionais, direcionaram esforços no delineamento do tema. Neste contexto, a Carta de Veneza, Carta Internacional sobre Conservação e Restauração de Monumentos e Sítios, escrita em 1964 – no II Congresso Internacional de Arquitetos e de Técnicos de Monumentos Históricos (Veneza), adotada pelo ICOMOS, em 1965, (ano de criação do ICOMOS, acolhido pela Unesco como órgão consultivo e de colaboração), possui reconhecimento como documento basilar em função dos fundamentos relacionados à conservação e preservação dos bens culturais especialmente direcionadas para obras e conjuntos arquitetônicos. Apesar de elaborada no século passado, a Carta de Veneza é citada nos eventos científicos e produções de pesquisa no Brasil com frequência, sua magnitude de recomendações, faz com que os documentos patrimoniais produzidos posteriormente a ela, sejam tidos como documentos integradores, considerando-a, assim, como atual nos quesitos de preservação e restauração. A referida carta patrimonial traz em seu preâmbulo:

Portadoras de mensagem espiritual do passado, as obras monumentais de cada povo perduram no presente como o testemunho vivo de suas tradições seculares. A humanidade, cada vez mais consciente da unidade dos valores humanos, as considera um patrimônio comum e, perante as gerações futuras, se reconhece solidariamente responsável por preservá-las, impondo a si mesma o dever de transmiti-las na plenitude de sua autenticidade. (CARTA DE VENEZA, 1964).

Esta passagem que abre o documento nos permite apontar e discutir três pilares importantes da preservação patrimonial que se relacionam diretamente com a valorização do patrimônio industrial, lembrando que a Carta de Veneza coaduna, inclusive, com os primeiros eventos em que se levantaram os apontamentos da valorização e da preservação do patrimônio.

⁴³ Os denominados documentos patrimoniais são documentos – cartas, recomendações, normativas, entre outros, derivados de encontros e eventos (presenciais e remotos), junto aos organismos nacionais e internacionais, que trazem indicativos e recomendações, ou até mesmo normativas, relacionados à preservação do patrimônio de todo o mundo.

O primeiro pilar traz intensa luz de reflexão no diz respeito à distinção dos monumentos como detentores ou mensageiros de “mensagem espiritual do passado”, pois, com esta afirmação a Carta de Veneza indica que os bens patrimoniais não são apenas vestígios tangíveis, mas que são detentores de testemunhos simbólicos e da memória do passado em que foram construídos.

O segundo pilar destacado traz realce à denominação das obras monumentais do passado como “testemunhos vivos de tradições”, considerando enfaticamente que, no tempo presente, os monumentos participam do cotidiano das comunidades, tendo a valoração atribuída ao patrimônio como testemunha de conhecimentos da memória. Assim, trazendo o elo de distinção do terceiro pilar que, como destaca a Carta supracitada, a humanidade está cada vez mais solidária e consciente dos valores humanos perante as gerações futuras.

Dizendo em outras palavras, adicionando a esta seara de reflexões patrimoniais, quando tomamos os três pilares presentes no preâmbulo da Carta de Veneza e os aplicamos ao patrimônio industrial ferroviário, como por exemplo uma estação ferroviária – assim como outros artefatos e complexos férreos, entendemos que os monumentos ferroviários são patrimônios portadores de “mensagem espiritual do passado” e suportam a definição de “testemunhos vivos”, e se encontram relacionadas a responsabilidade da humanidade, como um todo, da preservação das obras monumentais ferroviárias.

Paralelamente a estas ações e as preocupações da Unesco com a preservação do patrimônio industrial, se organizou o primeiro Congresso do Patrimônio Industrial, em Ironbridge, em Reino Unido, por ter sido considerado o cenário inicial da Revolução Industrial. Este evento logo se tornou internacional (vem se repetindo trienalmente), dando origem, em 1978, ao Comitê Internacional para a Conservação do Patrimônio Industrial (TICCIH), que fora formalizado em 1981, na IV Conferência em Lyon e Grenoble.

A Comissão Internacional para a Conservação do Patrimônio Industrial (TICCIH)⁴⁴, traz como objetivo primordial promover: “*la cooperación internacional en el campo de la preservación, conservación, localización, investigación, historia, documentación, la arqueología y revalorización del patrimonio industrial*”. (CARTA DE NIZHNY TAGIL, 2003).

⁴⁴ A TICCIH – *The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage*, traduzindo, Comissão Internacional para a Conservação do Patrimônio Industrial é a organização mundial consagrada ao patrimônio industrial, sendo também o consultor especial do ICOMOS para esta categoria de patrimônio. (CARTA DE NIZHNY TAGIL, 2003).

Em 2003, a Comissão TICCIH adotou a Carta de Nizhny Tagil (2003) sobre o Patrimônio Industrial, o primeiro texto de referência internacional para orientar a proteção e conservação nesse campo. Desde então, a referida Carta é o documento patrimonial de referência para a preservação do patrimônio industrial. De acordo com o documento,

O patrimônio industrial compreende os vestígios da cultura industrial que possuem valor histórico, tecnológico, social, arquitetônico ou científico. Estes vestígios englobam edifícios e maquinaria, oficinas, fábricas, minas e locais de processamento e de refinação, entrepostos e armazéns, centros de produção, transmissão e utilização de energia, meios de transporte e todas as suas estruturas e infraestruturas, assim como os locais em que se desenvolveram atividades sociais relacionadas com a indústria, tais como habitações, locais de culto ou de educação. (CARTA DE NIZHNY TAGIL, 2003).

Nesta nova engrenagem, desde sua criação em 1981, o TICCIH está implantado em quase cinquenta países. O Brasil foi incluído em 2004 e nesse mesmo ano foi criado o Comitê Brasileiro de Preservação do Patrimônio Industrial, TICCIH - Brasil, que tem como objetivo “pesquisar, investigar, mapear, catalogar, inventariar, divulgar, proteger e conservar os bens materiais e imateriais do patrimônio industrial brasileiro”. (CARTA DE NIZHNY TAGIL, 2003).

Os Princípios de Dublin (2011), adotados pela 17ª Assembleia Geral do ICOMOS em 28 de novembro de 2011, são diretrizes tomadas como princípios comuns ICOMOS – TICCIH para a Conservação de Sítios, Estruturas, Áreas e Paisagens do Patrimônio Industrial. O documento traz em seu preâmbulo:

O patrimônio industrial é extremamente vulnerável e está em risco constante, sendo frequentemente perdido não só pela falta de conscientização, documentação, reconhecimento ou proteção, mas também pelas mudanças de tendências econômicas, percepções negativas, questões ambientais ou por sua grande dimensão e complexidade. (PRINCÍPIOS DE DUBLIN, 2011).

E trazem uma nova definição para o patrimônio industrial:

O patrimônio industrial compreende sítios, estruturas, complexos, áreas e paisagens assim como maquinaria, objetos ou documentos relacionados que fornecem evidências dos processos de produção industrial passados ou em desenvolvimento, da extração de matéria-prima, de sua transformação em bens de consumo das infraestruturas de transporte e de energia relacionadas. O patrimônio industrial reflete a profunda conexão entre o ambiente cultural e natural, uma vez que os processos industriais – sejam antigos ou modernos – dependem de fontes naturais de matéria-prima, energia e redes de transporte para produzir e distribuir produtos para outros mercados. **Esse patrimônio contempla tanto os bens materiais – imóveis e móveis – quanto as dimensões intangíveis, tais como o conhecimento técnico, a organização do trabalho e dos trabalhadores e o complexo legado social e cultural** que moldou a vida de comunidades e provocou grandes mudanças organizacionais em sociedades inteiras e no mundo em geral. (PRINCÍPIOS DE DUBLIN, 2011, grifo nosso).

Nesta nova definição, um parâmetro importante que merece menção, por isso o grifo marcado na citação acima, é que na conceituação de patrimônio industrial, além de contemplar os bens móveis e imóveis – os bens tangíveis, foram adicionados e destacados a dimensão dos bens intangíveis, “tais como o conhecimento técnico, a organização do trabalho e dos trabalhadores e o complexo legado social e cultural”, ou seja, este novo documento traz importância para o legado intrínseco dos remanescentes industriais, como as fábricas monumentais e suas máquinas, considerando a simbologia e os valores do patrimônio industrial. O que está bem definido pelos autores espanhóis: Santiago Arroyo Serrano, María Giménez Prades e Diana Sánchez Mustieles, no livro intitulado: *Conservación y Restauración de Patrimonio Industrial* (2018), que traz os sentidos do patrimônio industrial imaterial:

Os bens intangíveis incluem aqueles testemunhos, instituições ou coleções unitárias que são parte intrínseca da memória histórica associada a um sistema de trabalho, disciplina científica ou atividade de investigação específica relacionada com a cultura do trabalho. Este tipo de patrimônio latente e nem sempre tangível é importante para entender as relações da indústria com o meio ambiente mais próximo, pois pode ocorrer em construções industriais que foram o germe de um posterior desenvolvimento urbano ou a marca de valores industriais na consciência dos habitantes da área. (SERRANO et al, 2018, p. 14).⁴⁵

As máquinas e os edifícios são testemunhas da vida do trabalho e da técnica industrial. Portanto, o vasto patrimônio legado da indústria “representa o testemunho de atividades que tiveram e que ainda têm profundas consequências históricas, e as razões que sustentam e justificam a patrimonialização industrial decorrem essencialmente do valor universal atribuído aos bens.” (AZEVEDO, 2013, p. 19).

Os monumentos fabris e as vilas industriais, suas máquinas e equipamentos, unidos aos prontuários técnicos dos trabalhadores da indústria, foram no passado parte da história econômica das localidades e representam, no presente, uma herança patrimonial que recebe novos valores, quiçá, novos usos e destinações que lhes permitem a preservação para contar histórias no futuro. Um exemplo de referência de musealização do patrimônio industrial é a “Garganta da Ponte de Ferro” Iron bridge, do século 18, considerada um símbolo da Revolução Industrial. (LIMA, 2013, p.15).

⁴⁵ *Entre los bienes inmateriales se encuentran aquellos testimonios, instituciones o colecciones unitarias que son parte intrínseca de la memoria histórica asociada a un sistema de trabajo, disciplina científica o actividad investigadora concreta relacionada con la cultura del trabajo. Este tipo de patrimonio latente y no siempre tangible es importante para comprender las relaciones de la industria con el entorno más cercano, como pudiera suceder en construcciones industriales que han sido el germen de un desarrollo urbanístico posterior o la impronta de los valores industriales en la conciencia de los habitantes de la zona.* (SERRANO et al, 2018, p. 14, tradução nossa).

Os processos de patrimonialização e musealização, aplicados ao patrimônio industrial, são aliados para a processo de requalificação dos remanescentes industriais, alcançando olhares para o “valor afetivo e de memória para aqueles que, por muitas gerações, tinham neles seu território e horizonte.” (CHOAY, 2001, p. 221). O processo de musealização, aplicado ao Patrimônio Industrial, dos locais comprometidos, é estímulo e aliado para o processo de retomada à (re)construção do valor afetivo de memória para aqueles que, por muitas gerações, tinham neles seu território e horizonte. (LIMA, 2013).

Os trilhos que sustentam os valores atribuídos aos bens, incluindo os bens industriais, foram ganhando outras importâncias, deflagrando, portanto, processos de reavaliação dos destroços industriais e, por conseguinte, qualificando-os como herança cultural. Estas miradas aos remanescentes industriais trazem “a construção de um pensamento para um novo atributo simbólico do Patrimônio, estabelecendo no quadro da tipologia do patrimônio uma nova categoria, o Patrimônio Industrial, patrimonializando diversas formas de apresentação. (LIMA, 2013, p. 3).

De acordo com a Carta de Nizhny Tagil Sobre o Patrimônio Industrial⁴⁶, os valores do patrimônio industrial se sustentam em quatro premissas:

- i) As razões que justificam a proteção do patrimônio industrial decorrem essencialmente do valor universal daquela característica, e não da singularidade de quaisquer sítios⁴⁷ excepcionais;
- ii) O patrimônio industrial reveste um valor social como parte do registo de vida dos homens e mulheres comuns, conferindo-lhes importante sentimento identitário. Na história da indústria, da engenharia, da construção, o patrimônio industrial apresenta valor científico e tecnológico, apresenta também um valor estético, pela qualidade da sua arquitetura, do seu design ou da sua concepção;
- iii) Os valores são intrínsecos aos próprios sítios industriais, às suas estruturas, aos elementos constitutivos, à maquinaria, à paisagem industrial, à documentação e aos registos intangíveis contidos na memória dos homens e das suas tradições.
- iv) A raridade, em termos de sobrevivência de processos específicos de produção, de tipologias de sítios ou de paisagens, acrescenta-lhes um valor particular e devem ser cuidadosamente avaliadas. Os exemplos mais antigos, ou pioneiros, apresentam um valor especial. (CARTA DE NIZHNY TAGIL, 2003).

⁴⁶ A Carta de Nizhny Tagil foi elaborada em 2003 e é responsável por estabelecer as diretrizes de direito do Patrimônio Cultural e a concepção de patrimônio industrial cultural.

⁴⁷ De acordo com a Carta de Nizhny Tagil, a palavra “sítios” é utilizada em referência a: paisagens, instalações, edifícios, estruturas e maquinaria. (CARTA DE NIZHNY TAGIL, 2003).

Nesta virada de século XX e XXI, é perceptível a valorização do legado industrial doado ao novo século – desde os monumentos fabris e comunidades industriais, máquinas e equipamentos diversos, o *savoir-faire* (saber-fazer) e os manuais técnicos dos trabalhadores da indústria e da ferrovia, que vem recebendo atribuições de valor e novos usos – que não os usos primeiros nas fábricas ou nos trilhos e estações.

Na atualidade a Unesco está adotando um critério mais amplo de reconhecimento e valoração do patrimônio industrial, valorizando não apenas os elementos ilhados e concretos, incluindo também a paisagem industrial em seu conjunto. Com isso percebe-se o crescimento do esforço da organização em conservar os testemunhos da industrialização, ainda assim, podemos considerar que o número de monumentos ou sítios incluídos na Lista do Patrimônio Mundial ainda é reduzido em relação a outras tipologias de patrimônio. (SERRANO et al, 2018, p. 16).

A museóloga pesquisadora Diana F. C. Lima (2013), investigou a aplicação dos termos/conceitos musealização e patrimonialização aos exemplares do patrimônio industrial, contextualizando-os como remanescentes industriais⁴⁸ passíveis de integrar um processo de musealização (Vide quadro abaixo):

Figura 10. Quadro – Patrimônio Industrial: Exemplares Passíveis de Musealização

PATRIMÔNIO INDUSTRIAL TANGÍVEL (materialidade)		
Abatedouros	Estaleiros	Navios
Aterros	Fábricas	Paisagens Industriais
Armazéns	Ferramentas	Patentes
Aviões	Ferrovias	Pedras Litográficas
Automóveis	Fornos	Plantas
Canais	Guindastes	arquitetônicas
Cartazes	Hangares	Pontes
Chaminés	Manuais	Silos
Docas	Máquinas	Torres
Eletrodomésticos	Minas	Trens
Embalagens	Moinhos	Túneis
Equipamentos	Moldes	Uniformes
Estações de	Moradias	Usinas
Trem		Veículos

Fonte: Lima (2013, p. 11).

Como no quadro referenciado acima, observa-se os remanescentes industriais como docas, máquinas, pontes, usinas e veículos, que, assim como os remanescentes da ferrovia, também são categorizados como exemplares passíveis de patrimonialização/musealização. Acrescenta-se à listagem mais alguns itens de referência da ferrovia, como sendo;

⁴⁸ A pesquisadora publicou a pesquisa que traz o artigo intitulado: Da Face Inativa da Indústria ao Contexto Ativo do Museu: Aspectos da Musealização do Patrimônio Industrial (2013).

- i) Patrimônio Industrial Tangível: Vagões de carga, carros de passageiros (entre outros), locomotivas e locomotivas guindaste, caixas d'água e oficinas ferroviárias e;
- ii) Patrimônio Industrial Intangível: as buzinas e os apitos das locomotivas e os sons do ambiente das oficinas ferroviárias.

O processo de industrialização está ligado ao desenvolvimento ferroviário, tendo sido impulsionado por ele ao mesmo tempo que o impulsionou (KÜHL, 2008). Na verdade, parece que não há como dissociar o patrimônio ferroviário do industrial, estando o primeiro incluído no segundo, visto que, mesmo que as estruturas de fabricação têxtil não possuíssem uma ferrovia para escoar a produção no auge fabril do século passado, elas certamente eram atendidas pelo modal do transporte ferroviário. Desta posta, a ferrovia, ainda que fosse um sistema independente e excepcional, estava unida diretamente à indústria.

Esta observação traz destaque comparativo em relação ao número de esforços e ações, das instâncias de patrimonialização e musealização dos sítios e monumentos ferroviários, que lograram êxito quanto ao reconhecimento do patrimônio industrial ferroviário, visto que este patrimônio vem ganhando imponente realce nas medidas de preservação, bem como de pesquisas acadêmicas. Os valores atribuídos ao patrimônio industrial trazem luz para um diagnóstico situacional que dá sustentação às tomadas de decisões futuras, quanto a preservação deste patrimônio memorável.

3.4 Trem de Ferro: Um Legado à Mercê do Esquecimento?

A Revolução Industrial lançou uma nova luz aos transportes quando apresentou ao mundo o motor, e o século XIX assistiu ao nascimento de um complexo sistema de transporte terrestre, que viria a exercer influência positiva na economia mundial. Este advento permitiu o surgimento de trens que atingiam até cem quilômetros por hora; assim, os deslocamentos das pessoas a bordo dos trens começaram a tomar proporções importantes para o advento das viagens ferroviárias.

Historiadores apontam que em 1804 criada a primeira ferrovia a operar com uma locomotiva a vapor, a Pen-y-darren ou "Pen-y-Darren", construída e operada por Richard Trevithick, e usada para transportar ferro entre Merthyr Tydfil e Abercynon no País de Gales, um trecho de pouco mais de 15 km. Pesquisas sobre as ferrovias apontam

também que o engenheiro George Stephenson (1781-1848)⁴⁹ apresentou sua primeira locomotiva em 1814, sendo o primeiro que obteve resultados concretos com a construção de locomotivas a vapor, dando início à era das ferrovias. (DNIT, 2021).

A passagem dos trens gerou perspectivas de aproximação entre culturas e vivências, sendo a sociedade produtora e receptora das próprias transformações. Data de 1840 a primeira excursão e o fretamento de um trem para um grupo de quase seiscentas pessoas, todas oriundas de classes operárias para uma viagem entre *Leicester* e *Loughborough* na Grã-Bretanha. O precursor deste fenômeno, *Thomas Cook*, é considerado então o primeiro agente de viagens que se tem notícia. Atualmente, entre os modais dos transportes, o ferroviário disputa espaço no mercado com os sistemas e equipamentos mais modernos, como os veículos automotores e as aeronaves. Mundo afora, os trens atingem velocidades altas, permitindo a ligação de cidades distantes – e até mesmo entre países em poucas horas.

A ferrovia agilizou e incrementou o transporte terrestre – de passageiros e cargas, e beneficiou as fazendas cafeeiras e os centros de produção, e a distribuição nos mercados consumidores. No Brasil, o empreendedor brasileiro, Irineu Evangelista de Souza, (1813-1889), mais tarde Barão de Mauá⁵⁰, recebeu em 1852, a concessão do Governo Imperial para a construção e exploração de uma linha férrea, no Rio de Janeiro, entre o Porto de Estrela, situado ao fundo da Baía da Guanabara e a localidade de Raiz da Serra, em direção à cidade de Petrópolis⁵¹.

A história da ferrovia em terras brasileiras inicia-se, então, a partir da prosperidade da produção do café, na segunda metade do século XIX. (DNIT, 2021). Em seguida foi implantada a Estrada de Ferro Dom Pedro II que inicia a extensão dos trilhos pelo país. O primeiro trecho foi entregue em 1858, da estação Dom Pedro II até Belém (Japeri) e daí subiu a serra das Araras, alcançando Barra do Piraí em 1864. A Linha do Centro da Estrada de Ferro Dom Pedro II seguiria para Minas Gerais, atingindo Juiz de Fora em 1875. A intenção era atingir o rio São Francisco e daí partir para Belém do Pará. Depois de passar a leste da futura Belo Horizonte, atingindo Pedro Leopoldo

⁴⁹ Stephenson, engenheiro inglês, construiu a “*Locomotion*”, que, em 1825, tracionou uma composição ferroviária trafegando entre Stockton e Darlington, num percurso de 15 quilômetros, a uma velocidade próxima dos 20 quilômetros horários. Em associação com seu filho, Robert Stephenson, fundou a primeira fábrica de locomotivas do mundo. Foi considerado, então, o inventor da locomotiva a vapor e construtor da primeira estrada de ferro. (DNIT, 2021).

⁵⁰ Entusiasta dos meios de transporte, especialmente das ferrovias, o Barão de Mauá é o precursor dos primeiros trilhos lançados em terra brasileiras e a primeira locomotiva denominada “*Baroneza*”, encontra-se no Museu do Trem, no Rio de Janeiro. A primeira seção, de 14,5 km e bitola de 1,68m, foi inaugurada por D. Pedro II, no dia 30 de abril de 1854.(DNIT, 2021).

⁵¹ A primeira ferrovia brasileira foi inaugurada em 1854, no trecho que ligava a cidade do Rio de Janeiro à Raiz da Serra da Estrela, com um trecho de 14,4 Km de linha férrea. (DNIT, 2021).

em 1895, os trilhos chegaram Pirapora, às margens do São Francisco, em 1910. (CASTELLO BRANCO, 1988, p. 26).

Criadas para serem uma alternativa para o transporte de cargas, as primeiras ferrovias se concentraram, basicamente, nas regiões sul e sudeste do país. Com a grande expansão das malhas ferroviárias, o período de 1870 a 1920 ficou conhecido como a “Era das Ferrovias”, chegando à marca de 30 mil quilômetros de extensão de ferrovias. Apesar disso, a partir da década de 1950, esse meio modal foi preterido em relação a outros, como o rodoviário, ocorrendo o abandono de diversas linhas férreas. (IPHAN, 2021).

Vinculada ao Ministério dos Transportes, a Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA) foi criada em 1957 para administrar as estradas de ferro federais, inicialmente foi formada pelo patrimônio de 18 empresas férreas formando a nova rede ferroviária – Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, Estrada de Ferro de Bragança, Estrada de Ferro São Luiz-Teresina, Estrada de Ferro Central do Piauí, Rede de Viação Cearense, Estrada de Ferro Mossoró-Sousa, Estrada de Ferro Sampaio Correia, Rede Ferroviária do Nordeste, Viação Férrea Federal do Leste Brasileiro, Estrada de Ferro Bahia-Minas, Estrada de Ferro Leopoldina, Estrada de Ferro Central do Brasil, Rede Mineira de Viação, Estrada de Ferro de Goiás, Estrada de Ferro Santos a Jundiá, Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, Rede de Viação Paraná-Santa Catarina, e a Estrada de Ferro Dona Teresa Cristina. Posteriormente, a Rede Ferroviária incorporou mais duas empresas, a malha gaúcha, que até 1959 esteve arrendada ao governo do Rio Grande do Sul e a malha paulista, arrendada ao governo de São Paulo e administrada pela Ferrovia Paulista S.A. (Fepasa), até 1998. (IPHAN, 2021).

A apropriação social da ferrovia em solo brasileiro foi influenciada por diferentes concepções construídas a seu respeito, como as questões da organização do trabalho, a construção da vida social das famílias, das vilas e bairros ferroviários. A via férrea possibilitou o transporte terrestre intermunicipal e interestadual, propiciou o surgimento e a transformação de cidades e favoreceu o contato entre os centros de produção, distribuição e mercados consumidores, houve a aproximação entre culturas e vivências, sendo a sociedade produtora e receptora das próprias transformações. Porém, as décadas que sucederam a união da malha ferroviária e criação da RFFSA, foram acometidas pela evolução dos modais dos transportes – principalmente o incentivo na construção das vias rodoviárias, e assim, na segunda metade do século XX, testemunharam o desmonte do modal ferroviário em todo o país.

Na década de 1960, tem início o processo de estagnação da indústria ferroviária, quando o governo brasileiro decide priorizar o transporte rodoviário que, mesmo sendo mais oneroso em longo prazo, exigia investimentos iniciais menores. Com diversos ramais deficitários a Rede Ferroviária iniciou um programa de erradicação de ramais antieconômicos, ocasionando uma eliminação maciça de linhas durante a década de 1960. As ferrovias passam então a atender prioritariamente o escoamento de produção em detrimento do transporte de passageiros. (MANUAL TÉCNICO..., 2019).

Em 1992, o governo federal, liderado pelo Presidente do Brasil, Fernando Collor de Mello (1990-1992), dá início a dissolução e extinção da RFFSA que, a partir do Programa Nacional de Desestatização (PND), direciona a transferência dos serviços de transporte ferroviário de carga para o setor privado, movimento que se desenrolou entre os anos de 1996 e 1998. O modelo que estabeleceu a segmentação do sistema ferroviário em seis malhas regionais, resultou na concessão pelo período de 30 anos, mediante licitação, e o arrendamento, por igual prazo, dos ativos operacionais da RFFSA. (IPHAN, 2021). Por fim, a RFFSA foi extinta pela Medida Provisória Nº 353, de 22 de janeiro de 2007, convertida na Lei Nr. 11.483, de 31 de maio de 2007, sancionada pelo Presidente da República Luiz Inácio Lula da Silva, que dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário.

Desde a extinção da Rede Ferroviária S.A – RFFSA, por força do Art. 8º da Lei supracitada, o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT)⁵², gere o modal ferroviário, que recebeu a transferência da propriedade dos seguintes bens:

- Bens móveis e imóveis operacionais da extinta RFFSA;
- Bens móveis não-operacionais utilizados pela Administração Geral e Escritórios Regionais da extinta RFFSA, ressaltados aqueles necessários às atividades da Inventariança;
- Os demais bens móveis não-operacionais, incluindo trilhos, material rodante, peças, partes e componentes, almoxarifados e sucatas, que não tenham sido destinados a outros fins; e
- Os bens imóveis não operacionais. (LEI Nº. 11.483, 2007).

Os bens operacionais, geridos pelo DNIT em conjunto com a Agência Nacional de Transporte Terrestre - ANTT, são arrendados às concessionárias do serviço de transporte ferroviário de cargas, estão classificados quanto à:

- Operacionalidade: operacional – OP e não operacional – NOP;
- Mobilidade: móveis e imóveis.

⁵² O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT é uma autarquia federal brasileira vinculada ao Ministério da Infraestrutura.

Abrindo um parêntese, é adequado lembrar que antes mesmo de se cogitar a extinção da RFFSA, fora criado o PRESERVE, especialmente o PRESERFE - Programa de Preservação do Patrimônio Histórico e Memorial Ferroviário, que formulavam e direcionavam critérios para preservação do patrimônio ferroviário relacionado aos bens da arquitetura, iconografia, da cultura e literatura ferroviária.

3.5 O Patrimônio Ferroviário e as Instâncias de Proteção

A partir de pesquisas bibliográficas realizadas durante a elaboração da tese, foi possível observar que o tema da ferrovia e do patrimônio legado dos trilhos, teve seus estudos acadêmicos em crescimento. Neste contexto, é válido trazer à apreciação de que neste ínterim, em 2007 temos a publicação da Lei Nº11.483 que trazia a extinção da RFFSA e a passagem da responsabilidade dos bens remanescentes móveis e imóveis da ferrovia brasileira para o IPHAN, bem como, na sequência, temos a Portaria de 2010, que cria a Lista dos Bens do Patrimônio Ferroviário do país. Nestes trilhos de pensamento, podemos observar que o montante e crescente número de pesquisas publicadas a partir de 2010, vêm ao encontro das investigações sobre os incrementos destas tomadas de decisões da instância da gestão pública federal que trataram de ações – como a promulgação e transferência dos bens para o IPHAN que visam a preservação do patrimônio da ferrovia.

É válido destacar que a Constituição Federal de 1988, em seu Artigo Nº. 216, inciso 1º, estabelece que “o Poder Público, com a colaboração da comunidade, promoverá e protegerá o patrimônio cultural brasileiro, por meio de inventários, registros, vigilância, tombamento e desapropriação, e de outras formas de acautelamento e preservação.” (CONSTITUIÇÃO FEDERAL, 1988).

Assim, a virada do século XX/XXI traz um cenário ferroviário de incertezas: para qual direção serão guiadas as centenas de trens de passageiros, de locomotivas a vapor, e das milhares de recordações das experiências vividas pelos ferroviários e por seus familiares? É como se o assobio da locomotiva soasse baixo, anunciando sorrateiramente sobre a clarividência da morte do comboio secular que escreveu a história do país.

O patrimônio ferroviário que se apresentava para análise nesta virada de século traz questões positivas e negativas que merecem olhares multidisciplinares em relação à preservação. Assim como algumas estações de embarque e desembarque de passageiros, em sua maioria, fechadas por não serem necessárias à operação ferroviária, estão abandonadas sem nenhum direcionamento de nova utilização, um

sem-número de outros edifícios e material rodante estão à mercê de decisões tomadas por interesses multidisciplinares das instâncias patrimoniais e das políticas públicas.

De tal modo, nos trilhos da preservação, a partir da publicação da Lei Nº. 11.483, em 2007, inicia-se, oficialmente, a distribuição de um expressivo número de bens móveis e imóveis não operacionais (NOP) que eram administrados pela União. O Artigo 9ª anuncia: “Caberá ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta RFFSA, bem como zelar pela sua guarda e manutenção.” (Lei Nº11.483, 2007) e os incisos do artigo determinam:

§ 1º Caso o bem seja classificado como operacional, o IPHAN deverá garantir seu compartilhamento para uso ferroviário. § 2º A preservação e a difusão da Memória Ferroviária constituída pelo patrimônio artístico, cultural e histórico do setor ferroviário serão promovidas mediante: I - construção, formação, organização, manutenção, ampliação e equipamento de museus, bibliotecas, arquivos e outras organizações culturais, bem como de suas coleções e acervos; II - conservação e restauração de prédios, monumentos, logradouros, sítios e demais espaços oriundos da extinta RFFSA. (BRASIL, 2007).

O IPHAN criou uma Inventariança⁵³ para investigar o vasto patrimônio ferroviário distribuído pelo país, uma vez que a extinta autarquia federal não possuía um inventário dos bens. O universo patrimonial ferroviário abrangia os bens móveis: locomotivas, vagões, guindastes, equipamentos de manutenção, sinos, relógios, bancos, telégrafos, mobiliários, acervo documental, manuais técnicos, fotografias, e; os bens imóveis: edificações, estações, oficinas, refeitórios, alojamentos, postos telegráficos, moradias dos trabalhadores; entre outros. Quanto ao quantitativo e qualitativo dos bens, a Lei Nº11.483, de 2007, traz:

os dados da Inventariança da Extinta RFFSA sinalizam os seguintes números: mais de 52 mil bens imóveis, entre terrenos e edificações; 15 mil itens de bens móveis classificados como histórico pelo programa Preserve e vinculados a convênios assinados pela RFFSA e que, em atendimento ao art. 5º do Decreto nº 6.018/2007, estão automaticamente sendo transferidos para o IPHAN para posterior avaliação por parte do instituto; dois milhões de itens de bens móveis que precisam ser avaliados quanto ao seu valor histórico, artístico e cultural; além de um incalculável acervo documental. **Some-se a isso o patrimônio imaterial, representado pelos costumes, tradições e outras influências trazidas pela ferrovia, e que hoje fazem parte do cotidiano de grande parte da população, direta ou indiretamente afetada pela presença da ferrovia** (IPHAN, 2012, p.12, grifo nosso).

⁵³ A Inventariança tinha como responsabilidades: I. A coordenar e supervisionar o processo de inventariança II. Representar a União, na qualidade de sucessora da extinta RFFSA nos atos administrativos necessários à Inventariança, podendo também celebrar, prorrogar e rescindir contratos administrativos, convênios e outros instrumentos, quando houver interesse da administração; III. Praticar atos de gestão patrimonial, contábil, financeira e administrativa; (entre outras). (art. 4º, Lei 11.483/2007);

Além de grande número de bens patrimoniais legados da ferrovia existentes no país, a Lei supracitada considera a importante ligação entre os fatos e contextos históricos e econômicos que permitiram os processos de ocupação e desenvolvimento do país, e suas relações com a produção dos vestígios culturais imateriais que dão caráter de identidade aos locais em que a ferrovia foi marcante, não só de determinadas localidades, mas em todo o território brasileiro.

Em 2008 foi instituída, por meio da Portaria nº 208 do IPHAN, a Coordenação Técnica para o Patrimônio Ferroviário, com o objetivo de conhecer melhor o universo que compreende o patrimônio ferroviário, promover discussões acerca das questões conceituais e estabelecer procedimentos para lidar com as atribuições resultantes da Lei nº. 11.483/2007. A partir da instituição da Coordenação Técnica, foi elaborado o Manual Técnico do Patrimônio Ferroviário, na perspectiva de apresentar os aspectos que envolvem a preservação da memória ferroviária, contextualizados na Lei nº 11.483/2007 e na Constituição Federal, objetivando informar, orientar e estabelecer procedimentos a serem utilizados no âmbito do Patrimônio Cultural Ferroviário, possibilitando a realização de um trabalho conjunto entre todas as unidades do IPHAN. Ou seja, o Manual Técnico do Patrimônio Ferroviário traz os direcionamentos e procedimentos práticos para a transferência de tutela dos bens móveis e imóveis da extinta RFFSA entre a União e as instituições envolvidas⁵⁴.

Desta posta, o Decreto Nº 6.769 de 10 de fevereiro de 2009 dá nova redação ao artigo 7º do Decreto Nº 6.018 de 22 de janeiro de 2007, e são acrescentados dois parágrafos que dizem respeito às atribuições do IPHAN:

§ 1o O uso dos bens imóveis cedidos ao IPHAN poderá ser compartilhado com outros órgãos e entidades da administração pública federal. § 2o O IPHAN poderá solicitar a cessão de bens imóveis de valor artístico, histórico e cultural para a utilização por parte de outros órgãos e entidades públicos ou privados com o objetivo de perpetuar a memória ferroviária e contribuir para o desenvolvimento da cultura e do turismo. (IPHAN, 2007. p. 19).

A gestão dos bens não operacionais passa, então, a ser praticada em parceria com outras entidades por meio de cessão ou doação. Assim, além do IPHAN, diversos órgãos nos níveis federal, estadual e municipal – como os Institutos Federais de Educação⁵⁵ e Museus Municipais, a partir de processos de concessão e medidas

⁵⁴ Entre as Instituições envolvidas nos processos de transferência dos bens estavam entidades como: Inventariança da extinta RFFSA; Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes – DNIT; Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão; Superintendências Regionais do Patrimônio da União; Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN; Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT; entre outros.

⁵⁵ É o caso do IF Sudeste MG., e da Oficina do Quarto Depósito de Santos Dumont, MG. Localidade que hoje é o Campus Santos Dumont, que oferta cursos técnicos e superiores tendo

cautelares, passaram a ser responsáveis pela guarda e manutenção do patrimônio ferroviário, mediante a observância de condições de uso e manutenção que objetivam sua preservação.

Quanto ao levantamento dos recursos ferroviários que merecem conservação e preservação e os valores atribuídos aos bens ferroviários – como os valores artístico, histórico e cultural, ainda que tardiamente, o IPHAN organizou e publicou a Portaria nº 407 em 2010, que dispõe sobre o estabelecimento dos parâmetros de valoração e procedimento de inscrição na, então criada, Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário (LPCF), visando à proteção da memória ferroviária, em conformidade com o art. 9º da Lei n.º 11.483/2007, concomitante ao tombamento, instituto criado e regulamentado pelo Decreto-Lei nº 25 de 1937.

De acordo com seu Artigo 4º da Portaria supracitada, são passíveis de inclusão na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário os bens móveis e imóveis oriundos da extinta RFFSA:

I - Que apresentem correlação com fatos e contextos históricos ou culturais relevantes, inclusive ciclos econômicos, movimentos e eventos sociais, processos de ocupação e desenvolvimento do País, de seus Estados ou Regiões, bem como com seus agentes sociais marcantes; II - Portadores de valor artístico, tecnológico ou científico, especialmente aqueles relacionados diretamente com a evolução tecnológica ou com as principais tipologias empregadas no Brasil a partir de meados do século XIX até a década de 1970; III - Cujo intuito de valoração cultural seja objeto de manifestação individual ou coletiva de pessoa física ou jurídica, pública ou privada, desde que devidamente justificada, podendo ser, inclusive, motivada por seu valor simbólico. Parágrafo único. Os bens passíveis de valoração serão analisados e avaliados, isoladamente ou em conjunto, mediante processo administrativo. (BRASIL, 2010).

A referida Portaria traz a indicação dos elementos para a valoração cultural, como a importância histórica, os impactos urbanos e sociais gerados pela construção e operação da ferrovia e as memórias dos grupos sociais, ou seja, cabe ao IPHAN, o desafio de identificar os valores erguidos e solidificados em torno dos bens ferroviários, influenciados por aspectos sociais, econômicos, políticos e culturais e, assim, desenvolver parcerias com instituições interessadas, no intuito de garantir a gestão e a conservação dos bens.

Porém, considerando a vastidão dos dados da Inventariança da extinta RFFSA que sinalizam mais de 52 mil bens imóveis, entre terrenos e edificações; 15 mil itens de bens móveis classificados como histórico pelo programa Preserfe e vinculados a convênios assinados pela RFFSA, transferidos automaticamente para o IPHAN para

como salas de aulas e laboratórios o galpão da antiga oficina ferroviária. Assunto que trataremos em sessão vindoura.

posterior avaliação, e ainda, os dois milhões de itens de bens móveis que precisam ser avaliados quanto ao seu valor histórico, artístico e cultural; além de um incalculável acervo documental (IPHAN, 2012, p.12), percebe-se um número reduzido de bens vinculados a LPCF.

A Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário seguiu inscrevendo bens considerados como constituintes da memória ferroviária. Entre outras responsabilidades, a criação da LPCF, como instrumento de norteador para a preservação, voltou os olhares multidisciplinares para a necessidade de gestão coletiva do patrimônio ferroviário entre a União, os estados, os municípios e as entidades da sociedade civil, como Associações e ONG's. Destarte, vale constatar que tais parâmetros foram estabelecidos tardiamente, pois, somente em 2010, após três anos da efetiva transferência da responsabilidade de administração e preservação dos bens para o IPHAN, fora criada a referida Lista – ou seja, o trâmite operacional que dá orientações de destinação e preservação sobre os vestígios da atividade ferroviária possui apenas dez anos em operacionalização.

Vale trazer uma análise, ainda que breve, e voltar a falar sobre os usos do termo memória ferroviária que aparecem em diversos documentos e leis da instância federal.

Formulada dentro do parlamento brasileiro com a intervenção das associações de ferroviários, a categoria memória ferroviária foi aplicada por meio de política pública para agir na preservação do patrimônio ferroviário. Tal como consta na Lei nº 11.483/2007, o legislador equiva a categoria memória ferroviária a patrimônio ferroviário, segundo as práticas históricas de atribuição de valor e proteção que formaram o campo de conhecimento da instituição. (...) Tal qual a memória coletiva, a memória ferroviária é uma totalização, uma invocação ao todo, que em sua enunciação pretende obter certa adesão social, ainda mais quando seu uso pressupõe uma importância imanente que deriva de sua proteção como patrimônio. (PROCHNOW, 2021).⁵⁶

Ou seja, o termo é por vezes utilizado nos documentos, como leis, decretos e normativas, porém, sua definição precisa de maiores estudos e delineamentos. Pode-se dizer que a categoria de patrimônio ferroviário se organiza a partir do conceito de memória ferroviária que, mesmo não tendo um delineamento, como vimos, de certa maneira é leal à história clássica da ferrovia no país e no mundo – ou seja, é o elo propulsor do desenvolvimento que marcou o século XX.

Vale ressaltar que, apesar de sugestionar a recriação de um discurso monumental do passado, as ações necessárias em prol da preservação do patrimônio ferroviário não condizem com as ações efetivas dos interesses de patrimonialização e das políticas públicas atuantes nos últimos anos, e ainda, com o agravante,

⁵⁶ Dados do Dicionário do Patrimônio Cultural. Verbete Memória Ferroviária. Por Lucas Neves Prochnow. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/dicionarioPatrimonioCultural/detalhes/31/memoria-ferroviaria>

considerando certa desordem da gestão pública atual em relação a valorização, fiscalização e incentivo para a conservação e preservação do patrimônio brasileiro como um todo, a direção dos trilhos fica ainda mais ameaçada.

Ainda que haja considerável reconhecimento, pela sociedade como um todo, do merecimento de ações para a cautela dos remanescentes do transporte ferroviário brasileiro e da chamada memória ferroviária, a partir da virada do século, pode-se dizer que os processos efetivos de preservação, de restauro e de musealização do patrimônio ferroviário vem ocorrendo com timidez. Muitas ações ficam estacionadas nos discursos, e escassas ações, muitas vezes propostas por associações civis e prefeituras interessadas em reutilizar os edifícios das estações para implantar centros de memória ou para compor coleções de museus municipais.

Sem garantias de amparo efetivo das instâncias de proteção e gestão, os inúmeros remanescentes móveis e imóveis das linhas férreas, estão estacionados nos denominados cemitérios ferroviários espalhados pelo país, com iminente risco de descarrilar nos precipícios do esquecimento e perda de parte da memória ferroviária. Os processos que resultam na preservação do patrimônio ferroviário, como a musealização e a atividade turística, podem ser como luzes no fim dos túneis, assim, a pesquisa acadêmica pode iluminar os caminhos que levam a preservação deste patrimônio.

Considerando o exposto aqui, nos capítulos seguintes, discutiremos os os valores que o legado da ferrovia recebeu e, como num ciclo contínuo, vai recebendo ao longo do tempo e, as ressonâncias patrimoniais que alcançam os processos preservacionistas junto a musealização, a educação e a pesquisa, e a atividade turística.

CAPÍTULO 4

AS RESSONÂNCIAS DO PATRIMÔNIO

4 As Ressonâncias do Patrimônio

O alicerce que se apresenta nesta pesquisa, traz a tríade de conceituações – patrimônio, museus e turismo, tendo o patrimônio ferroviário como desencadeador central de investigação, um arcabouço proposto tendo como ponto de partida o crescimento da valorização dos remanescentes ferroviários da extinta RFFSA na virada do século.

O objeto, ou trem, sendo um bem patrimonial legado da ferrovia, passa a não ser somente o portador de memória histórica, tão-somente detentor do *status* de memorial, passando a receber outros significados e valores, como o de raridade, de pesquisa, de valor museal, que o caracterizam, como flâmula ressonante que alcançam outras paragens e conexões na modernidade. Uma destas conexões se dá na musealização, como artefato ou monumento musealizado que merece as ações primordiais da museologia, como a pesquisa, a documentação, a informação, a preservação e a comunicação, indo além, passando a produzir ressonância refletida na fruição da atratividade turística. Assim, o museu e os processos de musealização serão abordados no capítulo.

A importância do patrimônio ferroviário para a musealização e o turismo é revelada em diversos aspectos. Os valores que foram atribuídos aos artefatos e monumentos férreos, ao longo do tempo (como vimos), fizeram com que o legado ferroviário se tornasse passível e merecedor da patrimonialização e, conseqüentemente, da musealização, alcançando também o *status* de atrativo diferencial para o turismo.

O ascendente crescimento do fenômeno turístico no mundo contemporâneo em consonância com as transformações nos serviços e equipamentos utilizados pela atividade, de maneira geral, mas em especial na atratividade do patrimônio para o turismo, trazem corpo para análises teóricas e práticas no que tange as conexões dos valores patrimoniais potencializadas pelo turismo. Como vias de mão dupla, o patrimônio atrai expectadores ávidos a experimentar as diversas possibilidades de absorção – o visual, o auditivo, o tato e olfato, que suscitam sentimentos, ressonam e podem trazer encantamento para o expectador visitante de determinado atrativo, seja um museu tradicional, um monumento reconhecido pela UNESCO como Patrimônio da Humanidade, ou uma comunidade pacata do interior de Minas Gerais.

Assim, o capítulo traz alguns aspectos basilares no turismo. Conceitos de turista e visitante, oferta turística, turismo cultural e experiência turística são abordados com o objetivo de aclarar algumas questões concernentes ao patrimônio aglutinador de atratividade para o consumidor turista.

Em seguida refletimos sobre os poderes ressonantes do patrimônio, trazendo a conceituação de ressonância com algumas discussões teóricas do historiador Stephen Greenblatt (1991), conceitos que trazem apoio e sentido para discutirmos as ressonâncias conectoras dos valores do patrimônio ferroviário, que abordaremos no capítulo quatro.

4.1 Ressonâncias – Vibrações e Poderes de Evocação do Patrimônio

O desafio de compreender a formação dos valores atribuídos às coisas que permitem aos artefatos férreos alcançarem o *status* de bem patrimonializado, traz para a tese a indagação: Quais as ressonâncias produzidas pelo patrimônio, como e para onde rumam seus reflexos e conexões? Temos algumas pistas de alvos teóricos que, pormenorizados motes norteadores, podem aclarar as reflexões. Como os valores do patrimônio e as questões de memória – individual e coletiva, e a preservação do patrimônio cultural ecoam e como estas vibrações ressonam de maneira negativa ou positiva para o patrimônio?

Como ecos, as ressonâncias alcançam distâncias e tocam. É como se determinado bem cultural, ecoasse, falasse, gritasse seus atributos aos ouvidos de um expectador ouvinte. Buscando conceitos para a palavra ressonância, de acordo com o Dicionário Aurélio:

1 - Propriedade de aumentar a duração ou a intensidade do som. 2 - Eco, reflexo, repercussão. 3 - Maneira como um corpo transmite as ondas sonoras. 4 - Produção de um movimento oscilatório por impulsões repetidas de frequência conveniente. 5 - Ruído especial que se distingue quando se ausculta uma pessoa que fala. 6 - Caixa de ressonância: caixa de ar em certos instrumentos musicais, ou aparelhos de estudo de física, e que serve para reforçar o som produzido por cordas vibrantes ou por diapasões. (AURELIO, 2019).

As ressonâncias são reflexos de determinada coisa a partir dos seus significados, num transbordo de sentidos, como se um objeto, quando dotado de múltiplos sentidos, transbordasse ou refletisse seus sentidos ao ponto de tocar e provocar algum outro sentido ou sentimento naquele que o está observando, podendo ser positivo ou negativo.

Para o pesquisador americano Stephen Greenblatt (1991), a ressonância é o poder de evocação que o objeto exibido possui que o faz alcançar um mundo maior além de seus limites formais, de evocar em que os vê, as forças culturais complexas e dinâmicas das quais emergiu e das quais pode ser considerado pelo espectador como uma metáfora ou simples sinédoque. (GREENBLATT, 1991, p. 250). Brulon Soares

(2015), interpreta esta ressonância de que fala Greenblatt (1991), e discursa de maneira objetiva dizendo que a ressonância “estaria tanto no próprio objeto em sua tangibilidade quanto em suas marcas, nas imperfeições deixadas pelo tempo ou pelas pessoas de um passado que entraram em contato com ele.” (BRULON SOARES, 2015, p.258).

A patrimonialização perpassa por ações de escolha, no processo de patrimonializar um determinado artefato, não se refuta a ação de desígnio. A passagem da consciência para a experiência e percepção dos valores do bem patrimonializado (ou em vias de), se dá pela ponte vibracional da ressonância.

Escolhemos um patrimônio pelos seus valores, e nesta constituição social é como se passado e presente, juntos, se incumbem de determinar os caminhos da construção destas atribuições. José Reginaldo Gonçalves (2007), defende que o patrimônio não depende apenas da vontade e decisão política, nem depende de uma atividade consciente e deliberada de indivíduos, ou comunidades e grupos. “Os objetos que compõem um patrimônio precisam encontrar ressonância junto a seu público”. (GONÇALVES, 2007, p. 214).

Ao falarmos de ressonância reportamo-nos à potencialidade de um objeto ou acontecimento (um ritual, por exemplo) afetar um sujeito de modo a provocar efeitos de memória relativos a esse objeto ou acontecimento. Esse efeito sobre a memória e o imaginário é produzido pelo poder de evocar, mediante o qual o objeto traz à presença algo que só pela rememoração se manifesta. (BORGES e CAMPOS, 2012, P.118).

A museóloga e pesquisadora Maria de Lourdes Parreiras Horta (2014), traz contribuições relevantes quanto a conjugação dos museus e patrimônio coletivo aplicando alguns conceitos de ressonância. Em uma palestra intitulada: Relevância, Ressonância, Engajamento – a Museologia e o Patrimônio em Ação, proferida na Universidade de Santa Catarina, Maria de Lourdes P. Horta (2014), abordou estudos de casos de museus nacionais, perfazendo análises das ressonâncias patrimoniais como determinado mecanismo pelo qual vibrações e ondas sinusoidais são geradas a partir do objeto ou patrimônio – algo que possui qualidade particularmente significativa para alguém, que podem impactar de alguma forma a sociedade em que estão inseridos, e estas ondas ressonam alcançando “ressonância cultural, ressonância social e ressonância afetiva” (HORTA, 2014, p.14).

Considerando que o patrimônio evoca os poderes da ressonância, ecoando sentidos, suscita saudosismo e emoção, logo, se pode acrescentar que tais desdobramentos deste encontro – lembrança/lembrete, trazem encantamento. Mas o que vem a ser algo encantador? Qual as artimanhas do objeto que possui poder de encantamento? Greenblatt (1991) entende por encantamento “o poder do objeto exibido

de pregar o espectador em seu lugar, de transmitir um sentimento arrebatador de unicidade, de evocar uma atenção exaltada.” (p.250). E vai além, afirmando que,

Será mais fácil apreender os conceitos de ressonância e encantamento examinando a maneira como nossa cultura apresenta para si mesma, não os vestígios textuais de seu passado, mas os vestígios visuais e materiais que dele sobrevivem, pois estes últimos estão colocados em exibição em galerias e museus projetados especificamente para este fim. (GRENBLATT, 1991, p.250).

A afirmação de Grennblatt (1991), de que a ressonância e o encantamento se dão a partir dos vestígios visuais e materiais, sobreviventes de uma cultura, e que são colocados a exposição em espaços de contemplação – como os museus, traz luz a defesa de que a atividade turística, com seus usos e ressignificações do patrimônio, pode ser uma fonte mantenedora, de preservação do patrimônio.

Abrindo um parêntesis, faz mister elucidar que os autores que discutem a ressonância, trazidos aqui neste debate, defendem claramente que o poder de evocação da ressonância é algo que possui caráter de positivo, que gera ecos positivos potencializadores ao bem patrimonial, alcançando, inclusive, o encantamento. No entanto, entendemos que a ressonância de determinado bem patrimonial pode se manifestar de forma positiva ou negativa. Ou seja, numa perspectiva da manifestação positiva, o bem patrimonial, ou em vias de patrimonialização, detém forças capazes de tocar o observador, e nele suscitar sentimentos de ordem positiva, como a admiração, o saudosismo e o encantamento. Numa mirada que podemos denominar de ressonância negativa, teremos exemplos de bem patrimonial que poderão causar alguma aversão ao expectador observador, gerando sentimento negativo. Ainda assim, nos deteremos a apresentar e discutir a ressonância que traduzimos como positiva, uma vez que é o que nos apresenta a bibliografia levantada e é a vertente da ressonância que nos interessa na condução da tese. Fechamos o parêntesis de esclarecimentos.

Na visão de Brulon Soares (2015, p.258), “através de seus objetos, e dos modos de apresentá-los, os museus nos provocam emoções que fazem parte de experiências museais capazes de gerar ressonância.” Aplicando o conceito de ressonâncias “à prática da Museologia e da ação patrimonial, podemos ter um critério para avaliar nossas instituições, programas e projetos: que tipo de ‘ressonância’, que tipo de impacto e de efeito elas têm sobre a sociedade em que estão inseridas”. (HORTA, 2014, p.14). Ou seja, a pesquisadora recomenda que é possível aplicar o conceito de ressonância para indagar e investigar que tipo de vibração as decisões e ações gestoras provocam na sociedade em que estão inseridas.

Neste contexto, trazemos como análise a coleção do Museu Casa de Santos Dumont, quando da visitação, os turistas encontram com diversas cartas escritas pelo

inventor, por exemplo e, numa visita guiada, podem admirar tantas outras invenções de Alberto Santos Dumont, como o chuveiro ou a mesa de três pés desenhada por ele. No Museu, através de uma narrativa de vida do inventor, as cartas e itens da exposição trazem significados ressonantes que tocam o visitante, trazendo para a experiência, algo além do conhecimento da vida e obra do inventor, mas que pode ir além, causando espanto, admiração e encantamento ao visitante.

“O que faz o objeto de museu ter ressonância é, em primeira instância, o reconhecimento por parte do público e o sentido de pertencimento” (BRULON SOARES, 2015, p.259). Para o pesquisador, os processos de musealização funcionam como recortes das vivências sociais de determinado grupo que, a partir do desejo de comunicar seu patrimônio, trazem maior aderência dos valores patrimoniais entre as coisas e as pessoas. (BRULON SOARES, 2015, p.259). Isto é, a ressonância pode encontrar espaço receptivo nas comunidades e nas pessoas, visto que o sentido do pertencimento e da afetividade que pode ser gerada, traz perspectiva para a comunicação do patrimônio.

Em seu livro, o historiador Stephenn Grenblatt (1991), descreve a história de um adorno usado pelo Cardeau Wolsey, trata-se de um chapéu vermelho de abas largas, exposto em uma biblioteca. Na tentativa de ilustrar as ressonâncias e o encantamento gerados na cultura a qual pertence, ele discorre:

A cultura tem, no caso do chapéu, um referente material conveniente – um pedaço de pano vermelho costurado – mas esse referente é apenas um minúsculo elemento na complexa construção simbólica que originalmente marcou a transformação de Wolsey de filho do açougueiro, em Príncipe da Igreja. (GRENBLATT, 1991, p.244).

Na análise de Grenblatt (1991), o simples chapéu trouxe ressonância e significados outros além do uso, ou seja, o chapéu utilizado pelo Cardeau foi adquirindo outros significados pela noção de valor doada a ele como referência cultural, sendo reconhecido e admirado, como um objeto admirado pelos visitantes do Museu. Ao conhecer ou vivenciar as referências culturais, o público do museu busca em sua individualidade a sua intenção de visita, que estimula a relação de ressonância e encantamento. Por isto, uns se sentem tocados, mais que outros, e querem se apropriar de determinados patrimônios da ‘intervenção humana’ citada por Greenblatt (1991).

A luz de realce utilizada nas exposições nos Museus, a “*butique lighting*” – que se tornou popular na década de 90, como se um “banho de luz que produz o efeito surreal de parecer que emerge de dentro do objeto em vez de focalizá-lo, emanando de uma fonte externa a ele” (GRENBLATT, 1991, p. 255), como uma tentativa de provocar ou avivar a experiência do encantamento, “como se os modernos designers de museus

temessem que o encantamento estivesse se tornando cada vez mais difícil de ser suscitado” (GREENBLATT, 1991, p. 255). Além da luz que produz todo este efeito especial, o autor supracitado, diz que o encantamento deriva não só apenas do que pode ser visto – do visual e palpável, o culto do encantamento nasce “não de uma cultura ausente, intimamente associado a ressonância ligada a evocação, mas da grande superfluidade das coisas raras e preciosas do grande senhor. Essas coisas não eram necessariamente admiradas por sua beleza - o maravilhoso estava ligado ao excessivo, ao surpreendente, ao literalmente esquisito, ao prodigioso. (GREENBLATT, 1991 P. 256).

Greenblatt (1991), lembra que as grandes coleções medievais eram quase inteiramente textuais, como O Livro das Maravilhas de Marco Polo, Viagens de Mandeville e cita o influente crítico italiano Mintumo, que escreveu na década de 1550: “Quem não se destaca no poder de suscitar encantamento, não pode ser chamado de poeta” (GREENBLATT, 1991 p. 257). Para o estudioso, a experiência do encantamento e a evocação do maravilhoso não se dá essencialmente pelo sentido visual, ele afirma que os relatos das maravilhas tinham a mesma força que sua visão. Citou Aristóteles ao se referir ao encantamento associado ao prazer como fim da poesia, e para os platônicos, o encantamento era concebido como um elemento essencial da arte literária:

No século XVI, o neoplatônico Francesco Patrizi definiu o poeta como o principal ‘criador do maravilhoso’, afirmando ainda que o maravilhoso se faz presente quando os homens ‘ficam estupefatos, arrebatados em êxtase’. Patrizi chega ao ponto de considerar o encantamento como uma faculdade especial da mente, uma faculdade que na verdade é a mediadora entre a capacidade de pensar e a capacidade de sentir. (GREENBLATT, 1991 p. 257).

Considerando aqui a ressonância e o encantamento – discutidos por Greenblatt (1991), tais conceitos – ou funções, são como feixes de luz a iluminar a compreensão dos significados do patrimônio herdado do passado – sejam coisas, saberes como das receitas culinárias, os monumentos, as fotografias etc., valorizados e preservados no presente a partir dos elos com a preservação.

Tanto na experiência da visita aos museus, quanto numa atividade de fruição promovida pela atividade turística, o patrimônio atrai expectadores ávidos a experimentar as diversas possibilidades de absorção – o visual, o auditivo, o tato e o olfato, que suscitam sentimentos, e como vias de mão dupla, ressonam e podem trazer encantamento para o expectador ou visitante de determinado atrativo, seja um museu tradicional, um monumento reconhecido pela UNESCO como Patrimônio da Humanidade, ou uma comunidade pacata do interior de Minas Gerais. Isto considerando a existência de ressonância positiva e do encantamento, dali emergidos, na luz da experiência museal ou turística.

Voltamos a pesquisa realizada pelo SEBRAE em parceria com a Associação ABOTT, que traz análises de respostas interessantes conexas a questão dos sentidos, como os gerados pelos aromas, cores e materiais imagéticos relacionados aos bens ferroviários que causam alguma reação nas pessoas. Na pesquisa, a partir dos depoimentos dos turistas entrevistados, os aspectos visuais, gustativos, aromáticos e audíveis, foram percebidos como detentores de importância na fruição e satisfação das pessoas ao participarem de experiências que contemplam passeios e viagens de trem. Os sentidos depositados nas falas dos participantes da pesquisa se comportam como componentes que auxiliam na provocação de emoção na experiência ferroviária. Elaboramos um quadro de depoimentos ilustrando as percepções analisadas na referida pesquisa. (Vide Figura 11 abaixo):

Figura 11 – Quadro Percepções de Sentidos do Trem

Efeito	Depoimento dos entrevistados
Sonoro	<ul style="list-style-type: none"> – Tem que ter o apito do trem! – Ah! E o badalar do sino nas estações
Visual	<ul style="list-style-type: none"> – As paisagens, a beleza do trajeto, do caminho. – Uma viagem contemplativa, observando a natureza, a arquitetura, os ambientes diversos... – Temos que aproveitar as janelas do trem, para ver e sentir o passeio.
Cheiro	<ul style="list-style-type: none"> – É muito bom sentir o cheiro da natureza! – Eu gosto até do cheiro da fumaça! – E o cheiro de coisas antigas? Dos trens antigos? Lembra o passado...
Sabor	<ul style="list-style-type: none"> – Conhecer os lugares pelo sabor da culinária típica... – Sentir gostos diferentes, que mostrem a cultura do lugar.

Fonte: Adaptado de SEBRAE, ABOTCC (2015).

As percepções sentidas são geradas não só pelos turistas que, de alguma forma, tem proximidade com a vivência ferroviária, inclui as pessoas que não tem nenhuma relação de vivência, individual ou familiar, ou que sequer tenha vivido num meio com influência dos apitos ou trilhos dos trens. Trata-se do alcance da simbologia emanada pelos equipamentos ferroviários, sejam locomotivas ou trens estacionados em museus, inclusive relacionados a assimilação e admiração da temática ferroviária a partir dos filmes de cinema hollywoodiano. Em nosso entendimento, o nascedouro desta simbologia vem do grande alcance da temática ferroviária que gera ressonâncias, que toca e meche com os sentidos do ser humano.

No contraponto, um patrimônio ferroviário ressonante, que apita, que toca na memória e aos olhos dos observadores, numa perspectiva de provocação de sentidos, incluindo o encantamento, poderá alcançar empenhos nas vias de preservação. Estes trilhos de reflexão dão suporte para a pressuposição de que, com o passar do tempo,

os remanescentes da ferrovia se apoderando de novos atributos, além dos valores iniciais de uso inerentes a função primeira no modal ferroviário, passam a produzir ressonâncias que alcançam importâncias, provocam sentidos e desencadeiam processos que envolvem estudos de planos e projetos relacionados ao turismo, entre outros processos.

4.2 Museu e Musealização

O museu tem nos objetos e nas coisas as simbologias que representam a cultura da humanidade, como espaços de guarda e exposição de memórias individuais e, num contorno geral, e memórias coletivas. Desde os primórdios do *museiom* – a Casa das Musas, dos Gabinetes de Curiosidade e Casa das Maravilhas, os espaços destinados a fruição cultural, se assim podemos chamar, abrigavam objetos e coisas, como livros, adornos e obras de arte, por exemplo, o que encantava as pessoas na satisfação da curiosidade e da busca por conhecimento.

Para discutir a relação museu e patrimônio e o poder de legitimação de seus desdobramentos, faz-se imprescindível contemplar o arcabouço da musealização que envolve os bens patrimoniais. Refletir acerca do Museu traz a necessidade de tentar compreender sua evolução e, ainda que brevemente, sobre sua conceituação, o que intrinsecamente conduz pensar sua razão de ser com apoio da literatura do campo, tendo como base, em especial, os autores Cury (1999 e 2006 e 2020), Desvallées e Mairesse, (2013), Lima (2013 e 2015), Brulon (2018), Mendonça (2020), entre outros e de entidades o Conselho Internacional de Museus (ICOM).

O Museu como uma instituição legitimada pela sociedade, desde séculos é reconhecido como espaço *que conjectura a seleção*, a construção e a comunicação dos valores atribuídos aos objetos. Um *locus operandi* que ao identificar as importâncias e características simbólicas desses objetos, seleciona-os como documentos pela Museologia, sendo reconhecidos na categoria dos bens integrados ao Museu. Para a museóloga pesquisadora Diana Farjalla C. Lima, o objeto “é percebido como algo genuíno e assim inestimável nessa interpretação do valor de algo autêntico, uma presença, mesmo que fragmentada [...], da ‘verdade’ do mundo e que está sediada no museu.” (LIMA, 2015, p. 394).

No espaço museal a cultura é selecionada e comunicada, numa espécie de representação que dilata e aprofunda as perceptivas culturais do passado, eternizando-o de alguma forma, assim, permitindo que o conheçamos hoje, quiçá, num futuro longínquo. Os conceitos de museu vêm passando por constantes mudanças ao longo dos séculos, trazendo, principalmente, alterações na concepção aceita por muitas

décadas de que o museu é um espaço ou instituição destinada a depósito de objetos que, por serem selecionados, representando os grupos sociais hegemônicos, sacralizam tais vestígios para único uso de contemplação.

Trazendo uma outra visão dos contextos do campo do conhecimento da museologia, a museóloga e pesquisadora Teresa Scheiner (2015), afirma que nos últimos vinte anos temos assistido a um considerável desenvolvimento do campo, relacionado a uma pluralidade de investigações e de trabalhos que têm logrado êxito em historicizar os passos evolutivos do pensamento sobre os conceitos do campo da museologia. Tendo em vista a necessidade de se fazer, ainda que breve, uma contextualização em torno do conceito de museu, vale considerar que as mudanças de concepção do que é museu, conceito fundador da teoria da Museologia, ou seja, “termo a partir do qual todo o *constructor* do campo se desenvolve e a Museologia ganha identidade e razão de ser” (SCHEINER, 2007, p.1).

Para compreender um pouco da abrangência no conceito de museus, considerando os mais distintos contextos sociais e culturais, o Comitê Internacional de Museus (ICOM), criado em 1946, propôs ao longo de sua história uma série de definições, de tal modo, ao longo da história do ICOM a definição de museu foi sendo ampliada, abrangendo as diversas realidades às quais o museu se insere internacionalmente. Apresentamos a definição de museu encaminhada em 2005 pelo ICOM ao seu Conselho Executivo, denominada Declaração de Calgary:

O museu é uma instituição a serviço da sociedade, cuja missão é explorar e compreender o mundo, através da pesquisa, preservação e comunicação, inclusive através de interpretações e exposições, testemunhas materiais e imateriais que constituem a herança da humanidade. É uma instituição sem fins lucrativos” (DELOCHE, 2007, p. 97, tradução nossa).⁵⁷

Numa visão mais ampla, que traz conceitos de relevância imbricados dentro do pensamento museológico, os especialistas André Desvallées e François Mairesse, elaboraram os Conceitos-Chave de Museologia⁵⁸, e trazem introdução da enciclopédia reflexão acerca da conceituação, a função do museu e os recursos que o museu é capaz de envolver.

⁵⁷ *Le musée est une institution au service de la Société, qui a pour mission d'explorer et de comprendre le monde par la recherche, la préservation et la communication, notamment par l'interprétation et par l'exposition, des témoins matériels et immatériels qui constituent le patrimoine de l'humanité. C'est une institution sans but lucratif.* (ICOM apud DELOCHE, 2007, p. 97).

⁵⁸ A enciclopédia Conceitos-Chaves da Museologia, tem sua versão em português, traduzida em 2013 pelos museólogos brasileiros Bruno Brulon Soares e Marília Xavier Cury.

Como definir o museu? Pela abordagem conceitual (museu, patrimônio, instituição, sociedade, ética, museal), por meio da reflexão teórica e prática (museologia, museografia), por seu funcionamento (objeto, coleção, musealização), pelos seus atores (profissionais, público), ou pelas funções que decorrem de sua ação (preservação, pesquisa, comunicação, educação, exposição, mediação, gestão, arquitetura)? (DESVALLÉES; MAIRESSE, 2013, p. 23).

Ponderando o exposto acima, ainda que para breve análise, tomando somente as questões relacionadas ao “funcionamento (objeto, coleção, musealização) e as funções que decorrem de sua ação (preservação, pesquisa, comunicação, educação, exposição, mediação, gestão, arquitetura)?” (DESVALLÉES; MAIRESSE, 2013, p. 23), é possível trazer à tona que a atribuição de valores ao objeto é o âmago que desencadeia tanto o que se refere ao funcionamento do museu, na composição de uma coleção⁵⁹, quanto no processo de musealização, envolvendo aqui as funções que transcurram deste processo, como por exemplo a questão da seleção, pesquisa e comunicação do objeto, selecionado para compor determinada exposição do museu. Considerando que “para se constituir uma verdadeira coleção, é necessário que esses agrupamentos de objetos formem um conjunto (relativamente) coerente e significativo. (DESVALLÉES; MAIRESSE, 2013, p. 32).

A nova e recente definição de Museu, elaborada pelo ICOM em 2022, foi trabalhada e discutida por meses, por pesquisadores museólogos e especialistas de diversas áreas, envolveu centenas de trabalhadores de museus que integram 126 Comitês Nacionais de todo o mundo, com destaque para a América Latina, que registrou a maior participação. A nova definição traz que:

Um museu é uma instituição acessível, inclusiva e sem fins lucrativos, que inspira descoberta, emoção, reflexão e pensamento crítico em torno do patrimônio material e imaterial. Ao serviço da sociedade e em parceria ativa com diversas comunidades, os museus investigam, colecionam, conservam, exibem, educam e comunicam. Os museus funcionam profissional e eticamente, promovendo a sustentabilidade e a equidade. (ICOM, 2022).

Visto que o entendimento acerca do conceito de museu vem acompanhando a evolução humana e suas noções de seleção, acessos e conservação do patrimônio, a nova conceituação de museu traz adequações em respeito a diversidade e a equidade. Faz-se interessante destacar na nova conceituação de 2022 de que o museu deve ser

⁵⁹ s. f. – Equivalente em francês: *collection*; inglês: *collection*; espanhol: *colección*; alemão: *Sammlung, Kollektion*; italiano: *collezione, raccolta*. De modo geral, uma coleção pode ser definida como um conjunto de objetos materiais ou imateriais (obras, artefatos, mentefatos, espécimes, documentos arquivísticos, testemunhos etc.), que um indivíduo, ou um estabelecimento, se responsabilizou por reunir, classificar, selecionar e conservar em um contexto seguro e que, com frequência, é comunicada a um público mais ou menos vasto, seja esta uma coleção pública ou privada. (DESVALLÉES; MAIRESSE, 2013, p. 32).

uma instituição que causa inspiração e “descoberta, emoção, reflexão e pensamento crítico em torno do património material e imaterial”. (ICOM, 2022). Ou seja, o objeto, bem patrimonial, é reconhecido como fonte de inspiração, numa perceptiva de olhar de que os objetos e coleções dos museus causam emoções.

Dizendo em outras palavras, sabemos que desde a antiguidade, em que colecionadores somavam objetos em suas guardas particulares, passando pelas aberturas dos museus públicos para apreciação de objetos, o ato de apreciar os objetos musealizados causa admiração e encantamento, ou seja, os bens patrimoniais das coleções dos museus ocasionam ressonâncias.

Dito assim, como se dá o sentido e a atribuição de valor a um objeto que, após elegido como bem patrimonial passa a ser considerado como um objeto de museu? Para os pesquisadores estudiosos da museologia, o caminho percorrido pelo objeto, desde sua seleção até sua exposição e comunicação em um museu é denominado musealização. Um caminho considerado pela ciência da informação como sendo um processo que seleciona, conserva, estuda e comunica o bem para esta e gerações futuras, buscando o sentido da preservação. Assim, como herança de antepassados, os objetos musealizados guardam testemunho e recebem o status de bem patrimonial.

Segundo o sentido comum, a musealização designa o tornar-se museu ou, de maneira mais geral, a transformação de um centro de vida, que pode ser um centro de atividade humana ou um sítio natural, em algum tipo de museu. A expressão patrimonialização descreve melhor, sem dúvida, este princípio, que repousa essencialmente sobre a ideia de preservação de um objeto ou de um lugar, mas que não se aplica ao conjunto do processo museológico. (DESVALLÉES; MAIRESSE, 2013, p.56 – 57).

Musealizar é mudar algo de lugar; às vezes no sentido físico, mas sempre no sentido simbólico. É recolocar, ou dispor para revalorizar. Reordenar, sem a perda de sentidos, mas visando a aquisição de informação ou a sua potencialidade. (BRULON SOARES, 2018, p. 190). Dizendo em outras palavras, é atribuir valores outros, além do valor primeiro, seja de uso ou função, para que determinada coisa detenha a condição, *sine qua non*, de objeto museal, ou seja, a escolha e remoção de um objeto ou coisa da circunstância inicial em que está inserido, remete a obtenção, pela coisa, de um novo valor, “o valor museal” (STRÁNSKÝ, *apud* BRULON SOARES, 2018, p. 196).

Retomando um pouco as questões que envolvem a patrimonialização dos objetos, a pesquisadora Diana Farjalla Lima (2015), diz que o processo de patrimonialização traz tipologias e apropriações por áreas do conhecimento como: patrimônio histórico, artístico, científico, arqueológico, paleontológico e, assim, delimitando e marcando cada domínio do saber, pois a patrimonialização “formaliza um novo status, conferindo, por essa medida, atribuição qualitativamente destacada: a

representação distintiva de natureza simbólica que estabelece a categoria cultural Bem – Patrimônio. (LIMA, 2015, p.4). Ou seja, no processo de musealização, em que estão presentes ações da escolha do bem, o registro, a salvaguarda e a comunicação, faz-se importante destacar que a patrimonialização do bem é, em primeira instância, um processo necessário.

Visto que muitas dimensões envolvem as ações de musealizar um objeto patrimonial, acreditamos que na musealização, além de ocorrer a seleção e a mudança física (deslocamento) de origem de um objeto para o museu, outras ações são envolvidas, ou seja, “musealização é processo” (BRUNO, 2014).

Lima (2012, p. 48) detalha que o processo que envolve a musealização “envolve atividades ligadas à preservação, pesquisa, documentação, informação e comunicação”, do bem patrimonial. A patrimonialização, por sua vez, é o artifício cultural específico do domínio do quadro especializado, que traz “designações com suas significações encontrando, nessa trilha, a perspectiva da Linguagem de Especialidade, forma cultural possuidora de natureza expressiva, ou melhor, simbólica, que sedimenta suas marcas identificadoras em cada campo do conhecimento” (LIMA, 2015, p.2-4). A atribuição de valor faz que o objeto assuma, pela interpretação dada pelo processo cultural, o papel de representante de fatos, ou seja, de signos do mundo, e ao fazer parte da musealização é identificado como testemunho da memória coletiva. A pesquisadora Marília Cury (1999). afirma que esta valorização poderá ocorrer com a transferência do objeto de seu contexto para o contexto dos museus ou, ainda, a sua valorização *‘in situ’*, como ocorre nos ecomuseus (CURY, 1999, p. 52). Ou seja, a musealização é “processo de atribuição de valores social e ritualmente construídos” (BRULON SOARES, 2015, p.43).

A musealização, assim como a musealidade, é um conceito relativamente recente e que tem grande importância metodológica para a Museologia, ela pode ser compreendida e analisada sob várias óticas, mencionaremos aqui algumas. O termo musealização foi introduzido ao campo da Museologia também por Stránský e Wilhelm Ennenbach, por volta de 1970 (LOUREIRO, 2016, p. 93).

Como antes apresentado, a musealidade ou a ação de atribuição de valor a dada coisa que se tina museália, que faz a coisa se vestir de uma nova ‘realidade’ que empresta ao que interpreta um toque diferenciador, exclusivo, marcado pela distinção. Como se o bem adquirisse novo status, amparado pela força da simbolização que permite a transformação de uma coisa ou bem passando a significar um objeto musealizado, ou museália. (LIMA, 2013, p. 390). A autora relembra afirmação de Jean Davallon: “Esse processo é a musealização: consiste na transformação do estatuto do objeto em um objeto museológico”. (LIMA, 2013, p. 390). Na musealidade, quando o

grupo atribui – por meio da já referida relação entre o humano, espaço, tempo e a memória – musealidade, valor e potencialidade ao objeto ou a evidência autêntica da realidade” estes tornam-se passíveis a outro processo, a musealização, que é a “subordinação a parâmetros específicos de proteção, documentação, estudo e interpretação” (SCHEINER, 2005, p. 34), pela Museologia, é o olhar museológico sobre este objeto ou evidência.

Trazendo importante apontamento de Soares (2018), que faz um alerta dizendo que cada contexto de musealização, por dada sociedade e indivíduos, defende seu regime próprio de valor, o que vem potencializando os estudos museológicos para além da informação contida nas coisas, direcionando “ao processo informacional e comunicacional de atribuição de valor às coisas, tornando-as objeto ou museália (objeto de museu). (BRULON SOARES, 2018, p. 192). Faz-se interessante retomar o que Tim Ingold (2012) defende, lembrando, que as coisas têm vida e que o mundo é composto por coisas, não por objetos. (INGOLD, 2012, p.27). Isto é, este autor defende que “o objeto se coloca diante de nós como um fato consumado, oferecendo para nossa inspeção suas superfícies externas e congeladas. (...) a coisa por sua vez, é um acontecer, ou melhor, um lugar onde vários acontecimentos se entrelaçam. (INGOLD, 2012, P.29). Fazendo uma análise paralela ao que defende Ingold, como vimos, parece que o objeto, sendo museália, faz o caminho inverso, pois, a partir da atribuição de valor oferecida às coisas para receberem o status de museália, sugere nova condição da determinada coisa, passando a objeto do museu, a partir da retirada da dada coisa de seu contexto original, como aponta Soares (2018). Faremos uma análise mais a miúdo, e prática, destas questões no vindouro capítulo final. Destarte, vale enfatizar que o valor atribuído pelos grupos sociais não se esgota em si mesmos, a partir de seus contextos, tempo e espaço, a atribuição de valores também está em processo e vem mudando e sendo ampliada com o passar dos anos e aprofundamento dos estudos, assim como o próprio conceito de Museu, percebido e representado por diferentes formas de museus, como: museu tradicional, museu de território, museu virtual, Museu casa, entre outros.

Considerando pela perspectiva da musealização como valorização dos objetos, Marília Xavier Cury apresenta quatro etapas desse processo:

Primeiro, quando são selecionados para integrarem uma coleção e/ou acervo (ou a preocupação com a seleção). Aqui Musealizar significa a ação consciente de preservação. O segundo, é a inserção de um objeto em um contexto museológico. Musealizar consiste em um processo que parte da aquisição e chega na comunicação. O terceiro, é a seleção de objetos para comporem uma exposição. Então, Musealizar é dar forma a um conceito através de objetos. O quarto momento, constitui-se no processo de comunicação museal. Nesse momento, Musealizar é desencadear um processo de comunicação que inicia na concepção da exposição, montagem, abertura para o público e avaliação. (CURY, 1999, p. 50).

Entendemos que este processo seletivo da musealização está impregnado de subjetividade uma vez que a seleção do bem, ou processo de seleção, se desenvolve em uma consciente ideia de preservação, “a consciência de que certos aspectos do mundo devem ser mantidos pelos seus valores” (CURY, 1999, p. 52).

No que tange a preservação, ação de cautela do bem patrimonial, concordamos com a pesquisadora Elizabete de C. Mendonça (2020), que compreende a preservação “como um conjunto de medidas e estratégias de ordem administrativa, política e operacional que contribui direta ou indiretamente para a manutenção da integridade material da referência cultural.” (MENDONÇA, 2020, p. 183). A pesquisadora supracitada destaca que as medidas e estratégias podem contribuir, para a potencialidade informacional, portanto, “reúne teoria e prática, consciência política individual e/ou coletiva, particular e/ou institucional. Visa proteger e salvaguardar, focando hoje nas perguntas por que e para quem preservar.” (MENDONÇA, 2020, p. 183).

Em geral, a preservação do patrimônio conduz a uma política que começa com o estabelecimento de critérios de seleção do patrimônio material e imaterial e seu meio, cuja continuidade é assegurada com a gestão das coisas que se tornaram objetos de museu, museália. Na musealização, a ação de preservar sugere o tornar acessível, ou seja, um bem patrimonial preservado/salvaguardado no museu, por exemplo, suscita a consciência política individual e coletiva, como destacado por Mendonça (2020), ao ponto que a museália comunica seus valores e sentidos.

Neste campo de análise, podemos observar a existência da patrimonialização: *in situ* e *ex situ*. Na patrimonialização *in situ* teremos os bens móveis e bens imóveis. Os bens imóveis devem ser preservados em seus locais de origem tais como: os “monumentos históricos, sítio natural ou ecomuseu. Vale ressaltar a partir dessa definição a musealização *in situ*, citando outras visões, não somente a da musealização de objetos ou coisas, mas a da musealização integral, por exemplo, como é o caso dos ecomuseu, que se faz necessária a ampliação do conceito e diálogo com outras metodologias, pois, como acrescenta Scheiner (2007), no âmbito dos museus de território “ [...] tudo se subverte, tudo é colocado em questão: e os conceitos fundamentais da prática museológica (coletar, conservar, documentar, expor, educar, administrar) ganham novas perspectivas, novos significados. (Scheiner, 2007, p. 5). No exemplo nos museus comunitários, onde são musealizadas pessoas e coisas, são musealizadas as ideias, “[...] e o próprio conceito de comunidade [...] é que está em jogo e é musealizado” (CARVALHO, SCHEINER, 2015, p. 95). Nesse âmbito, as autoras alertam que,

A identidade não se constitui no mesmo, mas na diferença. O que reforça a identidade é entender que existe o Outro, com o qual não me identifico. Mas Clair aponta o caminho: “a tornar-se instrumentos de exaltação das culturas regionais [...] em reação, até mesmo em oposição, ao poder central” (1976, p. 4). O que de fato é importante ressaltar é que não se pode exaltar uma cultura regional em detrimento de outra, mas sempre mostrar que há outras percepções de mundo e, de certa forma, não se deixarem levar por um movimento homogeneizador (CARVALHO, SCHEINER, 2015, p. 95).

Nestes trilhos de pensamento, vale enfatizar que conceituação e compreensão do processo de musealização para além do museu tradicional e dos objetos materiais é ainda hoje um grande desafio aos profissionais da museologia. O diálogo com outras áreas do conhecimento também é um aspecto que vem ganhando força, como nos apresenta a museóloga Maria Lucia Loureiro (2016), sob a perspectiva informacional, na qual ressalta a musealização e seu papel como estratégia de preservação:

A musealização consiste em um conjunto de processos seletivos de caráter infocomunicacional baseados na agregação de valores a coisas de diferentes naturezas às quais é atribuída a função de documento, e que por esse motivo tornam-se objeto de preservação e divulgação. Tais processos, que têm no museu seu caso privilegiado, exprimem na prática a crença na possibilidade de constituição de uma síntese a partir da seleção, ordenação e classificação de elementos que, reunidos em um sistema coerente, representarão uma realidade necessariamente maior e mais complexa (LOUREIRO, 2016, p. 91).

A musealidade é uma manifestação que é identificada nessas realidades e são destacadas por sua relevância, do ponto de vista dos grupos sociais aos quais pertencem. Cada grupo social terá uma visão particular do que tem ou não potência de musealidade, são valores e significados específicos que são considerados, que podem, inclusive, mudar de acordo com a época e o contexto. Assim, de posse desse novo status, de bem cultural musealizado, como sendo a museália, passa a ser também comunicado, como componente de coleção museológica, bem patrimonial, exposto que poderá ser observado numa exposição temática, *exempli gratia*.

Numa pesquisa coordenada pela pesquisadora Diana F. C. Lima (2015), intitulada: Musealização: um juízo/uma atitude do campo da Museologia integrando Musealidade e Museália, em que tem como linha de interpretação o exercício do poder simbólico baseado em Pierre Bourdieu, traz direcionamentos que reconhece o processo de musealização como “forma simbólica de representação cultural legitimada em contexto social, como um conceito e uma prática que realizam intervenção e apropriação envolvendo manifestações materiais e intangíveis.” (LIMA, 2013, p.1). Na investigação, a partir do contexto da “Linguagem de Especialidade do campo museológico” (LIMA, 2015, p.1), a pesquisadora traz as Modalidades Simbólicas da musealização (Significações/atributos - juízo/atitude), que resumimos no quadro abaixo:

Figura 12. Quadro – Modalidades Simbólicas da Musealização.

Conjunto / Indicador temático teórico-prático	Aspectos do perfil da musealização
1° Conjunto: Musealização Museália	Musealização entendida de maneira conceitual e prática como “a transferência do objeto de seu ‘contexto primário’ para o ‘contexto museológico’”. (LIMA, 2013, p.388). Sendo “os dois termos cunhados pelo museólogo tcheco Zbynek Stránský.” (LIMA, 2015, p.388)
2° Conjunto: Mudança de Estado; do Comum à Museália	“A força da simbolização transmuda o sentido de uma coisa qualquer do nosso mundo para significar um objeto musealizado, o mesmo que museália. O novo status permite a integração do bem à uma determinada coleção, inserindo o objeto no campo museológico.” (LIMA, 2015, p. 390). A autora destaca a afirmação de Jean Davallon: “Esse processo é a musealização: consiste na transformação do estatuto do objeto em um objeto museológico”. (DAVALLON, <i>apud</i> LIMA, 2015, p.390).
3° Conjunto: Institucionalização ; Cientificidade.	Ao se caracterizar como um processo institucional com perfil cultural apropriador, o processo de musealização estabelece um modelo cujo sentido é valorizar as manifestações naturais e culturais. Neste processo estão presentes características da atividade científica que englobam a sistematização própria da cientificidade, “relacionando-os à transmutação de algo comum em algo complexo, musealizado.” (LIMA, 2015, p. 391)
4° Conjunto: Testemunho; Documento; Referência primária	As manifestações após serem ajuizadas e tornarem-se objetos de tratamento científico e, desse modo, tomadas em outra perspectiva da realidade, a museológica, adquirem um valor testemunhal; outorga do campo que está corporificada na união musealização-musealidade: “A musealização produz a musealidade, valor documental da realidade,” (DESVALLÉES; MAIRESSE, <i>apud</i> LIMA, 2015, p.392)
5° Conjunto: Objeto; Pesquisa; Informação; Comunicação	O bem musealizado adquire um valor de prova ao modo de uma testemunha, “nomeado por Mensch como ‘mensageiro de dados’” e por Desvallées e Mairesse como “portador de informação” (LIMA, 2015, p.393).
6° Conjunto: Autenticidade	O objeto é percebido como algo genuíno e assim inestimável nessa interpretação do valor de algo autêntico, uma presença, mesmo que fragmentada (ou suspensa), da ‘verdade’ do mundo e que está sediada no museu.
7° Conjunto: Herança/Herança cultural.	Pela percepção da perspectiva de um valor de legado intergeracional em movimento de progressão, uma herança em permanente transmissão.
8° Conjunto: Memória Social; Identidade Cultural.	No cenário referente à transmissão da herança cultural dos grupos sociais às gerações, na passagem das tradições e construída na imagem do pertencimento cultural, o sentido da identidade, a marca grupal e distinta que vive no contexto da memória social.
9° Conjunto: Duplo Papel / Patrimônio Musealizado	A pesquisadora traz os autores: 1) Davallon (2009), que diz: “musealização é uma forma de patrimonialização” (DAVALLON, <i>apud</i> LIMA, 2013), e; 2) Desvallées e Mairesse: “A patrimonialização participa do processo de musealização, mas não o engloba totalmente: tudo que é musealizado é patrimonializado, mas tudo que é patrimonializado não é musealizado”. (DESVALLÉES; MAIRESSE, <i>apud</i> LIMA, 2015, p.396).

Fonte: Elaborado pela autora a partir de Lima (2015).

Tais aspectos abordados brevemente na pesquisa acima, ensejam construir um referencial teórico-prático com seus conteúdos de representação relacionados aos valores que são atribuídos aos bens pelos especialistas: as instâncias culturais e os profissionais. E, como é possível verificar, o referencial ilustra as faces do ato de musealizar, nomeado como Significações/Atributos - Juízo/Atitude.

Faz-se interessante trazer como destaque a frase que diz neste processo da musealização todos “os bens musealizados são patrimonializados, mas, nem tudo

que é patrimonializado é musealizado⁶⁰” (MAIRESSE, 2011, p. 254), enfatizada por Lima (2015), na pesquisa referenciada acima, no que concordamos e ousamos acrescentar que a patrimonialização pode ser considerada, inicialmente, como uma etapa que antecede o âmbito da musealização. Mendonça (2016, p. 55), afirma que a musealização apresenta-se como forma de garantir a proteção e a disseminação dos bens já patrimonializados e as informações referentes a estes bens, entendendo-a como instrumento de patrimonialização.

Indo um pouco mais além, e comungando com a afirmação acima, trazida no quadro de destaque, no que refere ao 5º Conjunto: Objeto; Pesquisa; Informação; Comunicação, que aborda o objeto patrimonializado como um bem musealizado que “adquire um valor de prova ao modo de uma testemunha, “nomeado por Mensch como ‘mensageiro de dados’ e por Desvallées e Mairesse como ‘portador de informação”” (LIMA, 2013, p.393), e realçamos aqui o quanto um determinado bem que passa pela etapa da patrimonialização, como ponderamos acima, deve ser devidamente selecionado e pesquisado seus valores, visto que o bem será exposto, como um documento reconhecido como portador de mensagem e informações, como testemunha, e será comunicado no âmbito do espaço do museu.

Trazendo realce para esta perspectiva, de objeto como testemunha, que podemos denominar como mensageiro, uma vez que ele é carregado de mensagens, concordamos com a afirmação de Soares (2018), que recorda os processos rituais de passagem de Victor Turner (1988), como se o objeto estivesse no liminar entre dois mundos, alçando um peculiar estatuto dos rituais, e o autor prossegue afirmando que, a característica de objeto e museália (objeto do museu), “serve como suporte para novas propriedades imateriais, que lhe são atribuídas no plano museológico, passando a operar como parte de uma performance” (BRULON SOARES, 2018, p. 201).

Vale trazer um parêntese para realçar a documentação dos acervos ou coleções museológicas, que tem um papel primordial para nos museus e para a musealização. A documentação museológica é apontada por Ferrez (1991), como o conjunto de informações, sobre os itens selecionados e coletados para musealizar, ao tempo que recupera as informações do bem patrimonial, numa perspectiva de “transformar as coleções dos museus de fontes de informações em fontes de pesquisa científica ou instrumentos de transmissão de conhecimento” (FERREZ, 1991, p.1). Considerando a

⁶⁰ Oportuno retomar e contemplar esta afirmação de que “tudo que é musealizado é patrimonializado, mas, tudo que é patrimonializado não é musealizado”. (DESVALLÉES; MAIRESSE, *apud* LIMA, 2013, p.36), lembrando das aulas da professora Diana Farjalla Correia Lima, da turma do Doutorado, PPG-PMUS da UNIRIO, em 2019, em que a professora Diana, por vezes defendia estas afirmações e deixava bem claro suas autorias.

complexidade e a riqueza de informações intrínsecas ao objeto, à museália, integrante de coleção numa exposição do museu, gera e dissemina muitas informações que serão comunicadas aos visitantes. Fechamos o parêntesis.

Reconhecendo que o sistema de comunicação museológica é um conjunto de partes que formam um sistema por constituírem uma interdependência, a partir da operação de uma série de ações, Cury (2006), afirma que as características do sistema de comunicação museológica está na sua globalidade, na sinergia dos elementos constantes no todo do processo, ou seja, assim como qualquer outro sistema, a interação dos elementos cruciais ao seu desenvolvimento, estabelecem a totalidade numa unidade orgânica indivisível. (CURY, 2006, p. 52). Neste processo, cada objeto ou bem patrimonial selecionado, detentor de informações que, a partir de estudos e pesquisas, são armazenadas e comunicadas, traz a perspectiva de conhecimento dos contextos nos quais os objetos existiram, suas funções primárias, e seus significado e valores, geralmente investigadas quando da entrada dos objetos no museu. (FERREZ, 1991, p.05).

A comunicação é considerada uma dentre outras funções técnico-conceituais que o museu lança mão pela aplicação da disciplina Comunicação no campo museológico. Para Lima (2007), a comunicação é uma disciplina recente, porém, é um processo tão antigo quanto a Humanidade. Atuando sob várias modalidades é parte intrínseca do sistema informacional e comunicacional do museu, da mensagem museológica veiculada pelas exposições e demais recursos utilizados pela Museologia para exercer essa função considerada como de ordem técnica no seu contexto e, desde os anos 70, sua presença tem sido estudada na Museologia. (LIMA, 2007). Assim ao processo de comunicação constante da musealização, são incorporadas amplas formas e instrumentos para intensificar a comunicação com a sociedade, seja através dos programas educativos, das exposições, oficinas, visitas técnicas, pesquisas, publicações e demais atividades culturais.

Como conjeturamos, fundamentados nos estudos dos autores: Soares (2018), Lima (2012), Desvallées e Mairesse (2013), e Mendonça (2020), entre outros apresentados, os processos de patrimonialização e de musealização compreendem a valorização seletiva do objeto, e os referidos processos, *ipsis litteris*, trazem em suas características a finalidade em comum: a preservação dos bens patrimoniais. Ferrez (1991, p.2), abaliza que os museus e a museologia vertem seus direcionamentos, basicamente, para a preservação, a pesquisa e a comunicação das evidências materiais do homem e do seu meio ambiente, de seu patrimônio natural e cultural.

Importa avultar que a teoria da Museologia está em transformação desde as últimas décadas do século XX e hoje, apesar do avanço, parecemos que o processo é

contínuo e, com ele, a própria noção de patrimonialização, Museu, Musealidade e Musealização. Porquanto, o que nos parece é que todos esses conceitos e processos se modificam a todo momento a partir da relação humana com seu meio. Assim sendo, a partir das discussões e dos autores, aqui apresentados, entendemos que a musealização é processo, compõe-se de um conjunto de ações sequenciais que desde a seleção e coleta do objeto, até a comunicação deste, é continuamente influenciado pelo aparato social dos testemunhos advindos no tempo e no espaço, e assim, converge para diferentes interpretações.

4.3 Turismo e Patrimônio – Valorização e Conflito

As viagens são uma necessidade do homem desde os tempos mais remotos. No início o movimento de pessoas de uma localidade para outra tinham como principal objetivo a sobrevivência e depois, desenvolveram-se com o intuito de conquistar novas terras e comercializar iguarias e, atualmente, uma grande parte delas tem como objetivo o lazer.

Observa-se uma nítida diferença entre os deslocamentos de épocas passadas e as viagens de hoje: enquanto as primeiras consistiam simplesmente em deslocamentos, a última pressupõe a existência da atratividade em conjunto com a infraestrutura turística. Para o pesquisador Luiz Renato Ignarra (2006), viagens de Marco Polo (1271), já mencionado na tese, o veneziano desbravador que chegou a visitar a China, a despeito das viagens de exploração comercial, podem ser consideradas as primeiras viagens de longo percurso. As viagens marcadas pelas grandes navegações, entre os séculos XV e XVI, como a de Fernando de Magalhães que deu volta ao mundo, duravam vários meses e levavam centenas de pessoas, teriam sido as precursoras dos cruzeiros marítimos da atualidade. (IGNARRA, 2006, p. 5).

No longínquo período destes deslocamentos de pessoas, antecedentes ao turismo que conhecemos hoje, tem-se viagens reservadas à elite⁶¹, apesar da precária infraestrutura para o deslocamento e os rudimentares meios de transporte, somando a escassez de estabelecimentos de hospedagem⁶². Devido à escassez de condições

⁶¹ Nos antecedentes do turismo, entre os séculos XVI e XVII, eram comuns os denominados "*Grand Tours*", viagens realizadas pelos jovens aristocratas, sempre acompanhados de um tutor, pelos principais centros europeus, com duração de 2 a 3 anos, com o objetivo de complementar sua educação. (IGNARRA, 2006).

⁶² No período entre os séculos XVII a XIX inicia-se o período denominado Turismo Romântico, caracterizado pelo fascínio pela natureza, que provoca a sua descoberta e valorização. De acordo com pesquisadores da evolução do turismo, marcam esta fase o aparecimento do primeiro Hotel Familiar na Inglaterra, a diligência torna-se um transporte rápido de passageiros. (PIRES, 2001).

estruturais, grandes esforços eram empreendidos na realização das viagens e isso impedia que fossem realizadas com frequência e por muitas pessoas.

A diversidade do patrimônio natural e cultural funciona como ímã que atrai visitantes ávidos por conhecer e experimentar o que os destinos têm a oferecer. O turismo é crescentemente apreciado como sendo um motivo de grande desejo da humanidade e, sobremaneira, movimento que tem potencial de geração de força positiva para as trocas culturais e conservação do patrimônio natural e cultural.

Apesar da calamitosa pandemia do *Coronavirus*⁶³ que impactou negativamente e acometeu mundialmente a todos, o turismo é reconhecido como atividade em franca expansão por esferas públicas e privadas e pelos estudiosos de diversas áreas, o turismo gera trocas simbólicas e está inserido na era da informação como instrumento primordial da modernidade, no mundo contemporâneo. Para o estudioso do turismo, Mário Beni (2001, p.35) "O fenômeno turístico é tão grande e complexo que é praticamente impossível expressá-lo corretamente; e por isso, autores preferem observar invariavelmente seus aspectos parciais ou, pelo menos, algumas de suas realidades isoladas". Uma vez que o turismo é fenômeno inegável que movimenta milhões de pessoas e traz severas mudanças em nível ambiental, econômico, social e cultural. Como destacado, o Patrimônio é fonte inesgotável de atratividade para a atividade turística. A união das referências culturais e do Patrimônio – sejam artefatos seculares, sejam escavações arqueológicas, saberes e fazeres de comunidades ou mesmo paisagens naturais, com a organização de facilidades para o desenvolvimento de atividades turísticas, oportunizam experiências que podem trazer transformações positivas para além dos elos que os une, reforça a potencialidade de que ambos sejam promotores da preservação das referências culturais das comunidades.

Os estudos e definições do movimento de pessoas com motivações turísticas vem sendo debatidos e acionam, desde o século passado, reuniões e congressos formulados por órgãos empenhados na compreensão do turismo. A Organização das Nações Unidas (ONU), juntamente a Organização Mundial do Turismo (OMT)⁶⁴, trazem

⁶³ A pandemia causada pelo Coronavírus, que trouxe forte impacto para a saúde, causando inclusive milhares de mortes, fez com que os países fechassem suas portas de entrada e saída em *lockdown*... etc, impactou drasticamente todos os setores da economia, inclusive o mercado das viagens, com a suspensão dos serviços de todas as modalidades do transporte (aéreo, marítimo, rodoviário e ferroviário), causando fechamento temporário de agências, atrativos, hotéis, restaurantes, assim, causando uma certa paralisa em todo o movimento de pessoas em todo o mundo.

⁶⁴ A Organização Mundial do Turismo (OMT) é a organização internacional líder no campo do turismo, promove o turismo como um impulsionador do crescimento econômico, desenvolvimento inclusivo e sustentabilidade ambiental e oferece liderança e apoio ao setor na promoção de políticas de conhecimento e turismo em todo o mundo. Fonte: <http://www2.unwto.org/>. Acesso em 10 de setembro de 2022.

como marco inicial nas discussões, o ano de 1925, quando ocorreu o Primeiro Congresso Internacional de Associações Oficiais de Tráfego Turístico⁶⁵, organizado em Haia, (março de 1925), para tratar do crescente desenvolvimento do turismo.

Ao longo de seu percurso histórico, a OMT, bem como suas instituições antecessoras, trabalharam no sentido de conseguir formular conceitos com o objetivo de orientar a instituição e seus membros na elaboração de dados estatísticos, visando um sistema mundial de informações unificado e ao historiar sua própria trajetória, a OMT relata que as primeiras ações para estabelecer um leque de definições internacionais sobre o turismo datam de 1937, quando teve lugar uma reunião de especialistas para definir o conceito de turista. (PAKMAN, 2012, p.5). Foram décadas em que estudiosos de áreas envolvidas pela atividade, como a geografia, a economia, a sociologia, a história, entre outras, cunhavam conceitos que, muitas vezes, direcionados os olhares pelas especialidades de cada área, traziam apreciações limitadas do que melhor definiria os processos de produção do turismo.

A Organização Mundial do Turismo, é a agência das Nações Unidas responsável pela promoção do turismo responsável, sustentável e universalmente acessível, que visa incentivar a implementação do Código Global de Ética para o Turismo, maximizando a contribuição socioeconômica do turismo e minimizando seus possíveis impactos negativos, assim, a OMT tem se consagrado mundialmente por apresentar as estatísticas da atividade turística dos destinos de todo o mundo.

O pesquisador Elbio T. Pakman (2012), fez uma análise das definições do turismo ao longo da evolução da OMT⁶⁶, e traz ponderações sobre o percurso das reuniões e os resultados dos marcos históricos dos Comitês Internacionais de discussões da ONU e da OMT, junto a outras instituições internacionais. O estudo resultante das reuniões dos Comitês Internacionais, denominado: Conta Satélite do Turismo: Marco Metodológico Recomendado. (NU / OMT / CCE / OCDE, s/d.), traz na sua introdução, uma definição de turismo “nada tradicional até então nas publicações da OMT e das organizações parceiras principais (ONU, OECD).” (PAKMAN, 2012, p. 18).

⁶⁵O evento resultou na sua institucionalização com o nome de Congresso Internacional de Associações Oficiais de Tráfego Turístico (mais conhecido pela sua sigla em inglês, ICOTT – International Congress of Official Tourist Traffic Associations).

⁶⁶ Em seu artigo intitulado: Sobre as definições de turismo da OMT: uma contribuição à História do Pensamento Turístico, o pesquisador traça os marcos históricos dos Comitês Internacionais de discussões da ONU e da OMT, junto a outras instituições internacionais. Pakman (2012), destaca em seu estudo, que a última definição cunhada pela OMT e suas formulações de 2008 (na versão reduzida e na versão completa), junto das demais instituições supracitadas, não estão difundidas, porém parecem marcar uma nova fase no entendimento do turismo por parte da OMT, quiçá, estas últimas definições ocupam lugar de destaque nas publicações oficiais da OMT, que apenas apresenta o conceito de turismo no início do relatório do estudo de 2008. (PAKMAN, 2012).

O turismo, enquanto fenômeno impulsionado pela demanda, refere-se às atividades dos visitantes e a seu papel na aquisição de bens e serviços. Também pode ser considerado a partir da perspectiva da oferta, e nesse caso o turismo passa a ser entendido como um conjunto de atividades produtivas concebidas para atender fundamentalmente os visitantes. Um visitante é uma pessoa que viaja a um destino principal diferente ao de seu entorno habitual, com duração inferior a um ano, com qualquer finalidade principal (lazer, negócios ou outro motivo pessoal) que não seja ser empregado por uma entidade residente no país ou lugar visitado. (NU / OMT / CCE / OCDE, s/d, p. 1).

No estudo supracitado, a OMT traz também uma definição com versão reduzida: “O turismo é um fenômeno social, cultural e econômico, que envolve o movimento de pessoas para lugares fora do seu local de residência habitual, geralmente por prazer.” (NACIONES UNIDAS / UNWTO, s/d), em que mantém, genuinamente, o âmago contido nas definições de turismo de 1994 e 2001.

No núcleo das definições do turismo, apesar dos olhares conceituais multidisciplinares envolvidos:

- O movimento de pessoas que se afastam de sua residência habitual e se deslocam para outros lugares;
- As motivações atraem a conhecer e experimentar situações e culturas diferentes e;
- A demanda pelos serviços e equipamentos turísticos.

As motivações dos viajantes turistas contemplam viagens a negócios, para descanso de férias, participação nos mais diversos tipos de eventos, tratamentos de saúde, entre outros, e este movimento dos viajantes demanda equipamentos e serviços para atendimento aos viajantes. De acordo com a OMT os viajantes são os consumidores de serviços turísticos, e podem ser classificados em: turista, excursionista e visitante.

Figura 13. Quadro – Viajantes Consumidores do Turismo

Viajantes Consumidores do Turismo	
Turista	É a pessoa que, livre e espontaneamente, por período limitado, viaja para fora do local de sua residência habitual, a fim de exercer ações que, por sua natureza e pelo conjunto das relações delas decorrentes, classificam-se em algum dos tipos, modalidades e das formas de Turismo.
Excursionista	É a pessoa que viaja e permanece menos de 24 horas em receptivo ou localidade que não seja o de sua residência fixa ou habitual, com as mesmas finalidades que caracterizam o turista, mas sem pernoitar no local visitado.
Visitante	Embora este termo caracterize tanto os turistas quanto os excursionistas, convencionou-se hostilizá-lo para designação de participantes de Turismo Marítimo ou Fluvial que visitam uma localidade durante o dia e fazem uso de seus componentes turísticos, mas à noite retornam a embarcação para nela pernoitar

Fonte: Adaptado de OMT, 2022.

É comum nos estudos o turismo ser referenciado com o termo indústria, a indústria sem chaminés, sugerindo que a atividade seja uma junção de fábricas de

viagens e turismo. Porém deve-se considerá-lo como um segmento da economia, um setor de serviços que tem por objetivo a satisfação das necessidades e das. O turismo é tratado por autores e estudiosos como fenômeno turístico. Um dos mais respeitados pesquisadores do turismo, que se dedicou aos estudos nas últimas décadas do século XX, em que houve o *boom* do turismo no país, o turismólogo Mário Carlos Beni (1998), afirma que,

O elemento concreto do fenômeno traduz-se no equipamento receptivo e no fornecimento dos serviços para a satisfação das necessidades do turista, que se denomina Empresa de Turismo. Ela é complexa e, em grande parte, responsável pela produção, preparação e distribuição dos bens e serviços turísticos. (BENI, 1998, p.41).

Assim posto, o desenvolvimento e a exploração da atividade turística, qualquer que seja a localidade onde ocorra, está sujeita a existência de condições ideais que precisam ser tratadas em conjunto, garantindo o sucesso ou o fracasso do destino ou do empreendimento turístico. Para se realizar uma visita a uma cidade histórica, por exemplo, são necessários serviços turísticos e uma infraestrutura que sirva como apoio a atividade, portanto, a atividade turística tem como objeto concreto a localidade que motiva o deslocamento, assim como as facilidades que permitem o traslado e a residência temporal. Este conjunto de elementos, imprescindíveis a atividade turística de acordo com Beni (1998), é denominada de oferta turística, o conjunto dos recursos naturais e culturais que, em sua essência, constituem a matéria-prima da atividade turística porque, na realidade, são esses recursos que provocam a afluência de turistas. “A esse conjunto agregam-se os serviços produzidos para dar consistência ao seu consumo, os quais compõem os elementos que integram a oferta no seu sentido mais amplo, numa estrutura de mercado.” (BENI, 1998, p..53).

Neste mercado competitivo de destinos, tem-se o encontro da oferta e da demanda turística. De um lado, as facilidades e atratividade do turismo – a oferta turística, composta pelos atrativos, bens naturais e culturais, como cachoeiras e festas religiosas, os serviços de alimentação, os acessos, os serviços de hospedagem e as atividades de entretenimento. De outro lado, os consumidores do turismo – a demanda, composta pelos turistas, excursionistas e visitantes.

Em alguns casos, o equipamento de transporte, além de realizar o deslocamento do passageiro ou turista, atinge sentido maior, sendo, inclusive, o atrativo da viagem. Caso que vimos quando o equipamento é o navio de cruzeiro, e o passeio turístico de trem, que, além de transportar os passageiros de uma estação a outra, carrega a toda a simbologia que lhe é própria, como nostalgia que os trens carregam, um transporte diferente do habitual. Neste caso, o patrimônio ferroviário figura como infraestrutura da oferta turística, como equipamento do meio de transporte turístico, ao ponto que exerce

a função de atrativo do patrimônio cultural para o turismo, assunto quem veremos em capítulo a frente.

Na composição da oferta turística os bens do patrimônio considerados atrativos e recursos naturais para a atividade turística são constituídos pelos elementos naturais (físicos), a fauna e a flora, e os recursos culturais são aqueles constituídos de valores criados pela atividade do homem, como patrimônio arquitetônico, a produção cultural, popular ou erudita., são de interesses históricos e culturais, realizações técnicas e científicas, e eventos. (IGNARRA, 2006, p.51).

Figura 14. Quadro – Atrativos Turísticos Naturais e Culturais

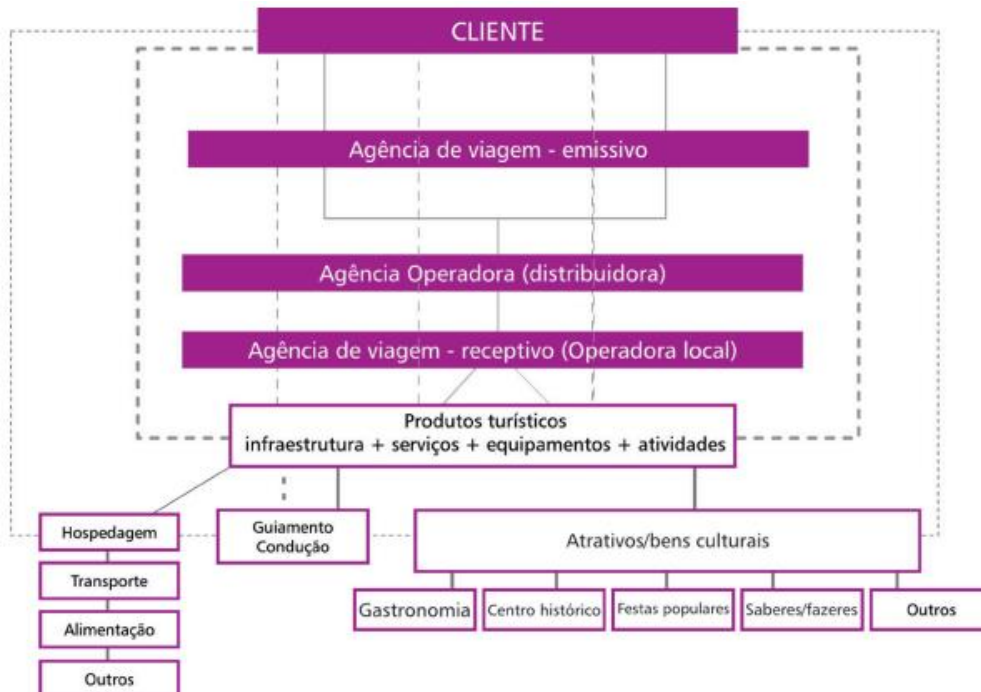
RECURSOS NATURAIS	RECURSOS CULTURAIS
Montanhas: picos, cumes, serras, montes, morros, colinas	Monumentos: arquitetura civil, religiosa e funerária, industrial e agrícola, militar, ruínas, escultura, pintura, outros legados.
Planaltos e planícies: chapadas, tabuleiros, patamares, pedras tabulares, vales, rochedos;	Sítios: históricos e científicos.
Costas ou litoral: praias restingas, mangues, baías, enseadas, sacos, cabos e pontas, falésias, dunas	Instituições culturais de estudo, de pesquisa e de lazer: museus, bibliotecas, arquivos, institutos históricos e geográficos.
Terras insulares: ilhas, arquipélagos, recifes, atol	Manifestações, Usos e Tradições Populares: Festas, e comemorações religiosas, populares e folclóricas, cívicas; Feiras e mercados; Gastronomia típica.
Hidrografia: rios, lagos, lagoas, praias fluviais e lacustres, pântanos, quedas d'águas, fontes hidrominerais e termas	Realizações Técnicas e Científicas Contemporâneas: Exploração mineral assentamento urbano; zoológicos/aquários/viveiros; exploração agrícola; planetários; jardins botânicos.
Parques e reservas da fauna e da flor;	Acontecimentos Programados: Congressos e Convenções; Feiras; Realizações desportivas; Realizações culturais/artísticas; Realizações gastronômicas.
Grutas, cavernas e furnas; Áreas de caça e pesca.	

Fonte: Adaptado de Ignarra (2006).

Na composição da oferta, os bens do patrimônio natural e cultural são os recursos que trazem a atratividade para o turismo, ou seja, produz a motivação para as viagens, faz com que os consumidores turistas escolham um determinado destino em detrimento a outro. Dizendo em outras palavras, um turista motivado por atividades inerentes ao ecoturismo, fará escolhas de destinos com atratividade do patrimônio natural, escolhendo sua viagem para um parque nacional, ou áreas litorâneas. Enquanto o turista que é motivado por conhecer os cafezais e o beneficiamento do café, por exemplo, escolherá destinos que ofertam este tipo de serviço de visitação. O seja, de um lado as motivações e desejos que estimulam o deslocamento turístico, e do outro lado, a movimentação demanda serviços específicos para atendimento aos turistas e visitantes. Na cadeia produtiva do turismo (Vide figura 15 abaixo), o fluxo de serviços vai desde a compra da viagem (através de agência específica ou não), até a viagem propriamente dita, com o uso dos equipamentos de transportes para acessar a

destinação, até os serviços específicos do destino, como hospedagem, alimentação e os atrativos culturais.

Figura 15. Cadeia Produtiva do Turismo Cultural



Fonte: Brasil (2010, p. 77).

Os atrativos culturais são a oferta diferencial do turismo, o que gera a motivação de visitação aos destinos turísticos, os elementos do cotidiano das pessoas que residem em uma determinada localidade não lhes chamam atenção, porém, podem ser extremamente atrativos para os turistas, geralmente, o atrativo turístico possui maior valor quanto mais acentuado for seu caráter diferencial. Na concepção de Ignarra (2006), um museu sobre a história de um determinado destino pode ter dada importância para os seus habitantes e nenhuma para os visitantes, e assim, na mesma proporção de interesse, um santuário religioso pode ter grande atratividade para os adeptos daquela religião e nenhuma para outras, uma vez que os atrativos estão relacionados com as motivações de viagens dos turistas e a avaliação que fazem desses elementos. (IGNARRA, 2006, p.51).

Com o crescimento do turismo, alcançando grandes proporções no último quartil do século XX, em que países despontam como campeões nos números da movimentação de pessoas para conhecer seu patrimônio, alguns países e cidades se tornaram sinônimo de atratividade para o turismo cultural, países como França e Itália lideram estatísticas de viagens como proprietários de um patrimônio secular europeu, como a Torre Eiffel em Paris que recebe visitantes de todo o mundo.

As atividades turísticas e suas relações com o patrimônio cultural, tanto em termos mundiais quanto no Brasil, obtiveram a incorporação de novas formas de relacionamento com a cultura dos visitados e o incremento de serviços especializados nas viagens denominadas culturais, levando à caracterização do segmento denominado Turismo Cultural. Esse tipo de turismo, e todo o processo de produção que ele agrupa, como gestão, preservação, pesquisa e atratividade, vem sendo debatido, especialmente a partir da década de 90, pelos especialistas e Ministérios brasileiros, que, junto a EMBRATUR – Instituto Brasileiro de Turismo, sem que o marco conceitual de Turismo Cultural tivesse sido oficialmente estabelecido. Na virada do século, uma releitura da atividade e da abordagem histórica e da prática turística de caráter cultural no país e no mundo resultou na definição de uma concepção construída a partir das contribuições do Grupo Técnico Temático de Turismo Cultural⁶⁷. A delimitação da abrangência do recorte conceitual do segmento, diante da amplitude de possibilidades da interação turismo e cultura, é condição primordial para o direcionamento das políticas públicas integradas entre patrimônio e turismo. Assim, o segmento denominado Turismo Cultural,

compreende as atividades turísticas relacionadas à vivência do conjunto de elementos significativos do patrimônio histórico e cultural e dos eventos culturais, valorizando e promovendo os bens materiais e imateriais da cultura. (BRASIL, 2010).

A experimentação das atividades propostas numa viagem, muitas vezes, é a motivação da escolha do destino pelo turista que deseja vivenciar a atratividade do patrimônio histórico e cultural. A vivência desejada pelo turista implica, essencialmente, das manifestações geradas na relação do turista com a cultura visitada, ou seja, refere-se as experiências participativas, contemplativas e de entretenimento e ao conhecimento alcançado com a visita.

Como já mencionado anteriormente, o ICOM em colaboração com a UNESCO, entre outras agências internacionais, além de atuarem nos comitês temáticos definindo diretrizes relacionadas ao patrimônio e aos museus, direcionam esforços de decisões acautelatórias preservacionistas relacionadas ao patrimônio no contexto do desenvolvimento turístico, isto para assegurar a preservação do patrimônio e mitigar as transformações advindas da relação, um tanto conflituosa, entre patrimônio e turismo. Na esperança de manter um diálogo continuado e viabilizar políticas para implementar uma aproximação holística e sustentável da atividade turística e do patrimônio cultural.

⁶⁷ Grupo Temático de Turismo Cultural, no âmbito da Câmara Temática de Segmentação do Conselho Nacional do Turismo em 03 de fevereiro de 2005. Destaca-se que os estudos inerentes a segmentação e tipologia do turismo datam de 2006, estendendo-se até 2010, ou seja, não temos estudos atualizados.

Na Carta do Turismo Cultural, elaborada em 1976, os representantes do ICOMOS, reunidos em Bruxelas (Bélgica), no Seminário Internacional de Turismo Contemporâneo e Humanismo, destacam a base de atuação para as partes envolvidas, ressaltando que, por um lado, as entidades representativas do setor turístico e, por outro, as de proteção do patrimônio natural e cultural, devem estar profundamente convencidas de que a preservação e promoção do patrimônio natural e cultural para o benefício da maioria somente se pode cumprir dentro de uma ordem pelo qual se integram os valores culturais e os objetivos sociais e econômicos que contemplam os planos e recursos da União, estados, municípios. O documento adverte ainda que “qualquer que seja sua motivação e os benefícios que possui, o turismo cultural não pode estar desligado dos efeitos negativos, nocivos e destrutivos que acarreta o uso massivo e descontrolado dos monumentos e dos sítios” (CARTA DE TURISMO CULTURAL, 1976). O referido documento considera que o turismo cultural:

É aquela forma de turismo que tem por objetivo, entre outros fins, o conhecimento de monumentos e sítios histórico-artísticos. Exerce um efeito realmente positivo sobre estes tanto quanto contribui - para satisfazer seus próprios fins - a sua manutenção e proteção. Esta forma de turismo justifica, de fato, os esforços que tal manutenção e proteção exigem da comunidade humana, devido aos benefícios socioculturais e econômicos que comporta para toda a população implicada. (CARTA DO TURISMO CULTURAL, 1976).

Na 12ª Assembleia Geral realizada no México, em 1999, o ICOMOS organizou a Carta Internacional do Turismo Cultural, que traz no subtítulo “A Gestão do Turismo nos Sítios com Significado Patrimonial. A proposição constante da Carta Internacional do Turismo Cultural de 1999⁶⁸, visa estabelecer alicerces que permitam acordo bilateral entre as instâncias responsáveis pela preservação do patrimônio e pelo desenvolvimento do turismo, assim, trazendo ênfase para a preservação e gestão dos bens patrimoniais que são como produtos atrativos de consumo para a atividade turística. Um dos objetivos da Carta é facilitar e encorajar o diálogo entre os interesses do patrimônio e do turismo, destacando a preservação patrimonial e a natureza frágil dos sítios, do patrimônio material e das culturas vivas. Na Carta são propostos seis princípios:

- Princípio 1: incentivo ao conhecimento e conscientização da comunidade local e dos visitantes acerca do patrimônio;
- **Princípio 2: gerir a dinâmica entre o patrimônio e o turismo, na atualidade garantindo sustentabilidade para o conhecimento das gerações futuras;**

⁶⁸ A Carta Internacional do Turismo Cultural, de 1999, foi atualizada em 2002, trazendo nova composição da metodologia de avaliação de bens culturais, adicionando um glossário de termos especializados, porém, manteve idênticos os princípios norteadores da Carta de 1999.

- Princípio 3: garantir integridade para a boa experiência do visitante do bem patrimonial, garantindo que a visita seja satisfatória e agradável;
- Princípio 4: envolver as comunidades locais e indígenas no planejamento para as atividades do turismo e da conservação do patrimônio;
- Princípio 5: A atividade turística patrimonial deve garantir benefícios à comunidade local;
- Princípio 6: promover programas que visam proteger e valorizar as características do Patrimônio Natural e Cultural. (CARTA ICOMOS MEXICO 1999, grifo nosso).

Considerando a dinâmica dos valores em conflito das relações entre os bens patrimoniais, os atrativos turísticos, e a atividade turística, o segundo princípio norteador da Carta mencionada acima, alerta para a gestão de uma forma sustentada para as gerações atuais e futuras. Os sítios com significado cultural têm um valor intrínseco para todas as pessoas, constituindo alicerce para a diversidade cultural e desenvolvimento social, portanto, a proteção e a conservação a longo prazo das culturas vivas, da integridade física e ecológica das coleções, são componentes essenciais na gestão das políticas sociais, culturais, econômicas e de desenvolvimentos das atividades turísticas. (CARTA ICOMOS, MEXICO 1999).

O patrimônio cultural revelado através da pintura, escultura, teatro, dança, música, gastronomia, literatura, arquitetura, folclore, entre outros, formam uma combinação que permite a vivência da diversidade cultural brasileira, ou seja, a cultura e seus diversos desdobramentos são a base do Turismo Cultural. Outra questão importante constante das práticas do turismo cultural⁶⁹ diz respeito ao assunto fonte de reflexão para a tese, a valorização dos bens materiais e imateriais da cultura.

Como já elucidado, no mercado de viagens, o turismo tornou-se num fenômeno complexo que envolve dimensões políticas, econômicas, sociais, culturais, educacionais e ambientais e seu crescimento, em escala mundial, corresponde ao incremento constante do tempo livre nas sociedades, sendo considerado imprescindível o estudo de suas transformações e impactos culturais, sociais e ambientais. O artigo 4º do Código de Ética Mundial para o Turismo, adotado pela Assembleia Geral da OMT em 1999 e aprovado pela Assembleia Geral das Nações Unidas (ONU) em 2001, ressalta que a relação do turismo com o patrimônio cultural da humanidade contribui para a sua valorização.

⁶⁹ Ressalta-se que os deslocamentos para fins religiosos, místicos e esotéricos, e de visitação a determinados grupos étnicos (nos quais o atrativo principal é a identidade e modo de vida de cada um) e atrativos cívicos são aqui entendidos como recortes no âmbito do Turismo Cultural e podem constituir outros segmentos para fins específicos: turismo cívico, turismo religioso, turismo místico e esotérico e turismo étnico. O turismo gastronômico, entre outros, pode também estar incluído no âmbito do Turismo Cultural, desde que preservados os princípios da tipicidade e identidade. (BRASIL, 2010).

A utilização turística dos bens culturais pressupõe sua valorização e promoção, bem como a manutenção de sua dinâmica e permanência no tempo. Valorizar e promover significa difundir o conhecimento sobre esses bens e facilitar-lhes o acesso e o usufruto, respeitando sua memória e identidade. É também reconhecer a importância da cultura na relação turista e comunidade local, aportando os meios para que tal inter-relação ocorra de forma harmônica e em benefício de ambos. (BRASIL, 2010).

Dos benefícios proporcionados pelo segmento do turismo cultural e suas diversas derivações, destacam-se: a valorização da identidade cultural, o resgate e a dinamização da cultura, a preservação do patrimônio histórico e cultural e o intercâmbio cultural. É preciso que se reconheça ainda a força geradora de postos de trabalho, emprego e renda que o Turismo Cultural impulsiona, dinamizando o setor de negócios e a economia.

Ainda que a valorização gerada pela atividade e uso turístico seja um elo propulsor de preservação, os impactos negativos pelo mal uso do patrimônio pode ser uma ameaça a manutenção da atividade, ou seja, por um lado o turismo vem contribuir para a preservação do patrimônio cultural, por outro lado, a atividade turística atua como agente de descaracterização e destruição do patrimônio. No mesmo peso, o impulso econômico provocado pelo turismo como positivo, pode ser uma ameaça permanente a paisagem cultural e ao modo de vida das populações anfitriãs.

As transformações negativas sucedidas da atividade podem ser ponderadas com planejamento integrado das ações que envolvem especificamente o Turismo Cultural. A gestão integrada que propõe os elos entre a comunidade, as políticas públicas e os especialistas das áreas envolvidas devem direcionar questões sobre ordenamento, estruturação e promoção do segmento, a fim de potencializar os impactos positivos que a atividade pode gerar e minimizar os possíveis impactos negativos, assegurando, com isso, a sustentabilidade do turismo, (BRASIL, 2007), bem como a preservação da atratividade dos bens culturais.

Para tanto, é importante se trabalhar o planejamento integrado com processos de mobilização e participação comunitária, promovendo com isso inclusão social, contribuindo para que o turismo possa ajudar a estimular o interesse dos moradores por sua própria cultura, suas tradições, costumes e patrimônio histórico e conseqüentemente ajudando na recuperação e conservação de elementos culturais de valor para os turistas. (BRASIL, 2007).

Um bom exemplo de participação comunitária no planejamento integrado do turismo e do patrimônio é o projeto implementado no distrito mineiro de Conceição do Formoso, em Santos Dumont, MG., que vem desenvolvendo ações integradas em prol da implementação do turismo. A partir da demanda da comunidade que sentia a

necessidade de encontrar caminhos para a valorização do potencial de atratividade – natural e cultural, para visitação e a organização do receptivo turístico local, ações integradas entre a liderança da comunidade e instituições como o IF Sudeste MG.⁷⁰, e Sebrae, desde 2017, vem contribuindo significativamente tanto para a valorização do modo de vida no meio rural da localidade, quanto para resgatar tradições culturais. Na proposta de promover a criação e a melhoria de serviços turísticos associados aos saberes locais, o projeto desenvolvido em Conceição do Formoso fomenta “propostas de desenvolvimento que articula valorização da cultura e do patrimônio, aumento da renda familiar com a troca de saberes, o cuidado ambiental e a garantia de direitos.” (SOARES e BRITTES, 2019, p.12). Desde então, a localidade vem colhendo ações positivas, como o aumento do fluxo de visitantes em finais de semana e eventos tradicionais como a Festa de Formoso, o resgate do artesanato, a revitalização das casas, a implantação de casas de hospedagem estilo Cama e Café e a valorização do patrimônio cultural. (SOARES e BRITTES, 2019, p.15).

Assim, compreender este emaranhado de dimensões que movimentam pessoas em todo o mundo, acionadas pelas mais diversas motivações, é tarefa desafiadora, considerando que o movimento turístico envolve áreas multidisciplinares e é uma das práticas mais importantes para as trocas culturais, proporcionando experiências e conhecimento sobre o legado cultural herdado do passado e as cercanias sociais contemporâneas.

Para que possamos adentrar na seara do Turismo que envolve a atratividade do patrimônio ferroviário, na seção seguinte abordaremos breve história de Thomas Cook, considerado o precursor dos agentes e das agências de viagens no mundo e algumas ponderações sobre o turismo ferroviário.

4.4 Thomas Cook e o Turismo Ferroviário

Se observarmos a história do turismo, veremos que as motivações culturais estão relacionadas ao fenômeno do turismo desde os primeiros deslocamentos, especificamente o *Grand tour*, praticado no século XVIII pela juventude europeia que realizava viagens por prazer, a fim de visitar monumentos e culturas mais antigas, vistas somente nos livros (SALGUEIRO, 2002). As viagens de longa duração, elaboradas pelos condutores de viagens da época, destinadas para os jovens europeus, nobres e

⁷⁰ Professoras do Campus Santos Dumont, do IF Sudeste MG., propuseram e implementaram o projeto pioneiro em Conceição do Formoso intitulado: Turismo é Bom e dá Trabalho, projeto proposto e coordenado pela autora em 2017 e 2018, que, inclusive dá nome a Associação de Turismo criada em 2019 na comunidade.

burgueses, “eram viagens de formação com o objetivo de conhecimento de outros povos e culturas, criando assim uma formação cultural que lhes serviria para ser mais bem aceito no seu próprio país e investir nas tarefas de liderança e governança”. (PÉREZ, 2009, p. 106).

Apesar de não estarem definidas de forma clara, a fase do turismo moderno surge após Revolução Industrial, “fruto de grandes transformações socioeconômicas, tecnológicas e culturais que se iniciaram no final do século XVIII. (PIRES, 2001, p. 5). A combinação destas transformações, causadas pela urbanização, o aumento e a valorização do tempo livre conquistado a partir da redução da jornada de trabalho e dos fins de semana remunerados, foi primordial para a evolução dos deslocamentos de pessoas, junto ao desenvolvimento da infraestrutura de transportes e de serviços, tornando as viagens mais rápidas, seguras e acessíveis para maior número de viajantes.

Desta posta, os viajantes se deslocavam sem infraestrutura de transportes e de serviços por séculos e a era das ferrovias representou uma grande etapa no desenvolvimento do turismo, período que propiciou o surgimento das viagens em massa e dos agentes e operadores turísticos, que desenvolvem nova maneira de organizar e vender os serviços específicos ao turista, com a elaboração de cartazes e pacotes turísticos. A grande vantagem para a realização das viagens com o advento dos equipamentos ferroviários se deu a partir do incremento de possibilidade de viagem para as classes menos favorecidas, e por isto criaram diferentes categorias de vagões nos trens. O advento das ferrovias no século XIX propiciou deslocamentos entre distâncias maiores em períodos menores, com isso, o turismo ganhou grande impulso. Nesta fase da Idade Moderna do Turismo⁷¹ o grande destaque, delineado em diversos estudos históricos do turismo, traz o missionário inglês Thomas Cook, como o precursor da organização de pacotes de viagens. Em 1841 Thomas Cook⁷² organizou uma viagem de trem, para aproximadamente 570 passageiros, entre as cidades de Leicester e Loughboroug, na Inglaterra, para participarem de um Congresso antialcoólico. “O sucesso foi tanto que sua empresa passou a organizar excursões para a parte

⁷¹ Estudiosos da evolução da atividade turística apontam que na fase da Idade Moderna, pós Primeira Guerra Mundial, o turismo começa a tomar maior impulso, inclusive como nova área de estudo. No final da guerra, o automóvel passa a ser utilizado com mais frequência como meio de transporte de passageiros. Tendo sua atividade praticamente paralisada, logo após a Segunda guerra Mundial (1939-1945). Retomando os investimentos em infraestrutura e a atividade na década de 60, no Brasil no mundo. [RUSCHMANN (1996), PIRES (2001), IGNARRA(2006)].

⁷² Em 1850, Thomas Cook criou uma agência de viagem e elaborou o "*individual inclusive tour*" e iniciou a utilização do "*voucher*" nos estabelecimentos de hospedagem. Em 1872 Thomas Cook cria e começa a utilizar o "*Circular Note*" (antecedente do *Traveller Check*). [(BENI (1994), RUSCHMANN (1996), PIRES (2001), IGNARRA(2006)].

continental da Europa. A empresa prosperou e passou a ser considerada a primeira agência de viagens do mundo” (IGNARRA, 2006, P.5).

Figura 16. Tomas Cook



Fonte: Thomas Cook.

Para o sociólogo Reinaldo Dias (2005), a mais significativa contribuição de Cook⁷³ foi organizar uma viagem com um pacote de serviços incluídos, como transporte, acomodação e atividades no local de destino, procedimento que passou a ser copiado em todo o mundo. As viagens que até então eram realizadas por necessidade – não eram apazíveis e principalmente voltadas para a educação – tornaram-se atrativas; o entretenimento e o prazer tinham lugar garantido, e assim foi introduzido um novo conceito, o de gozar as férias em lugares distantes do seu local habitual de residência (DIAS, 2005, p. 35).

Quando Thomas Cook começou a organizar suas primeiras viagens, partindo da Inglaterra para Paris, encontrou resistência das empresas ferroviárias que negaram tarifas especiais. Com isto fundou a mais longa rota para a França, passando pela Holanda via Antuérpia, na Bélgica. Havia ainda facilidades para as pessoas que não falavam francês, principalmente nos contatos com hotéis. Com o passar do tempo surgiu-se também o interesse por viagens independentes de agenciamento, o que facilitou a negociação entre as empresas ferroviárias e os passageiros, assim, foram firmados vários acordos com hotéis nos itinerários dos trens. (PIRES, 2001; DIAS, 2005). Algumas críticas começaram a surgir em decorrência do grande número de turistas que visitavam cidades históricas da Itália causando impactos turísticos nos

locais visitados. Com a experiência adquirida com os bilhetes de trem, Cook criou cupons de hotel⁷⁴ objetivando recuperar o mercado.

No turismo contemporâneo, período caracterizado pelo rápido desenvolvimento da atividade, expandindo-se pelo mundo, e crescendo em quantidade e diversidade de equipamentos e serviços oferecidos, as motivações de viagem se ampliam, não sendo mais apenas a do lazer, mas por saúde, para negócios e cultura. As viagens tornam-se acessíveis a grande parte da população, em parte, pelos sistemas de crédito. Adquirem o *status* de necessidade. O seu rápido desenvolvimento provoca a preocupação com o planejamento, a regulamentação e a profissionalização do setor. O agente de viagens passa a exercer um importante papel na organização da atividade e tem-se o incremento dos estudos e pesquisas em turismo, com a criação dos bacharelados de turismo, iniciando na década de 80. A partir dos anos 90 tem-se a valorização do conhecimento como instrumento para desenvolver o turismo, amplia-se a profissionalização do setor com acirrada concorrência entre os destinos e a criação de novos destinos.

Nos destinos mineiros, como em Tiradentes e Santos Dumont, encontram-se vestígios que indicam que seu passado e sua história foram escritos pelos trilhos. “As locomotivas e os vagões, junto a fumaça e os apitos dos trens, estão gravados nas memórias dos sandumonenses que construíram suas histórias de vida em torno da ferrovia.” (BRULON SOARES, 2012).

É interessante atentar que dos doze (12) espaços de preservação ferroviária criados nas décadas de 1980 e 1990, apontados por Lucas Neves Prochnow (2014), quatro espaços encontram-se em municípios mineiros, como São João Del Rei, Juiz de Fora, Barbacena e Belo Horizonte, desde então, abertos à visitação⁷⁵. Isto nos permite afirmar que, desde finais da segunda metade do século XX, o legado da ferrovia brasileira já assinalava abundantes interesses preservacionistas com o incremento de ações efetivas direcionadas para tal, processos que porventura se deram a partir da diminuição – até a quase extinção do uso dos trens para o transporte de passageiros

⁷⁴ Dessa forma, o filho de Thomaz Cook, seu sócio decidiu criar o circular notes que seria precedente dos atuais *traveller's checks* onde os clientes adquiriam os cupons (moeda circulante) podendo ser trocadas nos hotéis participantes. Suas idéias eram sempre surpreendentes e mostravam a rapidez em criar modalidades para facilitar as viagens. Assim, Cook e sua família fizeram fortuna com o turismo, tornando as viagens mais acessíveis e motivando cada vez mais as pessoas a viajarem. As viagens passaram a ser considerada a comercialização do sonho, principalmente com a melhoria dos meios de hospedagens, transporte e alimentação. (DIAS, 2005).

⁷⁵ São eles: Centro de Preservação da História Ferroviária de Minas Gerais, São João Del Rei (1981); Núcleo Histórico Ferroviário de Juiz de Fora (1985); Núcleo Histórico Ferroviário de Belo Horizonte (1989); Centro Ferroviário de Cultura de Barbacena (PROFAC / CEFEC), (1992). (PROCHNOW, 2014, p.92).

Na experiência da atividade turística motivada pela atratividade do patrimônio ferroviário, incluem-se a visitação a Estações para observação da arquitetura ferroviária, visitas para apreciação de locomotivas e vagões estacionados em espaços de memória e museus ferroviários, sinos, documentos e fotografias. Desta forma, o turismo ferroviário, uma das modalidades desenvolvidas dentro da tipologia Turismo Cultural, desenvolve suas atividades e serviços em torno dos bens ferroviários.

Consideramos após levantamentos bibliográficos e pesquisas remotas que uma das atratividades que mais acende a motivação para a fruição do turismo ferroviário é o passeio de trem. Ir de um ponto a outro dentro do país, em pequenos trechos ferroviários, ou até mesmo entre vários países, como acontece entre países da Europa, a bordo de um comboio ferroviário, em cabines especiais ou não, suscita desejo e motivação na escolha de roteiros de viagens. O passeio pode ser experimentado em vários tipos de litorinas, diferenciando os serviços na decoração, nos serviços de bordo, além da classe turística a operadora oferece pacotes e passeios nas litorinas Luxo e Expresso Classique (com serviço de jantar a bordo incluído).

Na América Latina um dos passeios de trem mais ambicionados por turistas é o trecho ferroviário partindo de Cusco a Machu Picchu⁷⁶, no Peru, destino que se localiza o Santuário de Machu Picchu⁷⁷, declarado Patrimônio Cultural e Natural da Humanidade em 1983, pela UNESCO. Operado pela IncaRail, o trecho tem diversos horários de saídas de Cusco rumo a cidadela conhecida também como Águas Calientes⁷⁸, com duração de viagem de cerca de quatro hora, oferece equipamentos e serviços diferenciados para a experiência ferroviária, como: o vagão 360° em que é possível observar toda a paisagem a bordo de vagões panorâmicos, o vagão Primeira Classe,

⁷⁶ Numa viagem realizado pela autora, em outubro de 2020, para o Peru, no trecho entre Cusco e Águas Calientes, foi possível observar a fauna e flora dos andes e os rios e pontes que estão à beira dos trilhos. Esta experiência permitiu observar também o intenso fluxo de turistas nas Estações, que pareciam encantados com a viagem e a experimentação do modal ferroviário.

⁷⁷ Declarado Patrimônio Cultural e Natural da Humanidade, pela UNESCO, é provavelmente a construção arquitetônica mais notável do Império Inca. Esta cidadela é composta por templos, palácios, terraços, monumentos, complexos e muralhas; além dos canais de água, construídos com grandes blocos de pedra, sem nada que o prenda, prova a grande sabedoria da civilização inca. *Huayna Picchu Picchu* ou *Machu Picchu*, também chamada "cidade perdida dos Incas", é uma cidade pré-colombiana bem conservada, localizada no topo de uma montanha, a 2 400 metros de altitude, no vale do rio Urubamba, atual Peru. Foi construída como no início do século XV, por volta de 1420, sob as ordens de Pachacuti. O local é, provavelmente, o símbolo mais típico do Império Inca, quer devido à sua original localização e características geológicas, quer devido à sua descoberta tardia em 1911. Disponível em: <https://www.peru.travel/pt/atracoes/machu-picchu>. Acesso em 16 de setembro de 2022.

⁷⁸ *Machu Picchu pueblo* ou *Machupicchu*, também conhecido como Águas Calientes é uma cidade no Peru às margens do rio Urubamba, cujo nome em quechua é Machu Picchu. Com cerca de 4.500 habitantes a cidadela é destino base para quem vai visitar a cidadela de Machu Picchu, com saídas de ônibus regulares até o Santuário.

que oferta decoração diferenciada e serviço de bordo, como drinks e almoço, por exemplo⁷⁹.

No Brasil, um dos mais movimentados passeios turísticos ferroviários é o Trem operado pela agência Serra Verde Express⁸⁰, passeio a bordo de carros e equipamentos ferroviários, que liga Curitiba a Morretes e Antonina, no Paraná. Considerado um dos passeios mais aprazíveis do país, com duração de quatro três horas, trafegando pelos trilhos adentrando a Serra da Graciosa, permite a observação das cidades e lugarejos por onde o comboio passa, e a contemplação da mata atlântica, túneis, pontes e rios⁸¹.

Neste caso, o passeio ferroviário a bordo do Trem Serra Verde Express, e em outros que incluem equipamentos do modal do transporte ferroviário, o comboio férreo opera duplamente na oferta turística, os trens de passageiros são equipamento utilizado no transporte e, ao mesmo tempo, o trem é o atrativo turístico principal na motivação da experiência de viagem.

De acordo com a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), são 32 trechos operados com trens de passageiros⁸², denominados como os trens turísticos e os histórico-culturais, “caracterizam-se por contribuírem para a preservação do patrimônio histórico e da memória das ferrovias e operam durante todo o ano” (ANTT, 2022), no caso dos trens comemorativos os equipamentos circulam especificamente quando da realização de um evento específico e isolado. sendo quatro deles com transporte regular como é o caso do Trem do Corcovado, no Rio de Janeiro RJ. Das

⁷⁹ No trecho oferecida em vagões classe turística o valor dos bilhetes ida e volta – Cusco/Machu Picchu custa cerca de cento e quarenta e nove dólares (U\$149). Disponível em: <https://zonasegura.incarail.com/> Acesso em 16 de setembro de 2022.

⁸⁰ Partindo de Curitiba PR. Pela manhã (08:30 diariamente), o bilhete de trem em classe turística no trecho Curitiba a Morretes tem o valor de cento e quarenta e nove reais (R\$149,00) por pessoa, inclui serviço de bordo (Kit lanche, água ou refrigerante) e todas os vagões possuem um Guia local que acompanha todo o percurso orientando sobre a história e curiosidades, sobre a segurança no passeio. Disponível em: <https://serraverdeexpress.com.br/>. Acesso em 12 de julho de 2022.

⁸¹ As viagens laboratório com alunos do Curso Técnico em Guia de Turismo (IF Sudeste MG.), coordenadas pela autora em 2014 e 2018, incluindo passeios de trem em litorinas de classe turística no trecho Curitiba – Morretes, permitiram avaliar mais tecnicamente a atratividade daquele passeio de trem. Avaliamos o receptivo na Estação (serviço e equipamentos) e os serviços e experiência do trajeto turístico como um todo. Em vários restaurantes de Morretes é servido o prato típico chamado Barreado, e o passeio a pé pela cidade permite observar o traçado do patrimônio arquitetônico da localidade. No retorno para Curitiba, o comboio parte de Morretes as 15 horas, tendo a opção de retornar pela rodovia. neste caso o transporte utilizado para os turistas são vans e ônibus de turismo, que retornam a Curitiba pela Serra da Graciosa.

⁸² Atualmente são quatro (4) linhas de trens regulares e vinte e oito (28) Trens Turísticos e Culturais autorizados no período de 2004 a 2015, de acordo com a Resolução nº 359, de 26/11/2003, que estabelece os procedimentos relativos à operação dos trens turísticos, histórico-culturais e comemorativos. (ANTT, 2022).

trinta e duas operações ferroviárias com trens de passageiros (turísticos, regulares ou comemorativos), registradas e autorizadas junto a ANTT, cinco delas trafegam em Minas Gerais. (Vide Figura 17 abaixo) e, uma linha está em estudo e planejamento de percurso para entrar em serviço de transporte turístico.

Figura 17. Quadro – Trens Turísticos em Minas Gerais

Passeio Ferroviário	Localidade / trecho	Operadora	Distâncias	Capacidade	Em operação S– N
Trilhos de Minas	Tiradentes x São João del-Rei	Companhia VLI S.A. Logística	12 Km	280 passageiros	S
Trem das Águas	São Lourenço x Soledade de Minas	Regional Sul de Minas da ABPF	10 Km	450 passageiros	S
Trem da Serra da Mantiqueira	Passa Quatro x Coronel Fulgêncio	Regional Sul de Minas da ABPF	12 km	118 passageiros	S
Trem da Vale	Ouro Preto x Mariana	Vale	18 Km	292 passageiros	S
Trem Vitória Minas	Belo Horizonte x Vitória (ES)	Vale	500 Km	1700 passageiros	S
Trem Rio / Minas	Três Rios (RJ) e Cataguases (MG), interligando: Sapucaia, Leopoldina, Recreio, Volta Grande, Chiador e Além Paraíba	Amigos do Trem	168 Km	860 passageiros	N

Fonte: Elaborado pela autora a partir de ANTT (2022).

O projeto Trem Rio – Minas, ainda fora de operação, está em execução com obras e preparação dos trilhos, estações, treinamento de pessoal e demais ações necessárias para trafegar. O Trem Turístico Rio – Minas viajará por 168 quilômetros entre as cidades de Três Rios (RJ) e Cataguases (MG, interligando os municípios fluminenses de Sapucaia e os mineiros de Leopoldina, Recreio, Volta Grande, Chiador e Além Paraíba. O comboio é formado por duas locomotivas, no total, 15 vagões com capacidade para 860, com previsão para iniciar as viagens turísticas para fevereiro de 2023. (AMIGOS DO TREM, 2022)

Uma iniciativa interessante, relacionada ao resgate e restauração dos trilhos a partir dos elos patrimônio ferroviário, é o projeto Trem é o Turismo, elaborado e implementado em 2014, a partir das instituições parceiras do Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas (SEBRAE) e Associação Brasileira das Operadoras de Trens Turísticos e Culturais (ABOTTC)⁸³, foi realizado um estudo sobre o perfil dos

⁸³ O objetivo da parceria entre SEBRAE e ABOTTC foi trabalhar em prol do desenvolvimento e o fortalecimento da governança, cooperação e acesso a mercado das micro e pequenas empresas do entorno das operações de trens turísticos e culturais. Os estudos e as parcerias têm com o objetivo de aumentar o fluxo de turistas e usuários em 21 linhas de trens turísticos e

turistas de acordo com o Relatório de Pesquisa dos Grupos Focais. Na pesquisa, o saudosismo foi um dos temas em que os participantes com idade superior a 50 anos relataram suas emoções das viagens de trem na infância. Nas falas dos turistas entrevistados, a afetividade e as questões da memória, na possibilidade de reviver momentos passados nos passeios de trem, trouxeram depoimentos como: “– Seria tão bom poder viajar novamente de trem... Como quando íamos visitar os parentes em datas festivas...” (SEBRAE; ABOTCC, 2015, p. 6).

Ainda em referência a pesquisa sobre o perfil dos turistas na utilização dos serviços turísticos ferroviários, há menção de ainda que o país tenha diversos passeios ferroviários e museus temáticos da ferrovia, a oferta viagens e passeios em trens turísticos é pouco divulgada, com carência de informações de localidades e sobre frequências dos passeios de trem.

A evolução simbólica dos trens de passageiros, que alcança a referência como legado se tornando patrimônio ferroviário, parece que se deve a forte presença simbólica e memorial, vinda do passado século XX, alcançada no tempo presente. Simbolismos que vem crescendo, trazendo valores na composição de novos olhares para a temática do patrimônio ferroviário.

A partir das reflexões deste capítulo, avançamos mais uma estação, para conhecer o destino Santos Dumont, MG., e a pesquisa de campo aplicada no município mineiro que possui conjunto valioso de patrimônio ferroviário que merece estudos e pesquisas.

culturais em diferentes partes do país, a fim de apoiar os pequenos negócios relacionados aos passeios turísticos ferroviários nessas regiões. (SEBRAE; ABOTCC, 2015).

CAPÍTULO 5

PARE E OLHE O DESTINO SANTOS DUMONT E SEU LEGADO FERROVIÁRIO – ANÁLISE DOS DADOS DA PESQUISA

5 – Pare e Olhe – O Destino de Alberto Santos Dumont e o Legado Ferroviário: Análise dos Dados da Pesquisa

Não se espante com a altura do voo.
Quanto mais alto, mais longe do perigo.
Quanto mais você se eleva, mais tempo há de
reconhecer uma pane.
É quando se está próximo do solo que se deve
desconfiar.
Alberto Santos Dumont

Esta seção inaugura o percurso da apreciação dos resultados da pesquisa qualitativa, evidenciando as percepções dos participantes da pesquisa quanto a identificação do patrimônio ferroviário do destino Santos Dumont, MG., cenário escolhido para ilustrar o caso referencial da tese.

A pesquisa de campo contemplou a visita *in loco* de todos os elementos, sem exceção, do patrimônio apontado como bens do patrimônio ferroviário de Santos Dumont, MG., em seguida, buscou-se os levantamentos históricos e a situação atual dos bens, examinados a partir de relatórios e inventários, além de sítios eletrônicos da internet, livros e trabalhos científicos como dissertações e teses. Nas incursões de campo para observação destes elementos, foram feitas anotações em diário de campo, e foram registradas imagens (fotografias) e vídeos nas localidades visitadas.

Avante, de posse dos dados coletados, com as entrevistas transcritas, os subsídios dos diários de campo e as imagens, foi possível gerar os documentos para a análise qualitativa aqui apresentada. Os 29 participantes da pesquisa entrevistados, possuem ligação (direta ou indireta) com a memória ferroviária, a gestão do patrimônio ferroviário e o turismo. Os entrevistados foram agrupados por afinidades, codificados como Grupo Focal (GF), como exposto na tabela:

Figura 18. Tabela Grupos Focais

Grupo Focal GF	Descrição	Nr de Participantes
GF1 Patrimônio	Pessoas ligadas a Gestão do Patrimônio	8
GF 2 Turismo	Pessoas ligadas a Gestão do Turismo	3
GF 3 Ferroviário	Ferroviários Aposentados	4
GF 4 Pesquisa	Pesquisadores e / ou Professores	5
GF 5 Campus	Servidores do Campus Santos Dumont do IF Sudeste MG.	5
GF 6 TGT	Guias de Turismo Egressos do Curso Técnico em Guia de Turismo (TGT), do Campus	4
Total de participantes		29

Fonte: Elaborado pela Autora, Atlas Ti. (2023).

Conforme pormenorizado na Introdução da tese, as perguntas do roteiro de entrevistas (semiestruturado), constante no Apêndice A, foram compiladas, junto ao Atlas Ti., em seguida foram agrupadas e codificadas para que a análise qualitativa alcançasse as temáticas da tese, como segue:

Figura 19. Tabela Roteiro de Entrevistas

Identificador	Tema	Pergunta
P1	Elementos do patrimônio ferroviário	Os elementos identificados como patrimônio da ferrovia em Santos Dumont?
P2	Preservação dos Elementos ferroviários	Entre os patrimônios da ferrovia, quais elementos devem ser preservados
P3	Ações de preservação	Direcionamento das instituições e comunidade para ações de preservação do patrimônio ferroviário
P4	Elos com a ferrovia	Relação (ou elo) com o patrimônio ferroviário de Santos Dumont
P5	Valores atribuídos	Quais valores são atribuídos aos patrimônios apontados
P6	Patrimônio ferroviário e turismo	A relação do patrimônio ferroviário com o turismo
P7	Viabilidade do roteiro	Viabilidade de um roteiro turístico com a temática ferroviária em Santos Dumont?
P8	Atrativos do roteiro ferroviário	Um roteiro turístico ferroviário em Santos Dumont, pontos / atrativos incluídos no passeio
P9	Importância da Oficina 4º Depósito / Campus	Quanto ao Campus do IF, em relação aos valores atribuídos a Oficina 4º depósito e a preservação dos bens ferroviários

Fonte: Elaborado pela Autora, Atlas Ti. (2023).

A partir da identificação dos elementos ferroviários, apontados pelos 29 entrevistados como patrimônio da localidade, apresentados no item 5.2, O Legado Patrimonial Ferroviário (...), a seguir, a pesquisa verteu a análise para a opinião dos entrevistados quanto a gestão e preservação e os valores atribuídos aos bens.

Para ilustrar e possibilitar ao leitor conhecer o destino, o capítulo se inicia com a apresentação do município Santos Dumont, MG., incluindo abreviada constituição histórica, que tem a ferrovia serpenteando os séculos de seu desenvolvimento, o que faz com muitas memórias ferroviárias ressoem em bairros e edificações ferroviárias, desde o nascimento de Alberto Santos Dumont.

5.1 Lá vem o Trem – A Ferrovia em Santos Dumont

O município de Santos Dumont está situado no sudoeste do Estado de Minas Gerais, integrando a macrorregião da Zona da Mata e a microrregião de Juiz de Fora, formada por 30 municípios. Distante, aproximadamente 207 km de Belo Horizonte,

capital do Estado, seu nome é uma homenagem ao conterrâneo Alberto Santos Dumont, o Pai da Aviação. Antes Distrito de João Gomes, adiante em 1889 município de Palmyra, onde nasceu Alberto Santos Dumont – na Fazenda Cabangu, em 1932 é denominado município de Santos Dumont, em homenagem a Alberto Santos Dumont.

De acordo com a última operação censitária do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), que traz atualizações em 2022, o município possui uma área demográfica de 637,373 km², com a população de 42.406 pessoas, perfazendo cerca de 66,53 hab/km² (IBGE, 2022).

A construção da ferrovia no século XVIII a partir da Inglaterra e o deslizar das automotrices e vagões desde então, produziram inúmeras relações na escrita da história da nação, vidas inteiras foram consagradas a ferrovia e as questões de valoração e preservação deste legado são altivas para que se possa eternizar o patrimônio ferroviário.

A história da ferrovia no Brasil inicia-se a partir da prosperidade da produção do café, na segunda metade do século XIX. A primeira ferrovia brasileira foi inaugurada em 1854, no trecho que ligava a cidade do Rio de Janeiro à Raiz da Serra da Estrela, com um trecho de 14,4 Km de linha férrea. A Estrada de Ferro Dom Pedro II (EFDPII), cortava o Brasil, o primeiro trecho foi entregue em 1858, da estação Dom Pedro II até Belém (Japeri) e daí subiu a serra das Araras, alcançando Barra do Piraí em 1864.

Os primeiros anos da EFDPII foram marcados por intensa atividade de construção, abertura de matas. “Foram necessárias muitas pontes, grandes túneis, mas o certo é que a Pedro II caminhava prodigiosamente” (CASTELLO BRANCO, 1988, p. 45). Expandindo-se pelo Vale do Paraíba, a estrada teve seu traçado bastante semelhante ao Caminho Novo da Estrada Real – que ligava o Rio de Janeiro às regiões mineradoras das Minas Gerais. Se pela estrada colonial eram transportados o ouro e os diamantes no século XVIII, a estrada de ferro teve papel fundamental no transporte do chamado “ouro negro” do século XIX – o café. A origem da EFDPII esteve intimamente ligada à cafeicultura, pois a ferrovia oferecia transporte barato e rápido aos cafeicultores do Vale do Paraíba Fluminense e Zona da Mata Mineira.

A Linha do Centro da EF Dom Pedro II seguiria para Minas Gerais, atingindo Juiz de Fora em 1875. A intenção era atingir o Rio São Francisco e dali partir para Belém do Pará. Depois de passar a leste da futura Belo Horizonte, atingindo Pedro Leopoldo em 1895, os trilhos atingiram Pirapora, às margens do São Francisco, em 1910. (CASTELLO BRANCO, 1988, p. 26). A linha do Centro da EFDPII, vencendo a Serra da Mantiqueira, se prolongou pelo território mineiro, passando por Juiz de Fora (1875), Santos Dumont (1877), Barbacena (1880) e, até alcançar Conselheiro Lafaiete (1883), sendo construída em bitola (distância entre os trilhos) larga, de 1,60m6.

É de 1867 a Lei n. 1458 que elevou à categoria de Paróquia o Distrito de João Gomes. Já nesse tempo corria como realidade palpável a notícia da subida da Linha Férrea Dom Pedro II que foi o notável fator de desenvolvimento da região, determinando correntes de migração. (...) E chegaram os trilhos aos limites da cidade, sendo de 1877 o ato de posse espontânea de terrenos onde se encontra a atual estação local. (CASTELLO BRANCO, 1988, p. 43).

Os trilhos da ferrovia alcançaram a então, Palmyra, na metade do Século XIX. A linha ferroviária projetada por Minas Gerais que alcança e segue por Santos Dumont é denominada EFCB - Linha do Centro (Sobragi-Monte Azul). De acordo com O Manual Ferroviário (ano), atualmente, cerca de 51 linhas são mantidas em uso para o tráfego de carros de cargas, sob comando de empresas do setor ferroviário, como a MRS Logística, no caso do tráfego da região de Juiz de Fora e Santos Dumont, MG. Alguns remanescentes da ferrovia da localidade encontram-se em bom estado de conservação a partir da implementação de novos usos, como por exemplo, a casa de beira de linha em que Alberto Santos Dumont nascera em 1873 que, desde a década de 1970, abriga o Museu Casa de Cabangu em homenagem ao inventor. Outro exemplo de relevo, é a Oficina 4º Depósito, que trataremos à frente, atualmente abriga o Campus do IF Sudeste MG, com cursos de técnicos, de graduação e pós-graduação.

5.2 O Legado Patrimonial Ferroviário de Santos Dumont MG.

Conforme pormenorizado na Introdução da tese (seção X – mencionar), e abordado no início deste capítulo, as perguntas do roteiro de entrevistas (semiestruturado), constante no Apêndice A, foram compiladas no Projeto Ressonâncias do Patrimônio Ferroviário, junto ao software Atlas Ti. Assim, no percurso prático do capítulo que segue, são abordados os subsídios da resposta da pergunta P1 – Patrimônio Ferroviário: Quais os elementos ou artefatos podem ser identificados como patrimônio da ferrovia em Santos Dumont?

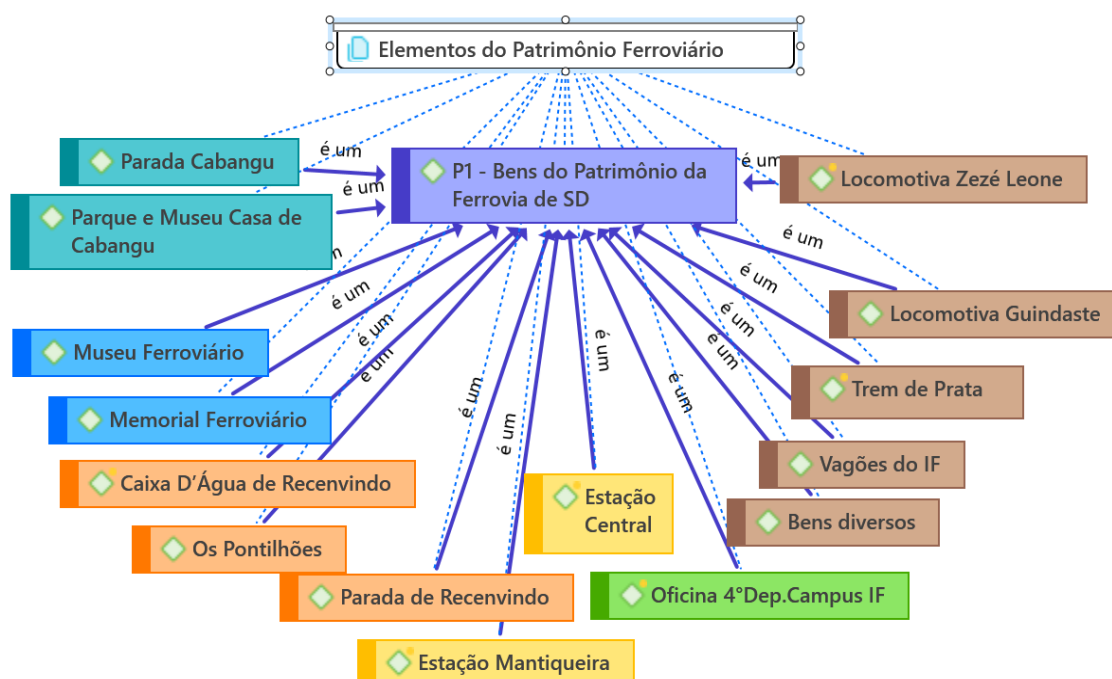
A partir da identificação dos elementos ferroviários apontados como patrimônio da localidade, apresentados a seguir, a pesquisa foi direcionada para a compreensão histórica de cada elemento identificado. Dali, foram analisados relatórios anuais da Prefeitura Local para aprovação e pontuação do ICMS Cultural, junto ao Arquivo do Patrimônio; processos de cessão de bens ferroviários móveis do Iphan, inventários e fichas de inventário, bem como, houve a visita in loco em todos os bens para o registro de fotografias.

Em alguns casos, como da Locomotiva Zezé Leone e da Estação Mantiqueira, o caso da Parada Cabangu, entre outros, a inspeção de campo objetivou o registro de observação de visitantes no entorno dos bens (diário de campo), além de registro de

imagens e busca de documentos com informações relacionadas aos bens. Destacamos que o título do capítulo: Pare – Olhe, não foi definido por acaso, mas como um chamado ao leitor da tese para a importância do caso referencial de Santos Dumont, MG., e seu legado ferroviário que estudamos.

Assim, a partir das entrevistas, o legado patrimonial ferroviário da localidade foi apontado e estudado e está apresentado na rede logo abaixo. O detalhamento resumido de todos os elementos está no documento elaborado pela autora: Planilha de Elementos Identificados como Bens do Patrimônio Ferroviário de Santos Dumont, MG., constante no Apêndice F,

Figura 20. Rede – Os Elementos do Patrimônio Ferroviário



Fonte: Elaborado pela Autora, Atlas Ti. (2023).

Todos os elementos identificados foram citados, em sua maioria, por quase todos os entrevistados. O destaque está na identificação da Locomotiva a Vapor Zezé Leone, que fora citada por todos os entrevistados. O Museu de Cabangu, as Estações e os pontilhões, entre outros elementos do patrimônio ferroviário pesquisado em Santos Dumont, são apresentados nas subseções ora apresentadas na sequência.

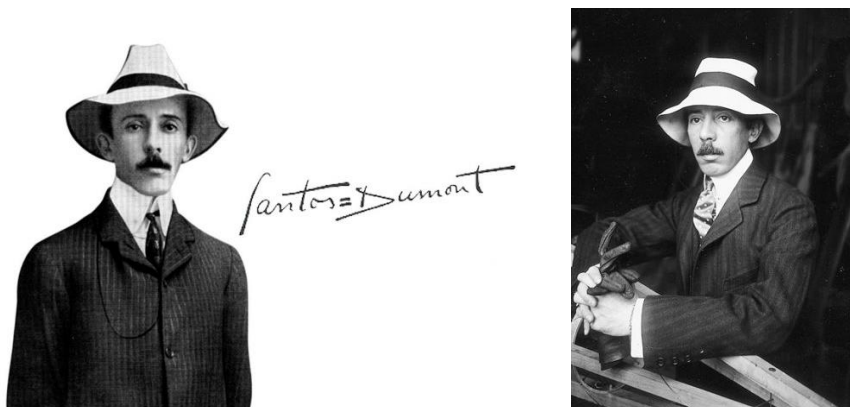
5.2.1 O Museu Casa de Alberto Santos Dumont

Inventar é imaginar o que ninguém pensou;
é acreditar no que ninguém jurou;
é arriscar o que ninguém ousou;
é realizar o que ninguém tentou.
Inventar é transcender.
Alberto Santos Dumont.

Em 1928, o ufanista Max Vasconcellos descreveu a Fazenda do inventor Alberto Santos Dumont, então ainda vivo:

Logo adiante desta estação os trilhos curvam-se no molde perfeito de uma ferradura; do lado externo da ferradura gigantesca, avarandada, entre umbrosos arvoredos e à beira de formoso lago, depara-se rósea e modesta casinha. Aquele pequeno lago reflete toda a luz fulgurante de um mundo de glórias! Aquela pequena casa é o ninho do gênio que realizou uma as maiores conquista humanas! Ali nasceu Santos Dumont. (ESTAÇÕES, 2023).

Figura 21. Alberto Santos-Dumont⁸⁴



Fonte: Alberto Santos Dumont (In Larousse).

⁸⁴ Na primeira fotografia observa-se Alberto Santos Dumont em rara manifestação de sorriso. A segunda fotografia está publicada no site eletrônico francês da Enciclopédia Larousse com a legenda: Alberto Santos-Dumont, *aéronaute et aviateur brésilien*. Uma curiosidade em relação à assinatura dos sobrenomes de Alberto, unidos por sinal de “=” (soma), que se deve em função do inventor utilizar os sobrenomes Santos e Dumont, assumido o sobrenome Santos, de sua mãe e Dumont, de seu pai, ou seja, ele utilizava santos=Dumont para trazer a igualdade de referência em suas origens familiares. Disponível em [https://www.larousse.fr/encyclopedie/images/Alberto Santos-Dumont/](https://www.larousse.fr/encyclopedie/images/Alberto_Santos-Dumont/). Acesso em 20 de novembro de 2022.

Logo depois de seu nascimento, Alberto Santos Dumont⁸⁵ se mudara para o interior do Rio de Janeiro e em seguida, quando seu pai Henrique Dumont já era considerado cafeicultor de extensas plantações, ele se mudara com a família para o interior do estado de São Paulo, na região de Ribeirão Preto. Em 1891, acompanhado da família, Santos Dumont visitou a França pela primeira vez, visitou exposições em Paris e, no fim do século XIX, conhecera o motor a gasolina, “Santos Dumont ficou fascinado.” (FRAZÃO, S/D).

Em 1892, após seu pai adoecer e adiantar parte da herança aos filhos, Santos Dumont mudou-se e se instalou em Paris para estudar. Começou a construir suas próprias aeronaves, em contato com baloeiros como Albert Chapin, que viria a se tornar o mecânico de seus inventos. Em Paris, Santos Dumont se aprofundou nos conhecimentos que envolviam engenharias, mecânica e no motor de combustão. (FRAZÃO, S/D). Em 1898, Santos Dumont construiu, seu primeiro invento, um balão cilíndrico inflado a hidrogênio, que denominou “Brasil”. Com apenas 15 kg, no dia 4 de julho de 1898 o balão ganhou altura, mas, preso em uma corda, dependia do vento para se movimentar. (FRAZÃO, S/D).

Dali em diante, foram sucessivos inventos que voavam, nomeou diversos balões por números, balão 1, 2, 3, entre outros, até que começou a trabalhar, no início do século XX, na máquina que seria a sua mais famosa invenção, a aeronave 14-Bis. Em 1906, numa competição de apostas dos franceses, Santos Dumont participou com sua aeronave 14-Bis da competição que tinha a seguinte regra: pilotar aeronave e “decolar por meios próprios, sem a ajuda da velocidade dos ventos, como ocorria com os balões, e sem a ajuda de mecanismos externos, a exemplo das catapultas”. (FRAZÃO, s/d).

A ‘aeronave mais pesada que o ar’ deveria voar ao menos por 100 metros sem acidentes. O pouso deveria ser em um terreno plano e horizontal, sem o auxílio do vento para planar e sem dispositivos externos. O feito seria observado por uma comissão de especialistas previamente convocados pelo Aeroclub de França. No dia 12 de novembro de 1906, às 16h45m, Santos Dumont decolou do Parque das Bagatelle, em Paris, pilotando o avião 14 Bis, com um motor de 50 cavalos. Com uma altura de 6 metros, voou 220 metros. (FRAZÃO, s/d).

⁸⁵ Santos Dumont teve cinco irmãs e dois irmãos, sendo o caçula entre os homens. Aprendeu a ler com sua irmã Virgínia. Estudou no Colégio Culto à Ciência, em Campinas, no Instituto dos Irmãos Kopke e no Colégio Morethzon, no Rio de Janeiro. (FRAZÃO, s/d).

Figura 22. Capa do *Le Petit Journal* de 25 de novembro de 1906



Fonte: Era Pioneira da aviação, (2022).

Na imagem acima (vide Figura 22), trata-se da capa do jornal francês *Le Petit Journal* anunciando o primeiro voo de Santos-Dumont no 14-Bis, em 25 de novembro de 1906. Alberto Santos Dumont se dedicou a invenção de uma diversidade de coisas, como por exemplo o relógio de pulso, produzido por seu amigo Cartier. Uma interessante curiosidade, o inventor gostava de comer ‘nas alturas’, como ele mesmo dizia, assim, construiu, junto de seus ajudantes, uma mesa de pés altos, em que eram utilizadas escadas para o comensal subir e se colocar nas cadeiras para se alimentar, igualmente altas para comer. O inventor dizia: “As coisas são mais belas quando vistas de cima.” (DUMONT, 1904). Santos Dumont escrevia cartas, diários que, foram destruídos por ele mesmo e deixou dois livros publicados: *Dans-L'air* (1904) e *O que Vi e o que nós Veremos* (1918).

Santos Dumont recebeu de presente da União, a Casa de Cabangu, sua casa natal. Por lá o Pai da Aviação criou gado holandês, construiu um lago e mantinha contato por cartas com João, seu amigo e cuidador da Fazenda Cabangu. Santos Dumont ia sempre à Fazenda Cabangu de trem e descia, às vezes, na estação Palmyra, noutras vezes na Estação Cabangu. Ainda em vida, o inventor doou a área localizada a casa de Cabangu, através de um termo de doação assinado por ele.

Com esclerose múltipla e depressão, Santos Dumont faleceu em um Hotel no Guarujá, SP., no dia 23 de julho de 1932. Entre os anos de 1914 e 1932, Santos Dumont

viajava, cuidou da saúde na Suíça, viajava pelo Brasil e pelo mundo, e por volta da década de 1920, construiu sua residência de verão A Encantada, em Petrópolis, RJ. A casa da Rua do Encanto, n.º 22, que foi de Santos Dumont, é hoje um museu que conta com objetos originais, como livros, cartas, mobiliário etc. Os degraus da escada de entrada da casa foram feitos para se entrar com o pé direito. (FRAZÃO, s/d).

É mister trazer a notabilidade e o reconhecimento mundial de Alberto Santos Dumont como o verdadeiro inventor do avião, apesar de os americanos defenderem que o feito é dos Irmãos Wright, que voaram em 1903, porém usaram catapulta para alçar a aeronave ao ar, o que não fizera Santos Dumont.

A contribuição de Santos Dumont para o desenvolvimento da aviação foi de importância capital. No campo de provas ele deu a solução para a dirigibilidade de balões e para o voo completo do avião. Suas inovações técnicas contribuíram para acelerar o desenvolvimento da aeronáutica ao inventar o primeiro motor útil a gasolina (1897), introduzir novos materiais, desenvolver novas configurações, realizar o primeiro voo completo de um avião (12 de novembro de 1906, com o 14bis), inventar o primeiro avião produzido em quantidade (Demoiselle de 1909). Seu papel como divulgador incentivou o investimento de empresários e de governos na então nascente indústria aeronáutica. (BARROS, s/d).

O inventor cuidava de sua imagem pública e era tido como um dos ícone da moda no início do século XX, sempre se apresentava bem vestido, de terno com camisa de colarinho (gola) alto e de chapéu. Salvo-conduto o tamanho reconhecimento do inventor, pelo Brasil e pelo mundo, em sua homenagem, diversos espaços, e outras coisas, levam seu nome, praças, avenidas, escolas, músicas, por exemplo, o Aeroporto Santos Dumont, no Rio de Janeiro, incluindo municípios, pois além do Santos Dumont mineiro, um município localizado no interior de São Paulo é homônimo da localidade.

É tamanha a notabilidade de Alberto Santos Dumont que se fôssemos debruçar os olhos a pesquisar sobre ele, teríamos fortuna de fontes e material para tecer páginas e páginas, o que não constitui nosso objetivo aqui. Assim, voltando a seara da pesquisa, vamos apresentar, como se instalou o Museu Casa de Cabangu. Assim que fora anunciada sua morte, em julho de 1932, Oswaldo Castello Branco e amigos sandumonenses, reuniram objetos, móveis e inventos do aviador e criaram o Museu de Cabangu, gerido por décadas pela Fundação Casa de Cabangu. (Vide Figura 23).

Com a ajuda dos amigos, muitas vezes dispondo de recursos próprios, Oswaldo conservava a Casa de Cabangu, enquanto adquiria peças que pertenceram a Santos Dumont. Em 1949, com a criação da Fundação Casa de Cabangu, que passou a ser a fiel depositária do acervo até então constituído, Oswaldo Castello Branco deu início à organização do Museu de Cabangu, que seria inaugurado oficialmente em 20 de julho de 1973, centenário de nascimento de Alberto Santos Dumont. (TURISMO... 2023)

Nestes trilhos de ação, unidos pelo respeito e admiração à vida do conterrâneo, o grupo de sandumonenses se organizou com a intenção de criar um museu que abrigasse a coleção de objetos que contasse a história de Alberto Santos Dumont.

Figura 23. Museu Casa de Cabangu



Fonte: Turismo (2023).

A história da Fundação se inicia em 29 de julho de 1932. Nos anos seguintes, através do jornal “O Sol”, de sua propriedade, Oswaldo Castello Branco solicitava à população documentos, cartas, fotografias ou objetos que pertenceram ou tinha alguma relação com o inventor, para a constituição de um acervo que permitisse a realização de seu sonho de organizar um Museu. (TURISMO... 2023).

Os bens culturais Parque Cabangu e Museu Casa Natal de Alberto Santos Dumont, popularmente denominados de Museu Casa Cabangu ou Museu de Cabangu⁸⁶ estão localizados na BR 499, e distam 16 km do centro da cidade, na Zona Rural, no Distrito de Mantiqueira. Os gestores responsáveis pelos bens são: a) A União Federal; Comando da Aeronáutica (Parque e edificações) e; b) A Fundação Casa de Cabangu (Acervo de Bens Móveis). O complexo de lazer tem seu uso atual como Museu Casa Natal de Santos Dumont. (FUNDAÇÃO CABANGU, 2023).

A coleção de bens móveis, e imóveis estão em bom estado de conservação. O Museu Casa possui em exposição diversos bens relacionados a vida e obra do inventor,

⁸⁶Área total do Parque Cabangu: 364.365 m². Época de construção: Segunda metade do século XIX. Proteção Legal: Tombamento Federal - Processo 421-T-50, de 02/05/1950 Casa e Sítio Cabangu; Tombamento Estadual - Decreto nº 19.482, de 24/10/1978 Parque Cabangu e respectivo acervo; Tombamento Municipal - Decreto nº 1.435, de 28/12/1998 Conjunto Arquitetônico – exteriores e fachadas – do Museu Casa Natal de Santos Dumont. (FUNDAÇÃO CABANGU, 2023).

cartas originais escritas por Alberto Santos Dumont enviadas ao seu funcionário João (cuidador da fazenda), seus chapéus, luvas e trajes, mobiliários, fotografias, aparelhos de jantar e chá com as iniciais da família Dumont, réplicas de seus balões e outras criações do inventor. Os bens imóveis, além da casa em que nasceu (atual Museu Casa), contemplam réplicas de aeronaves que homenageiam o aviador e a réplica de sua invenção o avião 14 bis (vide Figura 24 abaixo).

Figura 24 – Réplica do Avião 14 Bis em Exposição no Parque Cabangu.



Fonte: Arquivo Pessoal (2016).

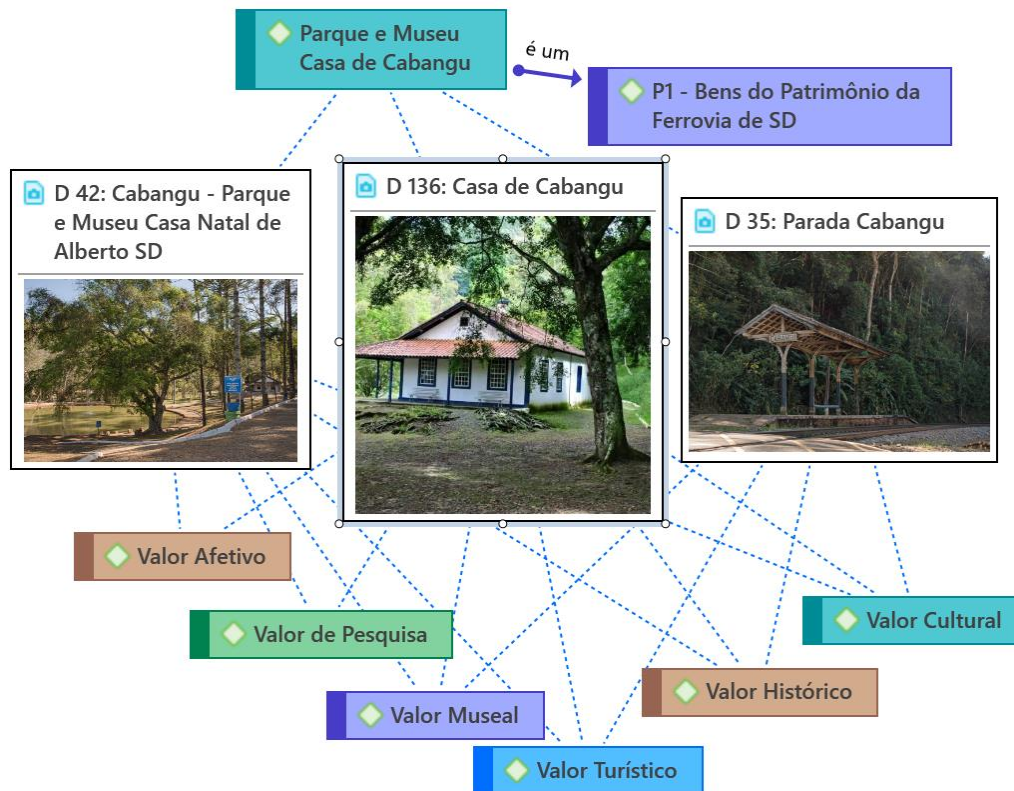
A sede do Museu Casa de Alberto Santos Dumont, que se localiza logo no início do Parque, logo acima do lago, encontra-se em bom estado de conservação, possui apoio de reserva técnica e sede administrativa. O bem ficou fechado para visitação pública e passou por revitalização do piso da varanda em 2022. O complexo abrange uma área de 364.365 m², além da casa em que nasceu Alberto Santos Dumont, atrativo central do bem, possui um lago construído pelo inventor, área destinada a práticas recreacionais e um heliponto. Eventos comemorativos como a entrega de Medalha Mérito Santos Dumont⁸⁷, em comemoração ao Dia da Asa e Medalha Santos Dumont, em comemoração ao aniversário de Alberto Santos Dumont, que ocorrem todos os anos no dia 20 de julho.

As visitas podem ser autoguiadas ou guiadas, neste caso é necessário agendar previamente com os guias de turismo da localidade. As atividades no espaço são relacionadas ao lazer, à cultura e ao turismo. A Fundação Casa de Cabangu possui

⁸⁷ A pesquisadora foi agraciada com a Medalha Mérito Santos Dumont, em 2014, por seus préstimos relacionados a atividades no Museu Casa de Cabangu e na área de educação no município de Santos Dumont.

convênio com o IF Sudeste MG - Curso de Guia de Turismo, que possibilita aos alunos e docentes a realização de eventos e aulas laboratório nos espaços do Museu Casa e Parque Cabangu. Acontecem exposições nas áreas do prédio administrativo e os curadores da Fundação Casa de Cabangu promovem exposições itinerantes.

Figura 25. Rede Museu e Parque Cabangu



Fonte: Elaborada pela autora, Atlas Ti. (2023).

Entre os valores atribuídos ao Museu Casa de Cabangu, apontados pelos participantes da pesquisa, estão: valor histórico, valor cultural, valor de pesquisa, valor museal, valor turístico e valor afetivo. A partir destes dados, é possível afirmar que os entrevistados consideram o legado de santos Dumont, importante bem patrimonial, indo além, que o bem figura como relevante atrativo turístico do município que possibilita a preservação.

Recentemente um grupo de pessoas, liderado pelo advogado Sandro Vilela, junto a outros sandumonenses, se uniu para discutir e verter ações em prol do Museu Casa e Parque Cabangu, assim denominado atualmente, que, nos últimos anos passava por dificuldades financeiras e de gestão. Assim, iniciativas públicas e privadas do município se conectaram e iniciaram em 2021 alguns estudos para revitalização dos espaços. Estas lideranças contrataram empresas de museologia, arquitetura e

engenharia para elaborarem os planos estratégicos. Foi elaborado o Plano Museológico do Museu Casa de Cabangu e o projeto de engenharia e arquitetura.

O projeto contempla Restauo, a Reabilitação e Modernização do Parque e do Museu na terra natal do pai da aviação. De acordo com o Estudo Preliminar Revitalização & Modernização Museu Parque Cabangu (2022),

O Projeto dará o suporte necessário para que o Museu desempenhe sua função social, se tornando um catalisador do desenvolvimento do município, se transformando em uma referência nacional e internacional. Que a valorização deste rico acervo cultural se consolide, mantendo sempre um caráter visionário, típico do aviador, buscando a modernidade e a tecnologia como parceiras. (FUNDAÇÃO CASA DE CABANGU, 2022, p. 4).

Nas propostas do projeto Restauo, Reabilitação e Modernização do Museu e Parque Cabangu estão contemplados reabilitação das edificações tombadas e a inserção de novos elementos, são eles: Estacionamento, Recepção, Hangar, Área de Eventos (Teatro de arena / Bar-Restaurante / Mirante / Quiosques), Teleférico, Circuito de Ecoturismo, Memorial Oswaldo Henrique Castello Branco, como demonstrado no projeto (vide Figura 26).

Figura 26. Plano Geral do Projeto Arquitetônico Parque e Museu Cabangu



Fonte: WF Arquitetura (FUNDAÇÃO..., 2022, p.8).

Trata-se de uma proposta de intervenção que visa a preservação integral dos bens já existentes, respeitando o caráter histórico e os valores patrimoniais do legado

de Alberto Santos Dumont. O projeto além de envolver diversas esferas dos poderes públicos e privados, almeja que “o parque cumpra sua missão principal de promover o conhecimento acerca da vida e obra de Alberto Santos Dumont, cumprindo sua função social, permitindo ao visitante viver uma experiência única!” (FUNDAÇÃO CASA DE CABANGU, 2022, p. 9).

A equipe da Fundação Casa de Cabangu, juntamente com a gestão da Prefeitura local e representantes do Ministério da Aeronáutica, vem empenhando esforços para que o Museu Casa de Cabangu tenha atividades culturais e recreacionais. Especialmente, em função dos 150 anos de nascimento de Alberto Santos Dumont, comemorado em 20 de julho do presente ano, vários eventos vêm acontecendo e estão por vir. O município está mobilizado, envolvendo atividades, inclusive, educacionais nas escolas do município, como concursos de textos, de pinturas, fotografias, entre outras atividades em prol do fortalecimento da memória de Alberto Santos Dumont.

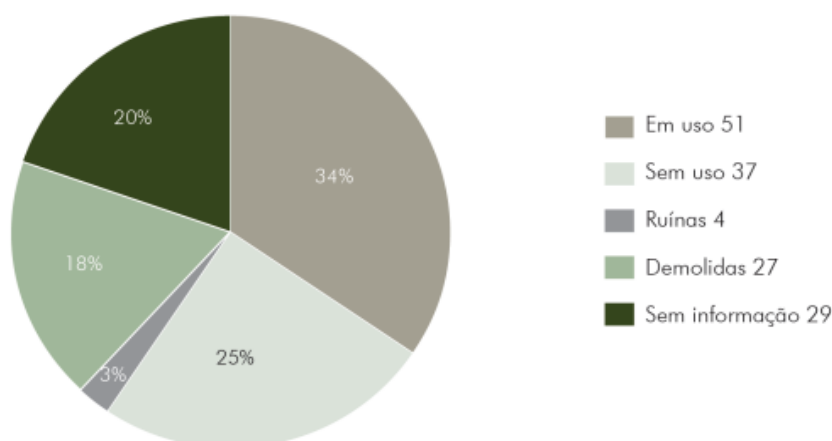
5.2.2 Estações e Paradas de Palmyra

A primeira estrada de ferro a entrar no estado mineiro foi a Central do Brasil, e teve como primeira estação a de Chiador, inaugurada pelo imperador Dom Pedro II em 1869. Dali seguia e a partir de Juiz de Fora, os trens da EFDPII serviam dez estações, entre as quais Benfica, Chapéu d’Uvas e Sérgio de Macedo até Palmyra, atual Santos Dumont, no quilômetro 324 da Linha Centro, cuja estação foi inaugurada em 1º de fevereiro de 1877.

Nas cidades do interior, as estações eram de pequeno e médio porte, nas quais os espaços eram suficientes para os serviços de operação ferroviária. Entre as construções de grande porte, ainda hoje encontradas, pode-se destacar, por sua qualidade arquitetônica, as edificações de Porto Novo, Juiz de Fora e Barbacena. O último trem de passageiros que trafegava nos trilhos e estações da região, chamado *Xangai*, foi desativado em 1996. (GERODETTI, 2005).

A Linha do Centro da Estrada de Ferro Central do Brasil era composta por 148 estações. Na atualidade, de acordo com dados do site Estações Ferroviárias do Brasil (2022), a linha compreende 51 estações em uso, 37 estações sem uso, 4 estações em ruínas, 27 estações demolidas e 29 estações sem informações, como demonstra o esquema a seguir:

Figura 27 – Estações da Linha Centro – Usos e Condições atuais



Esquema da Linha Centro com seus usos e condições atuais.

Fonte: IPHAN.

Os usos atuais das estações por todo o país vão desde espaços de memória e atividades culturais até mesmo para comércios de produtos locais. No esquema da Linha do Centro acima, observa-se o desmonte das estações ferroviárias que atingiu as edificações a partir da extinção paulatina do transporte ferroviário de passageiros, que se deu a partir da década de 1980. Pela contingência de estações sem informações, inclusas as demolições e as ruínas, somam-se cerca de 40% das 148 estações construídas nos séculos XIX e XX, percebe-se o tamanho do desmonte deste patrimônio ferroviário mineiro.

Em Santos Dumont somam-se quatro estações e paradas ferroviárias: Central, Recenvindo, Mantiqueira e Cabangu (vide Figura 28 abaixo) e, o município contava com a Oficina 4º Depósito de Manutenção Ferroviária, bem patrimonial que veremos em seção a frente. Em pesquisa de campo foram obtidos os dados e identificadas as estações e paradas ferroviárias apontadas como bem patrimonial ferroviário, em seguida, todas as estações foram visitadas e fotografadas, elencadas na rede a seguir:

Figura 28. Rede – Estações de Santos Dumont.



Fonte: Elaborado pela autora, Atlas Ti. (2023).

A principal Estação, a Central, está em processo de restauro e obras de manutenção para ser adaptada aos usos da Prefeitura local relacionados a atividades culturais e readequação dos espaços de memória. Duas Estações não estão preservadas em sua integridade (vide quadro abaixo).

Figura 29. Quadro – Estações de Santos Dumont

Estação / Parada	Tombamento	Uso	Estado de conservação	Projetos
Estação Central	Sim	Sim	Bom	Em obras de restauração (desde 2021)
Estação Recovindo	Não	Não	Em ruínas	Não
Estação da Mantiqueira	Sim	Não	Em ruínas	Não
Parada Cabangu	Sim	Não	Bom	Não

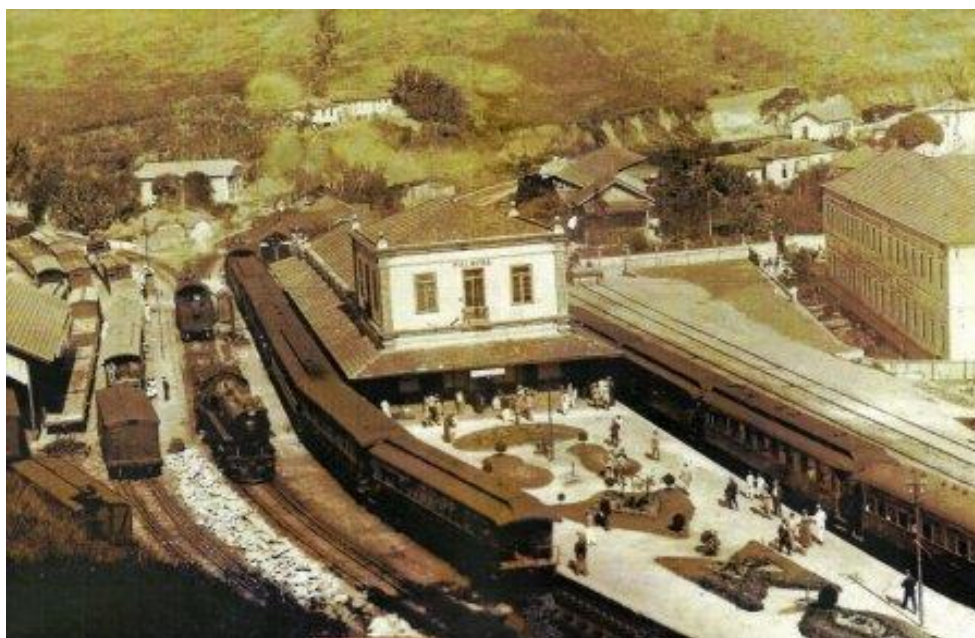
Fonte: Elaborado pela autora, 2022.

A seguir são apresentados os levantamentos históricos, fotográficos e as condições atuais das paradas e estações que serviam para o transporte ferroviário nos trilhos do município de Santos Dumont.

A Estação Central

A Estação Central de Santos Dumont, MG., foi inaugurada em 1877, quando a localidade era apenas um vilarejo com poucas casas, denominado João Gomes. Desde a inauguração, (Vide Figura 30 abaixo), a obra de arquitetura ferroviária construída na zona central da localidade, recebera diferentes denominações: Estação de João Gomes, Estação Palmyra e depois Estação de Santos Dumont. O prédio contava com os armazéns geral, de subsistência e de bagagem, a sala do telégrafo e o rádio telegrafista. “O ambiente foi transformado no Centro Cultural Paulo de Paula, onde é possível reviver um pouco dessa história.” (FERREIRA, 2016). Além da finalidade econômica de base para o embarque e desembarque de passageiros.

Figura 30. Estação e Pátio de Palmyra em 1930



Fonte: Ferreira (2016).

Nas décadas de 30 e 40, ela representava um local de passeio para a juventude da época, onde se aguardava a chegada dos trens que cruzavam a estação subindo e descendo a Serra da Mantiqueira. (FERREIRA, 2016).

Em relação ao transporte de cargas, os que passavam pela estação traziam mercadorias como milho, arroz, açúcar e farelo, todos em trens fechados. Descarregavam aqui no armazém geral e eram baldeados principalmente para os ramais de Mercês. Os trens também eram carregados no pátio da estação e retornavam à capital federal – à época, o Rio de Janeiro – e a Belo Horizonte, com produtos produzidos, no então, município de Palmyra. (FERREIRA, 2016).

Atualmente a Estação Central, tombada em nível municipal (Decreto Nr. 1442 28/12/1998), é denominada como Centro Cultural Paulo de Paula, onde encontra-se o Complexo Turístico Ferroviário. A Empresa MRS Logística utiliza a malha ferroviária que atravessa todo o centro da cidade, passando, inclusive pela lateral da Estação. Nos trilhos laterais não operacionais da Estação estão estacionados a Locomotiva a Vapor Zezé Leone (em exposição) e o Trem de Prata Restaurante⁸⁸ (bens patrimoniais que serão apresentados à frente). Os trilhos têm bitola de 1,60 e seus dormentes estão bem conservados e são de madeira, com colocação tradicional sobre leito de brita. A concessionária é responsável pela conservação das instalações de rodagem das composições que por lá trafegam.

Figura 31. Quadro – Evolução Histórica da Estação Central

ANO	1877	1911	1970	2000	2020	2023
Atividades	Inauguração da Estação João Gomes em 1º de fevereiro de 1877. (Construção provisória)	Inaugurado o ramal Palmyra-Livramento, denominado do Ramal do Piranga	Extinção das atividades como estação ferroviária	Espaços adaptados para atendimento ao serviço público municipal	Início do projeto de reforma e restauro	Entrega da restauração prevista para dezembro de 2023

Fonte: Elaborado pela autora, 2023.

A construção inaugurada em 1877 era provisória, que possuía apenas um compartimento para dormitório dos guardas e trabalhadores. O prédio da Estação fora construído por volta de 1910, uma construção fora dos padrões para as pequenas estações, em amplo espaço e dependências que contemplavam: armazém geral (armazenagem de carga pesada); Armazém de subsistência (armazenagem de mantimentos vendidos aos ferroviários); Armazém de bagagem; Sala do telégrafo e do Telegrafista; Sala do Agente de renda; Bilheteria e, Cabine de Comando de Pátio (espaço anexo a Estação).

⁸⁸ O restaurante temático Estação Texas está com suas atividades suspensas, provisoriamente, para restauração dos vagões (tentamos contato com a Presidente da ONG Amigos do Trem, responsável pelo trem de Prata e sua restauração, e não obtivemos sucesso).

Figura 32. Estação Central de Santos Dumont.



Fonte: AMA-SD, 2021.

A partir do Projeto de Restauro da Estação Central⁸⁹, proposto e implementado pela Ação em Movimentos Artísticos de Santos Dumont⁹⁰ (AMA-SD), foram projetadas ações de renovação dos espaços que antes eram utilizados para apresentações musicais e teatrais, como a Feira com Choro, por exemplo, desde 2012.

O projeto previu restauração e reforma em todo o prédio do século XIX. Em inspeções de campo e observação, foi possível visitar e auferir que o bem que se encontra em bom estado de conservação. A estrutura do telhado de madeira, a alvenaria, o piso e outras instalações já foram restauradas, sendo que a inauguração está prevista para outubro de 2023. A edificação de uso público abrigará diversas

⁸⁹ O projeto da AMA-SD foi autorizado pelo Ministério da Cultura por meio da Secretaria de Fomento e Incentivo à Cultura, (Lei Rouanet), através da Portaria nº 786, de 19 de dezembro de 2018. É uma parceira das empresas Pomar, Inter Arquitetura e Instituto Serra Verde. Os custos do projeto tiveram patrocínio da empresa de transporte ferroviário MRS Logística. A Prefeitura de Santos Dumont apoia o projeto através da Secretaria de Meio Ambiente, Turismo, Esporte e Lazer.

⁹⁰ A AMA-SD é uma OSCIP que nasceu do movimento de pessoas, em fevereiro de 2012, tendo como primeiro lançamento o Projeto Cultural “Feira com Choro”. A fim de fomentar a cultura local, divulgando artistas da Terra do Pai da Aviação e região. A iniciativa prosperou e ao longo dos anos são mais seis projetos: Degusta Dumont, Doses de Cultura e Arte, LeiturAMA-SD, Ensaio Aberto, TeatrAMA-SD e Mostra de Cinema. (AMA-SD, 2023).

repartições relacionados a cultura e a musealização. A Estação possui anfiteatro que fora restaurado para usos culturais e abriga o Arquivo Público, e no projeto está previsto espaço para o novo Museu Ferroviário de Santos Dumont.

Estação de Mantiqueira

A pequena estação foi inaugurada em 1878. Localizada no início da subida da Serra da Mantiqueira. A linha de 60 cm de bitola, desde a estação, dava acesso a fábrica de queijos e manteiga da Companhia Laticínios, pertencente ao industrial Carlos Pereira de Sá Fortes e fundada em 1887 no distrito de Bias Fortes (atual município de Antônio Carlos). O transporte sobre os trilhos até a Estação era realizado "em carros apropriados puxados por animais. A princípio, a tração era feita por locomotiva, mas demonstrando ser a tração animal uma experiência econômica mais vantajosa, o sistema a vapor foi abandonado". (KINGMA, 2018).

Figura 33 – A Estação de Mantiqueira em 1906



Fonte: Revista da Semana, 27/6/1906.

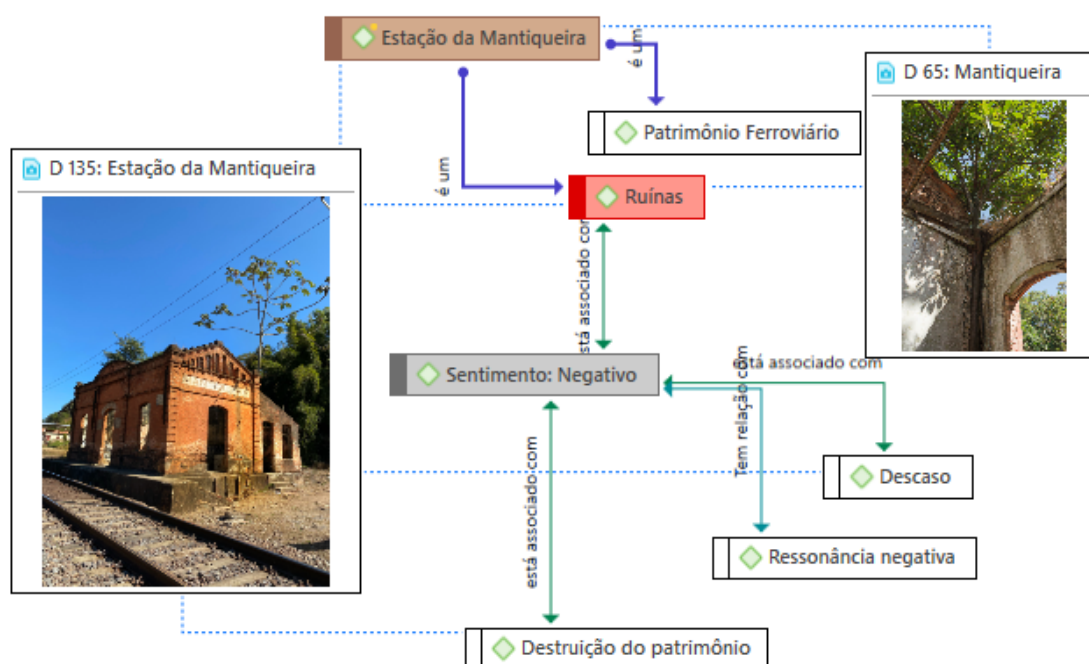
A Estação da Mantiqueira, ou o que resta da edificação, fica centralizada no Distrito de Mantiqueira⁹¹, ladeada pelas ruas e casas da localidade, possui uma Igreja, uma escola, ruas com calçamento e casario do século XX e algumas construções do século XIX. Atualmente a linha que corta a localidade em que a Estação era ponto de

⁹¹ Estrada que liga a cidade ao Museu de Cabangu, o Distrito possui uma Igreja, uma escola, ruas com calçamento e casario do século XX e algumas construções do século XIX.

apoio de embarque e desembarque de passageiros, está em funcionamento com o tráfego dos trens de carga da MRS Logística.

Na análise dos documentos (imagens e inventários), junto aos dados coletados com os participantes de pesquisa e a observação de campo, obtém-se o cruzamento de informações que gera a seguinte rede de conexões:

Figura 34. Rede Estação da Mantiqueira



Fonte: Elaborada pela autora, Atlas Ti., 2023.

Como se pode observar nas imagens, constantes na rede X acima, a construção está praticamente em ruínas⁹² há anos, está em avançado processo de deterioração, teve seu telhado totalmente destruído, não possui portas e janelas e está à mercê das intempéries. O bem apresenta demasiado crescimento de vegetação ao redor e entre os encontros das estruturas (paredes). Nas observações em campo em que o bem foi visitado três vezes, na última visita (novembro de 2022) foram observadas ações de conservação do bem, de acordo com moradores locais houve a capina e a limpeza da edificação em 2022, após solicitação da pessoa responsável pela Divisão de Patrimônio, junto ao departamento de Obras da Prefeitura. A vegetação, porém, não

⁹² Parte do telhado não existe mais, o mato cresceu dentro e ao redor do imóvel e já não existem portas e janelas intactas. A prefeitura não pode gastar nada com o imóvel enquanto a propriedade não for repassada por comodato. O interesse é inaugurar no espaço, devidamente restaurado, o primeiro museu de leite e queijo do país, em uma das mais importantes bacias leiteiras do Brasil. (ESTAÇÕES, 2023).

compromete o tráfego diário de composições de carga de propriedade da concessionária MRS⁹³ Logística S.A.

O interesse dos gestores públicos do patrimônio é projetar a restauração e reformas da Estação da Mantiqueira para implementar o museu de leite e queijo, devido ao pioneirismo na produção do queijo reino e a vocação queijeira da localidade.

Parada e Caixa D'Água de Recenvindo

A Revista Brazil Ferro-Carril, de 31/08/1913, dava a notícia: "Foi já inaugurada a nova estação construída há pouco entre Palmyra e Mantiqueira, nos terrenos cedidos gratuitamente pelo sr. Manoel Maria de Sá Fortes. A nova estação recebeu o nome de Doutor Recenvindo Pereira". (ESTAÇÕES, 2023).

Figura 35. Estação de Recenvindo

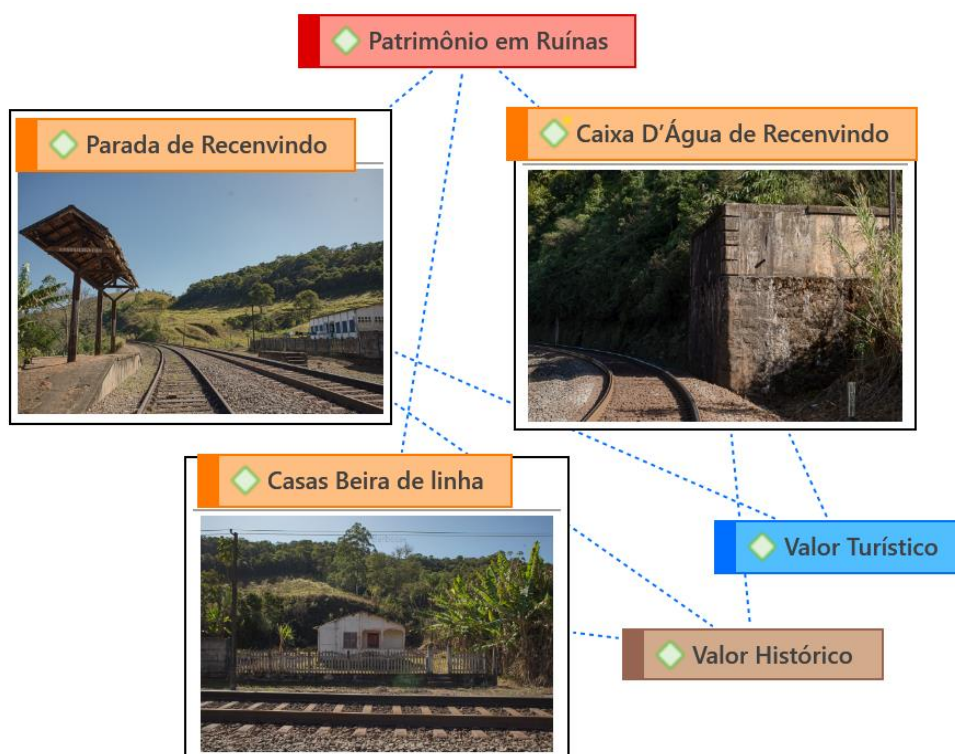


Fonte: Arquivo pessoal (2022).

A Estação de Recenvindo (vide figura 35), foi inaugurada em 1913 e durou pouco tempo a serviço da ferrovia na central do Brasil. “o livro de Max Vasconcellos, *Vias Brasileiras de Comunicação* (1928), já citava: no km 330,328 passa o trem pelo local onde foi a Estação Engenheiro Recenvindo; dela nem vestígios existem”. (ESTAÇÕES, 2023).

⁹³ A concessionária MRS Logística é responsável pela conservação das instalações de rodagem das composições que por lá trafegam.

Figura 36. Rede: Caixa D'Água e Parada Recenvindo



Fonte: Elaborada pela autora (2023).

A Caixa D'Água de Recenvindo abastecia as locomotivas nos séculos XIX e XX. Tombada em nível municipal (Decreto Nr. 1441 de 28/12/1998), o bem patrimonial apresenta demasiado crescimento de vegetação ao redor de suas estruturas em pedra. A vegetação, porém, não compromete seu uso pela MRS Logística que opera o tráfego diário de composições de carga.

Em visita de campo, alcançamos os bens pela linha (acesso pelo Viaduto Pontilhão Três Bocas), podemos constatar o estado de conservação dos patrimônios. Apesar de estarem em ruínas e sem manutenção, os bens encontram-se em bom estado de conservação. Como antes apontado, os bens estão em desuso e, nas entrevistas aplicadas, os participantes de pesquisa apontaram os valores histórico e turístico para os bens, assunto que abordaremos em sessão a frente.

A Parada Cabangu

A Parada Cabangu foi aberta em frente à fazenda da família do engenheiro Henrique Dumont. A pequena construção, tipicamente ferroviária, referência de embarque e desembarque de passageiros dos trens, passa a ter o nome Parada Santos Dumont em 1923, porém, com a mudança, em 1932, do nome do município e da estação Central, de Palmyra passando a Santos Dumont, a parada voltou a se chamar Cabangu.

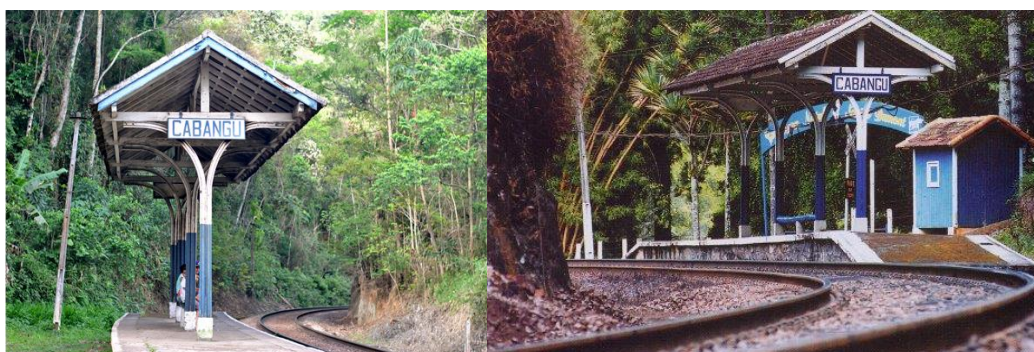
Figura 37. Trecho do Jornal O Estado de São Paulo

— Tendo a directoria da estrada recebido pedidos para dar-se o nome de "Santos Dumont", a parada de trens, estabelecida no kilometro 312 entre as estações de Mantiqueira e Rocha Dias, proxima a fazenda onde nasceu Santos Dumont, este aviador pediu ao director da estrada que não alterasse o nome regional cuja tradição se prende a historia de Minas Geraes. O nome de Cabangu' está consagrado pelo povo, cuja vontade, o aviador acha que se deve obedecer, sendo que, além disso, aquelle nome traz-lhe recordações de infancia.

Fonte: O Estado de São Paulo, 1923.

Conforme noticiado no Jornal O Estado de São Paulo (1923), Santos Dumont pediu que a parada mantivesse o nome de Cabangu em função de ser um nome consagrado pelo povo e que lhe trazia recordações da infância. (O ESTADO..., 1923).

Figura 38 – Parada Cabangu



Fonte: Arquivo pessoal (2017).

A Parada Cabangu está localizada na entrada da Fazenda Cabangu, espaço que abriga o Museu Casa de Cabangu. Trata-se de uma cobertura característica de parada ferroviária, possui uma placa Cabangu (Vide Figura 38), e por ali embarcou e desembarcou Alberto Santos Dumont quando visitava a Fazenda a cuidar de seu rebanho e pequenos inventos, como visto na seção anterior.

Os trilhos que cortam o espaço ao redor do Museu de Cabangu, que estão defronte a entrada do Museu, juntamente com a Parada Cabangu, se comportam como uma borda atrativa para registro de fotos dos visitantes que por ali caminham, em direção ao Museu de Cabangu, inclusive, por ali trafegam as locomotivas e os vagões da MRS, somando um pouco mais de atratividade a visitação.

5.2.3 Da Oficina 4º Depósito ao Campus do IF Sudeste MG.

A importância do transporte ferroviário era tal, trilhando os municípios pelo interior do Brasil, com a ferrovia em franca expansão nos finais do Século XIX e início do Século XX, que foram construídos oficinas e depósitos de peças localizados em regiões estratégicas em todo o país, visto que as locomotivas e os ferrocarris demandavam manutenção constante.

Entre os anos de 1877 e 1883 foi construída, em Santos Dumont, MG., a Oficina 4º Depósito de Peças para as Locomotivas, Vagões e Carros, onde também se instalou mais à frente, em 1903, a oficina que fazia a manutenção das máquinas a vapor e dos ferrocarris, para a difícil ultrapassagem da Serra da Mantiqueira. Sua denominação se deve a sequência de construção das Oficinas que atendiam a Central do Brasil. O primeiro depósito de locomotivas foi construído na região de Engenho de Dentro, hoje subúrbio o Rio de Janeiro. O segundo depósito construído em Barra do Pirai e o terceiro em Três Rios, todas as anteriores foram construídas no Estado do Rio de Janeiro.

O Quarto Depósito dá nome também ao Bairro onde a Oficina se encontra, com ruas e casas erguidas no entorno da linha do trem e da Oficina para morada dos ferroviários. A construção da Oficina 4º Depósito promoveu a criação de inúmeros postos de trabalho chegando a gerar, com o passar dos anos, 1.200 empregos diretos para a população e induzindo importantes transformações urbanas com a ocupação, por esses trabalhadores, dos bairros conhecidos atualmente como Quarto Depósito e Vila Esperança. A infraestrutura oferecida por esse complexo a ferrovia que cortava a região fez com que ao longo do tempo o arraial se destacasse entre os demais vizinhos que também eram atendidos pela malha ferroviária. (CASTELLO BRANCO, 1988 p. 45-48).

As demandas para a manutenção das máquinas vinham da estação Central vez que, a partir da Cabine de Comando de Pátio de Manobra (um anexo ao prédio da Estação Central), os funcionários faziam a inspeção de segurança das locomotivas e, os equipamentos que não tinham condições de seguir viagem, eram direcionados para a Oficina 4º Depósito. (ESTAÇÃO CENTRAL, 2000). Prestando serviços desde o último quartil do século XIX, em 1903 a Oficina passou por adaptações e novas instalações

para fazer a manutenção das locomotivas que faziam o trecho ferroviário de Santos Dumont a Conselheiro Lafaiete, MG.

Figura 39. Imagem aérea da Oficina 4º Depósito



Fonte: Arquivo Institucional (2021).

Por décadas a Oficina 4º Depósito prestou serviço a RFFSA (vide figura 39 acima), passando por adaptações para atender às novas demandas da era ferroviária. Com a desativação das locomotivas à vapor, na década de 1960, a Oficina foi adaptada para atender os reparos das máquinas à diesel, passando também a fabricar carros prancha e carros oficina, além dos carros dormitórios para socorro. (Dossiê de Tombamento). (Vide quadro da figura 40 abaixo).

Figura 40. Quadro – Evolução Cronológica da Oficina 4º Depósito

Oficina 4º Depósito – Santos Dumont, MG.								
Anos	1895 - 1897	1903	1941 a 1943	1943 a 1973	Década de 1990	1976 a 2004	2004 a 2008	2010 em diante
Usos	Doação do terreno Instalação da 4ª Inspetoria de Locomoção e Oficina da EFCB	Nova fase da Oficina Manutenção de Locomotivas	Escola Profissional de Santos Dumont	Escola Profissional Fernando Guimarães	Oficina desativada	Centro de Formação Profissional de Santos Dumont	Centro Municipal de Educação Profissional – CEMEP de Santos Dumont	Campus Santos Dumont do IF Sudeste MG.

Fonte: Elaborado pela autora, 2023.

Após a privatização da RFFSA, em finais de 1997, as oficinas ferroviárias brasileiras começam a ser desativadas, e algumas passam a receber novos usos. A

Oficina 4º Depósito de Santos Dumont foi totalmente desativada na década de 1990, entretanto, como instituição educacional, atividade acessória à mecânica ferroviária, fora implementada na década de 1940, com a inauguração da Escola Profissional de Santos Dumont, em 1941, passando por várias fases como instituição educacional, que faz até a data presente, conforme esboço evolutivo no quadro acima.

De acordo com a dissertação da pesquisadora e servidora do IF Sudeste, Maria Cristina Lima (2016), intitulada: *Nos Trilhos das Instituições Educativas Ferroviárias*, pela necessidade de qualificação da mão-de-obra qualificada para operar as demandas crescentes com o maquinário, viu-se a necessidade de capacitar pessoas para trabalhar no ofício⁹⁴, sendo a primeira escola ferroviária a ser inaugura, em 1897, a Escola Prática de Aprendizes das Oficinas de Engenho de Dentro”, no Rio de Janeiro. Em Santos Dumont, a Oficina inaugurou sua escola em 23 de maio de 1941, quando fundou-se a Escola Profissional de Santos Dumont – mais tarde, Escola Profissional Fernando Guimarães, que funcionou até 1973.

Passando por diversas fases ao longo do século XX, desde suas primeiras atividades quanto oficina de manutenção de equipamentos de carros ferroviários, tendo concomitante atividade como escola até início do século XXI, desde 2010 o espaço da Oficina 4º Depósito é a sede do Campus Santos Dumont do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia – IF Sudeste MG. Dentro de alguns vagões encontram-se bens diversos como fotografias da Oficina e material relacionado às escolas que escreveram histórias envolvendo muitas famílias, assunto que trataremos em seção do capítulo cinco final.

5.2.4 As Locomotivas a Vapor e os Carros

Nesta seção, além de trazer as informações referentes as Locomotivas a Vapor identificadas como patrimônio de Santos Dumont, MG., achamos por bem e escolhemos ir um pouco além na investigação, apresentando sobre a vinda das primeiras locomotivas a vapor para o Brasil.

A invenção das locomotivas e dos vagões (de passageiros e de carga) traria grandes transformações econômicas e sociais em todo o mundo. Implementada no

⁹⁴ A carência da mão de obra especializada levou à criação da Escola Prática de Aprendizes das Oficinas de Engenho de Dentro, em 1897, que funcionava anexa ao prédio da oficina de mesmo nome. O então Diretor da oficina José Joaquim da Silva Freire, é um eminente nome do ensino ferroviário, pois, identificou a necessidade de reformular o curso de Formação de Aprendizes e, em 1906, criou instalações para as aulas práticas, implementou o exame preliminar de leitura, escrita, contas e conhecimentos gerais na admissão de novos alunos. Em sua homenagem, em 1923, a escola levaria seu nome. (LIMA, 2016, p.50).

transporte ferroviário, na Inglaterra em 1814, a primeira locomotiva foi planejada pelo engenheiro George Stephenson (1781-1848)⁹⁵, que obteve resultados concretos com a construção de locomotivas a vapor, dando início à era das ferrovias por volta da primeira metade do século XVIII. (DNIT, 2021).

O modal do transporte ferroviário, composto pelo comboio liderado pela locomotiva⁹⁶ e os vagões⁹⁷ acoplados é destinado ao transporte de cargas e de passageiros que trafegam (ou trafegaram) nos trilhos⁹⁸, e no percurso da viagem fazem paradas nas estações para embarques e desembarques.

A Locomotiva Baroneza, construída em 1852 por Willian Fair Bairns & Sons, em Manchester, Inglaterra, pertence a primeira geração do equipamento foi a primeira locomotiva a vapor a rodar no Brasil, (vide figura 41). compunha um lote de quatro locomotivas encomendadas por Irineu Evangelista de Souza, o Barão de Mauá⁹⁹. A locomotiva pioneira foi para os trilhos em 30 de abril de 1853, na Estrada de Ferro Petrópolis, que Dom Pedro chamou de Estrada de Ferro Mauá. (VASQUEZ, p.11, 2008).

⁹⁵ Stephenson, engenheiro inglês, construiu a “Locomotion”, que, em 1825, tracionou uma composição ferroviária trafegando entre Stockton e Darlington, na Inglaterra, num percurso de 15 quilômetros, a uma velocidade próxima dos 20 quilômetros horários. Em associação com seu filho, Robert Stephenson, o engenheiro fundou a primeira fábrica de locomotivas do mundo e foi considerado, então, o inventor da locomotiva a vapor e construtor da primeira estrada de ferro. (DNIT, 2021).

⁹⁶ Locomotiva vem do Inglês locomotive engine, “aparelho ou máquina que se move”, a primeira dessas palavras vindo do Francês locomotif, “relativo a movimento”, por sua vez do Latim locus, “lugar”, mais motivus, “o que se desloca, que se move”, de movere, “deslocar, mudar de lugar”. Disponível em: <https://origemdapalavra.com.br/palavras/trem/>.

⁹⁷ Os vagões receberam esse nome a partir do Inglês wagon, “carro”, que veio do Germânico e Holandês wagen, “veículo com rodas”, do Indo-Europeu wegh-, “puxar, arrastar”. Disponível em: <https://origemdapalavra.com.br/palavras/trem/>.

⁹⁸ O trem, por ser muito pesado, precisa se deslocar sobre trilhos, do latim tribulare, “percorrer uma trilha, um caminho”. Se não fosse assim, destruiria a estrada que fossem trafegar. Esses trilhos são mantidos em seu lugar por dormentes, uma tradução literal do Inglês sleeper, “adormecido, o que está dormindo”, já que eles ficam deitados, como se estivessem dormindo, no sentido literal da palavra em linha férrea, possibilitando os pesados ferrocarris trafegarem. Disponível em: <https://origemdapalavra.com.br/palavras/>.

⁹⁹ Circulou pela primeira vez em 30 de abril de 1854, com a presença da Comitiva Imperial quando foi inaugurada a E.F. Petrópolis entre Mauá e Fragoso, fundada por Irineu Evangelista de Souza, Visconde e Barão de Mauá. Foi no ato de inauguração da nossa primeira ferrovia que o Imperador Dom Pedro II batizou de “Baroneza” a locomotiva, em homenagem à esposa do Barão, Dona Maria Joaquina, e foi nesta oportunidade também, que o Imperador conferiu a Irineu Evangelista de Sousa o título de Barão de Mauá.

Figura 41. Locomotiva Baronesa¹⁰⁰

Fonte: Vasquez, 2008.

É um dos modelos mais antigos de máquina a vapor que se conhece, tendo sido incorporada ao patrimônio nacional em 20 de abril de 1954, data do seu centenário, e desativada em 1957 com o surgimento da RFFSA. A "Baronesa", por seu importante papel como pioneira no campo ferroviário do Brasil, transformou-se também em um importante marco da história do ferroviarismo mundial. (VASQUEZ, p.12, 2008).

No Inventário das Locomotivas a Vapor no Brasil (2006), editado em português e inglês sob coordenação da jornalista Regina Perez, apontam-se 419 locomotivas que restaram da era ferroviária, localizadas em 190 cidades pelo Brasil. Na pesquisa de Perez (2006), cada locomotiva recebeu uma ficha técnica, com imagem do bem, fabricante, ano de fabricação, localização, responsável e a data do levantamento. “É interessante notar que 72 dessas velhas máquinas ainda estavam em condição operacional em 2006. Destaque para a Baronesa (1852), e para as antigas Locomotivas Zezé Leone – uma Baldwin 4-6-2 e velha Senhora (Alco – 4-6-2, 1929).” (TELLES, 2011, p.260-261).

Outras máquinas e peças eram fabricadas na Inglaterra e trazidas de navio para o Brasil. É o caso das locomotivas guindastes, equipamentos que prestaram inúmeros socorros na malha ferroviária e deram auxílio aos acidentes férreos por todo o país. O uso do guindaste para socorro, tal como existe hoje, curiosamente não foi logo uma necessidade, devido às poucas consequências envolvidas nos acidentes daquela época, quando se corria a 30 km/h, em veículos que nada mais eram do que carruagens montadas sobre rodas de ferro. O rápido desenvolvimento das ferrovias trouxe também

¹⁰⁰ “Nota-se a ausência de limpa trilhos, de vagão tender e de cabine, expondo a tripulação que viajava a céu aberto. Na segunda geração de locomotivas a vapor, estas questões foram superadas.” (VASQUEZ, p. 11, 2008).

novos tipos de acidentes, com consequências mais graves. Na medida em que se buscavam velocidades cada vez maiores, um mero descarrilhamento podia projetar uma locomotiva muitos metros além da linha, geralmente em barrancos, rios, precipícios — ou seja, em lugares de onde seria necessário puxá-la de alguma forma, até o leito da linha por onde seria transportada para reparos nas Oficinas.

Locomotiva ALCO Pacific.30 Nr. 370 – A Locomotiva Miss Zezé Leone

A Locomotiva Zezé Leone está estacionada na Estação Central e outros equipamentos ferroviários, como a Locomotiva Guindaste Nr.47, a Peruinha, como é chamada na localidade, e alguns vagões sem condições de trafegabilidade, encontram-se estacionados no pátio do IF Sudeste MG, em Santos Dumont.

A Locomotiva a Vapor chegou na praça Mauá no Rio de Janeiro, onde fora feita uma linha para conduzi-la até o antigo Palácio Monroe (já demolido). A Locomotiva, fabricada pela americana ALCO, foi doada pelo Rei Alberto I da Bélgica, em 1922, por ocasião do centenário de nossa independência à então Central do Brasil. O presente foi em agradecimento à atenção especial com que foi tratado pela Central quando da sua visita ao Brasil dois anos antes.

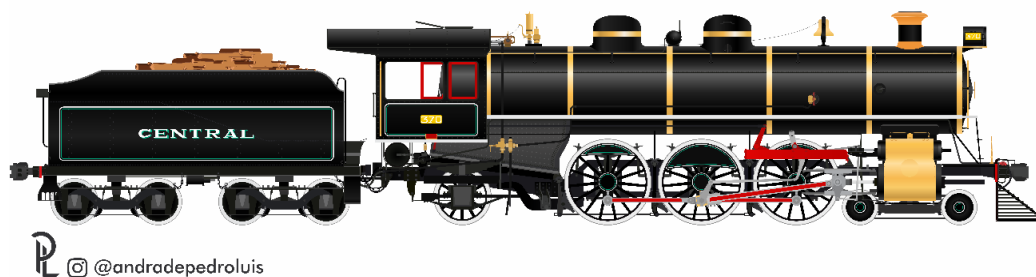
Recebeu a numeração 370 de série das Pacific.30 no Brasil, restando hoje, apenas duas, a nossa 370 e a 353, no museu do Imigrante em São Paulo. Com quatro rodas guias, seis rodas motrizes e duas rodas portantes (4-6-2), atingia a velocidade de 100km/h, feita para expressos! Havia ali lindos stands em alvenaria das nações representadas nos festejos do centenário da independência, onde ela ficou exposta.

Em seguida, a Locomotiva foi escalada para fazer o trem de luxo Cruzeiro do Sul com os primeiros carros de aço carbono da Central (trens de prata). A composição era composta pelo de um carro restaurante, um carro bagagem e de quatro carros dormitórios; fazia os percursos sem paradas, entre Rio de Janeiro e São Paulo (Rio-São Paulo-Rio). Carros restaurante e dormitório encontram-se atualmente estacionados a antiga Oficina Quarto depósito em Santos Dumont.

Mas porque o bem fora chamado de Locomotiva Zezé Leone? O nome faz alusão a Maria José Leone, eleita Miss Universo em 1923. Carlos Pereira da Rocha (1878-1957), maquinista dedicado e apaixonado pela 370, sempre cuidou da Locomotiva com zelo, chegou a instalar no tender um banheiro para sua comodidade. Só a deixou tempo depois, e assumiu a 371, com a qual ficou até o fim de sua carreira. Neste período a

370 tinha 3 apitos. Os ferroviários da época diziam que a locomotiva de Carlos era tão bela que se comparava à beleza da então miss Brasil Zezé Leone¹⁰¹.

Figura 42. Desenho Bidimensional Representativo da locomotiva Zezé Leone



Fonte: Andrade, (abril de 2022).

O designer Pedro Luís de Andrade (2022) produziu o desenho bidimensional representativo da Zezé Leone com a pintura padrão da Central do Brasil. A postagem do desenho nas redes sociais aconteceu em outubro de 2022 por ser considerada data comemorativa do centenário da Locomotiva.

Figura 43. Quadro – Cronologia da Locomotiva Zezé Leone

Locomotiva Zezé Leone						
Anos	1920	1922	1930	1960	1998	2018
Atividades	Colocada em serviço	Conduziu Príncipe de Gales entre Rio de Janeiro e Belo Horizonte	Fazia o trecho R1 e R2 entre Rio - BH Como Trem Rápido (capital federal)	Baixada pela RFFSA, cessou uso como Locomotiva a tráfegar nos trilhos	Restauração na Oficina 4º Depósito ano	Transferência para a Estação Central

Fonte: Elaborado pela autora, 2023.

¹⁰¹ Maria José Leone, conhecida como Zezé Leone, tinha 19 anos quando venceu o concurso em abril de 1923. "Seu nome era sinônimo de mulher bonita: uma verdadeira Zezé Leone! Diziam. Ficou tão popular depois do concurso que virou nome de rua, de sobremesa, de perfume e até da Locomotiva 370! (G1. Globo)

A Locomotiva MK-370 está estacionada na Estação Central para visitação e apreciação turística, está ao ar livre sofrendo com as intempéries da natureza, precisa de cobertura e de adaptação de barreira de segurança.

Figura 44. Locomotiva Zezé Leone



Fonte: Weitzel (2023).

Apresenta estado de conservação regular, com problemas de machas escuras, deslocamento de pintura, e pequenas rachaduras, sujidade aderida devido à falta de manutenção e limpeza periódica. O Projeto de Restauração da Estação Central prevê uma adequação estrutural com cobertura para acomodar a Locomotiva (vide figura 45 abaixo), evitando que ela continue desprotegida à mercê das intempéries do tempo e das depredações que vem ocorrendo frequentemente.

Figura 45 – Cobertura Planejada para a Locomotiva Zezé Leone



Fonte: Fundação Casa de Cabangu, 2021.

No subcapítulo 6.2: Memórias Ferroviárias, serão discutidas as ressonâncias que repercutem nas questões da memória ferroviárias e conservação dos bens ferroviários de Santos Dumont, com o foco dado a Locomotiva a Vapor Zezé Leone.

A Locomotiva Guindaste Nr. 47 – A Peruiha

A Locomotiva Guindaste nº 47 de bitola 1,60 m, é uma das mais significativas raridades ferroviárias preservadas no Brasil. Restaurada em 1987 na Oficina 4º Depósito, merece receber um brigo de proteção contra os elementos e intempéries do tempo. (COELHO, 1994). O mecanismo de força dos guindastes foi inicialmente manual, e posteriormente a vapor, elétrico, e a diesel. Os guindastes a vapor foram fabricados regularmente até o final dos anos 40, quando passaram a predominar os modelos com motor diesel. (COELHO, 1994).

Os primeiros guindastes ferroviários vindos para o Brasil datam de 1880, quando da implantação da rede ferroviária brasileira que se iniciou no Rio de Janeiro. A exemplo do maior e mais guindaste ferroviário a vapor do Brasil, o nº 1 da Estrada de Ferro Central do Brasil, é o mais antigo e atualmente está sob custódia da ABPF-RJ, que vem buscando recursos para sua restauração. Inteiramente reformado pela CBTU em 1987, inclusive com uma caldeira nova, sua longa carreira terminou pouco tempo depois, devido à quebra de vários dentes da roda de ferro fundido sob sua plataforma giratória. (COELHO, 1994).

A Estrada de Ferro Central do Brasil adquiriu da firma inglesa R. W. Hawthorn Leslie & Co. duas locomotivas guindaste em 1913, sendo uma 0-4-0T para bitola métrica e uma 0-6-0T para bitola larga. Classificadas oficialmente como guindastes no final da década de 20, receberam os números 128 e 47, respectivamente. “A 47 foi preservada no 4º Depósito de Santos Dumont, onde serviu como a Perua até 1976 – a mesma sorte não tendo a 128, baixada e sucateada em 1968.” (COELHO, 1994).

A Locomotiva Guindaste Nr. 47 da Estrada de Ferro Central do Brasil, denominada Hawthorn Leslie, de propriedade do Iphan, foi cedida ao município de Santos Dumont¹⁰² em 2009, construída em 1913 e desde então esteve em operação na malha ferroviária brasileira até 1976.

¹⁰² Termo de Cessão n. 003/2009 (PA, f. 23; ICP, f. 162). (Vide anexo 1).

Figura 46. Locomotiva Guindaste Hawthorn Leslie Nr. 47 em 1989



FONTE: Coelho (1994)

A Perua ou Peruinha, como é chamada na localidade pelas pessoas que a conhecem ou trabalharam com o equipamento na RFFSA, a Locomotiva Guindaste Nr.47, encontra-se estacionada no pátio – que parece um largo fúnebre de vagões, do Campus Santos Dumont do IF Sudeste MG. Assim como outros equipamentos deixados no pátio à mercê de (des) interesses conservacionistas, a Leslie Nr. 47 está inativa, a céu aberto, sem anteparo de proteção e, apesar de ter sido restaurada em 1987, está em avançado estado de degradação. Pouco se tem do restauro de 1987 (vide figura 46 acima) se compararmos o estado de conservação atual com as fotografias feitas na época da restauração (vide figura 47).

Figuras 47. Locomotiva Guindaste Hawthorn Leslie Nr. 47.



Fonte: Arquivo pessoal, (2019).

A falta de uso do equipamento e a constante exposição a intempéries, desencadeou grande desgaste e oxidação do material – a Locomotiva apresenta quase todas suas engrenagens comprometidas por ferrugem e corrosão. Conforme consta no processo, a única engrenagem que ainda funciona é a porta da fornalha da caldeira. Luciano Biazutti – professor do IF Sudeste, explica que “a recuperação da máquina demanda a substituição de quase todas as peças, pois não há como reaproveitá-las pelo grande comprometimento causado pela oxidação.” (PROCESSO n° 01514.000923/2013-67, p. 201). De acordo com a Inventariança da Extinta RFFSA sob orientação da Comissão de Bens Históricos (Portaria 14), o que está apontado na Ficha de Inspeção – Bens móveis históricos, constante do processo supra citado: “Bem móvel em péssimo estado de conservação; necessita ser 100% restaurado devido a possuir valor histórico.” (PA NR 01514.000923/2013-67, 2013, p. 70).

A direção do IF Sudeste MG solicitou sua cessão em 2010 ao IPHAN, tendo a demanda sido negada anos depois, porém, o bem encontra-se sob a guarda da Instituição.

O Trem de Prata Restaurante

O projeto do Trem de Prata Restaurante foi idealizado por Paulo Henrique do Nascimento, fundador e residente da Amigos do Trem¹⁰³, Organização não Governamental, (ONG), em parceria com a Prefeitura de Santos Dumont. O uso do trem de prata restaurante como empreendimento temático a serviço do público, trouxe possibilidades para visitação pública dos bens ferroviários, com a valorização e a preservação do patrimônio, além de ofertar e valorizar os sabores da gastronomia mineira.

A Estação Central estava fechada há mais de 20 anos. Foi um processo muito rápido. Em menos de um ano conseguimos mostrar que é viável dar novo uso ao patrimônio ferroviário, isso pode acontecer quando se soma esforços do poder público e da iniciativa privada. Desde o dia 16 de dezembro, dia da inauguração, recebemos turistas, visitantes de outras cidades e moradores de várias idades. Virou realmente uma tração turística. Transformamos em um lugar agradável, que antes não era aproveitado. (AMIGOS DO TREM, s/d).

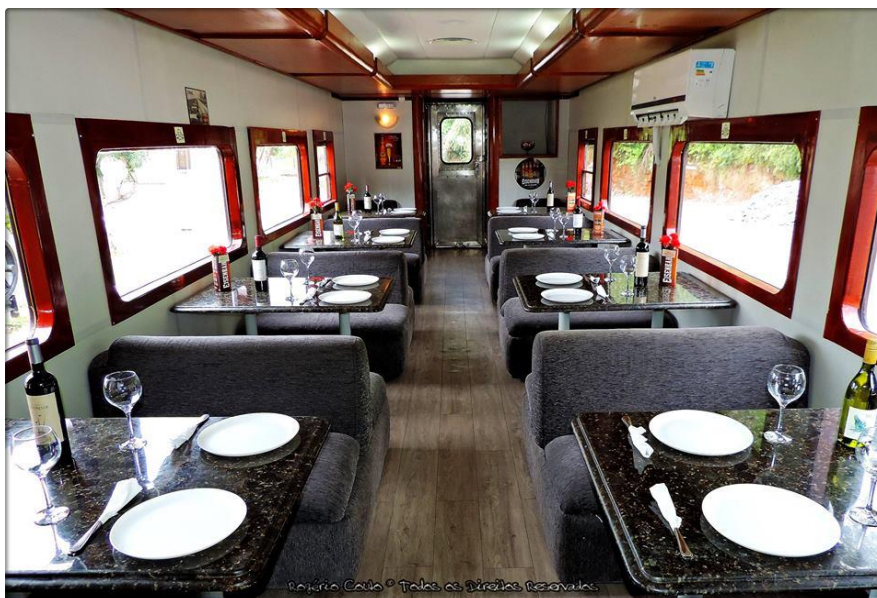
¹⁰³ A ONG Amigos do Trem, fundada em 5 de junho de 2001, em Juiz de Fora, busca revitalizar o transporte sobre trilhos de passageiros, cargas e turismo com a preservação e reimplantação do transporte ferroviário em todo o território nacional. A ONG trabalha para resgatar o transporte ferroviário de passageiros e turístico em linhas desativadas ou que não tenham tráfego de trens de carga. Possui regionais em todo o país e implementa projetos de trens turísticos. (AMIGOS DO TREM, s/d).

Figura 48. Complexo Turístico da Estação



Fonte: Amigos do Trem, s/d.

Figura 49. Interior do Trem de Prata restaurante.



FONTE: VASQUEZ, 2008, p. 12.

O restaurante temático Estação Texas está com suas atividades suspensas, provisoriamente, para restauração dos vagões (tentamos contato com a Presidente da ONG Amigos do Trem, responsável pelo trem de Prata e sua restauração, E falar que o Trem está fechado para restauração e logo deverá voltar a atividade.

5.3 Ações de Preservação – Instituições e Comunidades Ligadas ao Patrimônio

Quanto a preservação, em resposta à pergunta sobre as ações de gestão para a preservação do patrimônio ferroviário direcionadas pelas comunidades e instituições ligadas ao patrimônio, em sua maioria, cerca de 79,1% dos entrevistados afirmam que as ações de preservação dos bens ferroviários são ausentes e, quando existem projetos para fins de preservação, são impotentes, não alcançam êxito nas atuações. É perceptível o descontentamento dos participantes da pesquisa no que se refere a gestão do patrimônio na localidade estudada.

(Vide figura 50 abaixo).

Figura 50. Tabela Ausência e Presença de Ações Preservação

	◇ Preservação - Ausência	◇ Preservação - Presença
GF1 Patrimônio	7 29,17%	2 8,33%
GF2 Turismo	2 8,33%	
GF3 Ferroviário	2 8,33%	
GF4 Pesquisador	4 16,67%	2 8,33%
GF5 Campus	2 8,33%	1 4,17%
GF6 Guia de Turismo	2 8,33%	
Totais	19 79,17%	5 20,83%

Fonte: Elaborado pela Autora, Atlas Ti. (2023).

O que mais se estranha nestas afirmações é que justamente o Grupo Focal – 1, dos participantes ligados diretamente com a gestão do patrimônio, são aqueles que, mais veemente, reclamam da ausência de ações efetivas. Ou seja, as pessoas que estão à frente da gestão patrimonial dos bens alegam que a gestão não tem sucesso, o que significa que os próprios gestores patrimoniais reconhecem a falta de gestão patrimonial.

O Grupo Focal 4 – Pesquisador, em que estão pesquisadores e professores, é o que mais se preocupa com as ações não efetivas, visto que nos depoimentos, alguns alegaram que o patrimônio ferroviário de Santos Dumont não está sendo gerido em prol da preservação ou conservação dos bens. O entrevistado 28, do GF-4, um professor pesquisador, diz que “grande parte do patrimônio histórico da cidade não é preservado. A maioria das ações são desenvolvidas pela prefeitura e muitas construções se

encontram em ruínas. Até mesmo a Zezé Leone está em estado lastimável de conservação.” (28:17 ¶ 47 em Entrevista 28).

Quanto a saídas para melhorar a gestão patrimonial, o entrevistado 19, um dos líderes de uma instituição de gestão do patrimônio, alega que o estado, ou a gestão municipal, não pode ser responsabilizar por tudo, e que aos bens patrimoniais têm que verter novos usos, pois além do valor histórico ou turístico por exemplo, o valor econômico deve dar suporte para a manutenção e conservação de determinados bens. Precisam-se elaborar parcerias entre instituições locais privadas, com o apoio do poder público, para gerenciar e prover o uso autossustentável do bem. Para o participante da pesquisa deve-se “primeiro fazer a identificação dos potenciais dos bens, depois a concessão para órgãos e instituições fazerem os usos específicos, com diretrizes, e planos de exploração do bem, e dentro destes planos está a educação patrimonial, o cuidado e a divulgação.” (19:13 ¶ 31 em Entrevista 19). Nos apontamentos do entrevistado 19 acima, percebe-se uma visão mercadológica de uso dos bens patrimoniais que podem ser uma alternativa para a preservação e conservação dos bens, além de alcançar, com o tempo, a manutenção da memória ferroviária (e coletiva) na localidade.

Entre os depoimentos que defendem que as ações de preservação estão presentes e alcançam efetividade no destino, cerca de 29,1% dos participantes da pesquisa, alegam que apesar de poucas as ações e projetos com envolvimento específicos em prol da preservação, o que vem sendo planejado está alcançando bons resultados. É o caso do depoimento do Entrevistado 7 que direciona sua defesa relacionando-a com o projeto de restauração da Estação Central.

Quando criança já peguei um trem de passageiros ali naquele local. Quando adolescente já visitei exposições de arte. Já adulto, em 2012 com a AMA-SD através do projeto Feira com Choro, começamos a utilizar o espaço para apresentações musicais, teatrais. Trabalhando na gestão, conseguimos trazer várias atrações de outros estados e municípios além de oficinas de teatro, intervenções artísticas. Hoje através da AMA-SD com um projeto na Lei de incentivo Rouanet, patrocínio da MRS e prefeitura municipal de Santos Dumont, estamos restaurando e requalificando todo o bem. (7:10 ¶ 15 em Entrevista 07).

No caso do projeto de Restauração da Estação Central, citado pelo entrevistado acima, iniciado em 2021 e que prevê reinauguração do bem restaurado, para julho de 2023, liderado pela AMA-SD, inclui parcerias – MRS Logística, Prefeitura, entre outras, que dão suporte de recursos financeiros e profissionais necessários para efetivar o projeto.

Numa análise de duas coocorrências de respostas, dois entrevistados afirmaram que as ações institucionais existem, porém não alcançam a efetividade. Um dos depoentes afirma que é uma questão de união e direcionamento de várias esferas

(públicas e privadas) para que, juntas, possam encontrar mecanismos efetivos, acreditando que o caminho deve trilhar esforços de aprendizagem e atualizações sobre as leis e oportunidades de incentivo em todos os níveis – local, estadual e federal.

As instituições e comunidades que não possuem uma gestão direcionada, pode sim adquirir. As que já possuem podem potencializar. Atualmente há uma carência nas ações que perpassam as reuniões. Foi nessa carência que a AMA-SD decidiu atuar na preservação do bem histórico através de mecanismos como leis de incentivo. (7:19 ¶ 47 em Entrevista 07).

Nesta mesma análise de coocorrência, o entrevistado 26 reconhece que existem ações, “mas não são suficientes para que essa preservação seja efetiva” (26:9 ¶ 25 em Entrevista 26), dando exemplo da primeira restauração da Locomotiva Zezé Leone, em que o projeto previa o passeio turístico com passageiros a bordo de vagões acoplados a máquina, que não seguiu em frente. Outro exemplo dado foi do Trem Prata restaurante, que apesar dos desafios encontrados para a conservação do bem, funciona como restaurante temático.

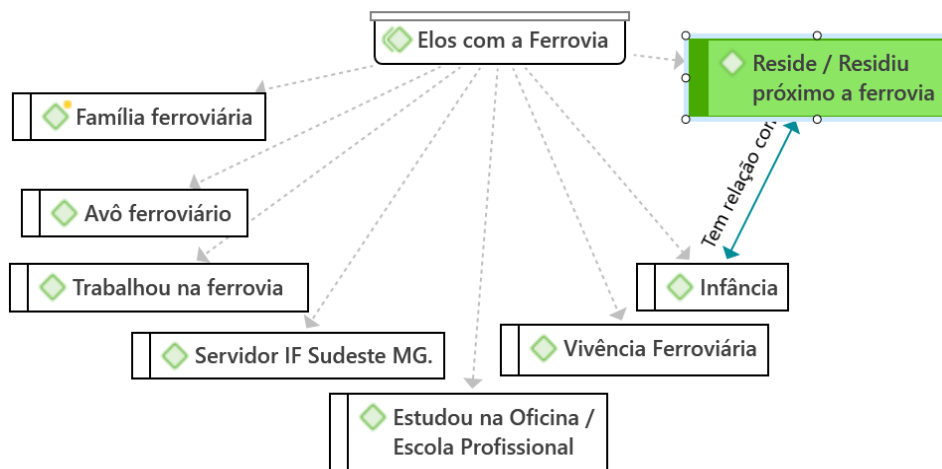
5.4 Participantes da Pesquisa e Elos com a Ferrovia

Sou ferroviário de corpo e alma.
Sr. Francisco Cunha.¹⁰⁴

A relação de afeto e de pertencimento dos sandumonenses relacionados com os trilhos e os trens fica explícita quando das respostas dos 29 entrevistados à pergunta sobre as relações e os elos com a ferrovia. De todos os entrevistados, 23 pessoas residiram por algum tempo ou residem nas proximidades, sendo que apenas 6 nunca residiram próximo a linha do trem. As relações vão desde as vivências de infância vendo o trem passar e ouvindo o alardear com seu apito noites e dias, além de terem pessoas da família que trabalharam na RFFSA, na Oficina e na Estação Central, neste caso, a maioria dos entrevistados respondeu ter avôs ferroviários. Como demonstrado na figura:

¹⁰⁴ Sr Francisco é aposentado e dedicou toda sua vida acadêmica e profissional à ferrovia. Tem família ferroviária, avô ferroviário e pai que trabalhava na Oficina 4º Depósito – inclusive seu pai fora seu chefe na RFFSA,

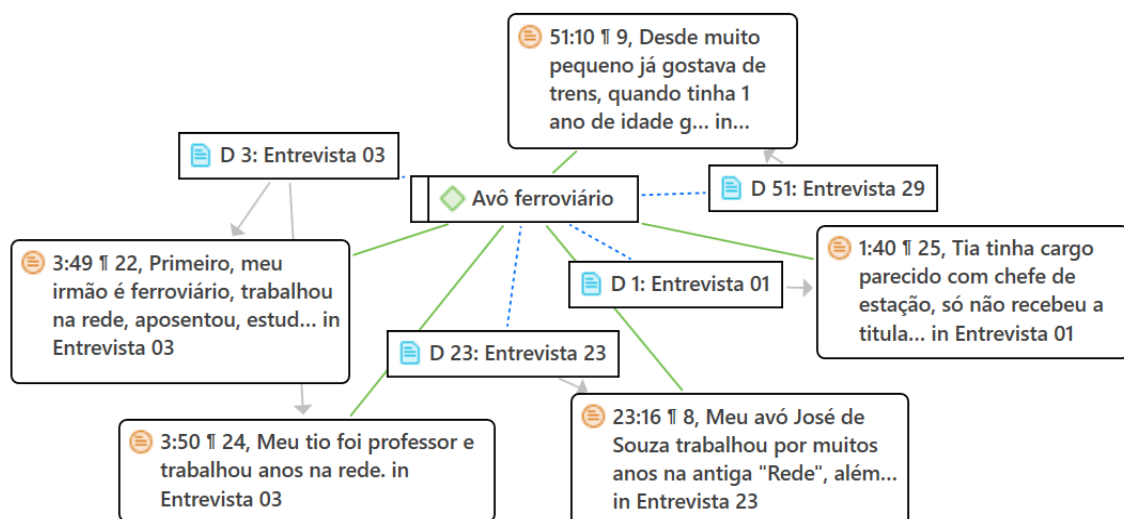
Figura 51. Rede: Elos dos Participantes da Pesquisa com a Ferrovia



Fonte: Elaborado pela Autora, Atlas Ti. (2023).

A partir da imagem abaixo, em que mostra as porcentagens indicativas da relação dos entrevistados com a ferrovia, é possível analisar todas as respostas codificadas por Grupos Focais de análise. Dos 29 participantes da pesquisa, 16 tem ou tiveram familiares ferroviários, sendo que 7 deles disseram ter avô ferroviário e 12 pessoas afirmaram terem lembranças de infância dos trens e, também 12 pessoas relacionam a ferrovia com a memória afetiva.

Figura 52. Rede Depoimentos do Código Avô Ferroviário



Fonte: Elaborado pela Autora, Atlas Ti. (2023).

Noutros casos, além de vivências de infância e os elos familiares, alguns entrevistados disseram ter estudado na Escola Profissional e, continuando o elo, em seguida, foram contratados para trabalhar na RFFSA. É possível perceber esta situação na Figura abaixo relacionada as coocorrências de elos com a ferrovia dos entrevistados.

Figura 53. Tabela de Coocorrência de Códigos – Família Ferroviária.

	◆ Família ferroviária
◆ Avô ferroviário	5
◆ Infância	1
◆ Trabalhou na ferrovia	2

Fonte: Elaborado pela Autora, Atlas Ti. (2023).

É o caso do entrevistado que teve seu pai ferroviário como Chefe na Oficina 4° Depósito e, quando jovem estudou por anos na Escola Profissional, depois de formado, trabalhou na Oficina, sendo inclusive subordinado de pai, e anos mais tarde, fora também foi professor no Centro de Formação Profissional, tendo aposentado como tal em 1987. O Professor entrevistado nos conta emocionado, que implementou o curso de Técnico em Eletrotécnica, curso ofertado pelo IF Sudeste MG., no Campus Santos Dumont atualmente.

E depois de formado lá na escola profissional, mecânico, eu fui para as oficinas, conforme era normal naquela época. E fui trabalhar exatamente na turma do meu pai, que era encarregado de turma de reparação, máquina a vapor. Fui trabalhar lá e me especializei numa parte da máquina chamada assim, braçagem, aquela parte que transmitia o movimento retilíneo em rotatório, que faz a máquina movimentar. (...) Meu pai me botou no socorro e me descascava mesmo pra valer. Ele não brincava em serviço. Eu menino isso. Adiante, Wilson Modesto Ribeiro, um grande diretor que a escola teve, me convidou para ir para a Escola Profissional Fernando Guimarães. Eu formei o Curso de Eletrotécnico lá. E lecionava outras matérias além do eletrotécnico. Acho que trabalhei por 28 anos. Aposentei como professor quando eu completei meu tempo lá. (5:7 ¶ 37 em Entrevista 05).

Neste depoimento do professor eis ferroviário, supracitado, fica perceptível o sentido a admiração e o orgulho sentidos em relação a construção de sua vida acadêmica e profissional na ferrovia, pois que ele é formado na Escola Profissional da então Oficina 4° Depósito, e anos mais tarde, trabalhou na Oficina e, inclusive, fez parte da equipe e fora liderado por seu pai. Isto se confirma, ainda mais, na resposta dada, em entrevista, quando perguntado sobre sua relação com a ferrovia em Santos Dumont.

Era de namorado, de amor, de marido e mulher que vive muito bem, graças a Deus. Aliás, tinha não, tenho até hoje amor pela ferrovia. Eu nasci ferroviário, meu pai ferroviário. Nasci na beira da linha, o trem passava da porta da minha casa. Eu sou ferroviário, de carvão ainda, depois que veio as máquinas especulares. Sou ferroviário de corpo e alma. (5:6 ¶ 25–27 em Entrevista 05, grifo nosso).

Para fechar o capítulo, abrimos um parêntesis para comentários distintos sobre esta entrevista. Em relação a percepção da importância da ferrovia para os eis ferroviários e sandumonenses, esta entrevista (a mais demorada de todas, atingindo mais de uma hora de gravação), foi uma das entrevistas mais marcantes na experiência de pesquisa. Observamos com clareza, a presença da afetividade e do valor da memória ferroviária para aqueles que tiveram ou têm elos diretos (ou indiretos). A dedicação ao trabalho nos trilhos da RFFSA em Santos Dumont, com o destaque para a Oficina 4º Depósito, que foi oficina e escola por décadas e corroborou para o desenvolvimento do país e da localidade. A contar da emoção sentida pela pesquisadora que, atualmente, ocupa um cargo na instituição de ensino que representa esta herança ferroviária. Fechamos o parêntesis e avançamos um pouco mais.

CAPÍTULO 6

**ESCUTE: AS RESSONÂNCIAS
APITAM NA ESTAÇÃO –
ANUNCIAM-SE NOVOS
DESTINOS**

6 – Escute – As Ressonâncias Apitam na Estação: Anunciam-se Novos Destinos?

Dando continuidade às análises dos dados obtidos nas visitas em campo – realizadas entre outubro de 2022 e janeiro de 2023, trabalhou-se num afazer minucioso de gabinete (entre janeiro e abril de 2023), perfazendo a alimentação do fluxo *input* dos documentos no ambiente do programa Atlas Ti. Deste modo, após agrupamento e codificação dos documentos, tendo as fases de tratamento das informações concluídas, alcançamos condições de produzir as apreciações análises qualitativas que o referido programa permite. Na sequência, avançamos para a etapa final, produzindo os *outputs* das informações, portanto, após exaustivas análises, *obtivemos* os quadros, as tabelas e as redes que trazem maior visibilidade para a compreensão da composição da apreciação do conteúdo da pesquisa. Desta forma, os assuntos tratados neste capítulo são os apontamentos com maior incidência de códigos encontrados no tratamento das informações, o que nos orientou para a definição das temáticas de maior relevância para análise.

De tal modo, a partir dos elementos ferroviários indicados em pesquisa, investigados e apresentados no capítulo cinco, e dos valores que lhes são atribuídos no destino, foram definidas categorias para as análises. Ou seja, a partir de uma espécie de engrenagem supostamente conectora do Ciclo do Patrimônio Ferroviário, os elos e os alcances das ressonâncias que os valores do patrimônio ferroviário geram, direcionaram, em maior amplitude, para a definição das categorias de análises:

- i) Museologia / Musealização;
- ii) Educação / pesquisa e;
- iii) Atividade turística.

Estes valores ressonantes categorizados na pesquisa, e respectivas conexões advindas das relações do patrimônio ferroviário com a museologia, com as práticas educacionais e de pesquisa – produzidas no Campus Santos Dumont (IF Sudeste MG.), e com atividades turísticas, são apresentados neste capítulo.

Assim, o que nos cabe, de primeira-mão, para adentrar na seara dos valores ressonantes que permitem novos olhares na mirada preservacionista do patrimônio, é trazer que, a questão de atribuição de valor a determinada coisa, ou objeto, no presente, é dada originada das pessoas que detém conhecimento e algum convívio com o bem estudado. Ratificando o que defendemos no Cap. 2, dos objetos e as coisas e, dizendo em outras palavras, além dos especialistas, é preciso ouvir o usuário, a comunidade detentora, que usufrui dos bens patrimoniais. Faz mister recordar Ulpiano B. de

Menezes, quando afirma: sem excluir a perspectiva do especialista, mas sempre privilegiando aquelas do usuário, do fruidor – (...) a perspectiva da velhinha do cartum. Ela, em última instância, é produtora do valor em causa e que ela tem o direito e a gratificação de fruir. (MENESES, 2012, p.35). Como visto na metodologia aqui aplicada, estivemos em campo e indagamos ao usuário, ao fruidor, sobre o patrimônio ferroviário que, de maneira especial, o integrante da comunidade chama de: meu patrimônio. Em campo, pudemos colher informações junto aos participantes de pesquisa, o que nos faz, prementemente, afiançar que, a partir dos depoimentos dos entrevistados e levantamentos de campo, a pesquisa ora apresentada traz uma fidelidade de dados que permitiu trazer reflexões claras sobre a situação atual da valoração dos bens ferroviários de Santos Dumont, MG.

Dito isso, avançamos com as análises que se apresentam neste capítulo final, sobre os valores atribuídos ao patrimônio estudado, o que ousamos chamar de combustíveis que movem as engrenagens do Ciclo do Patrimônio Ferroviário que alcançam as instâncias patrimoniais nos trilhos de ações da museologia da educação, e do turismo.

6.1 Valores e Ressonâncias – Fogo e Apito que Movem a Engrenagem do Ciclo do Patrimônio Ferroviário

As coisas não têm valor,
são as pessoas que atribuem valor às coisas”.
Bárbara Apellbaum (2010).

As pessoas determinam a valia e os usos das coisas, no decorrer do tempo nas dadas circunstâncias – que envolvem o advento do capitalismo, das inovações tecnológicas e da ciência, e questões próprias da evolução humana, as coisas podem cair em desuso ou receber direcionamento para ressignificações e novos usos. Confirmando o que Apellbaum (2010), defende: atribuímos valores às coisas, incessantemente.

Como vimos, o advento da mudança nos usos do modal ferroviário e a extinção da RFFSA, que antes era usado para transporte de passageiros – em grande escala, e de carga, e a formação de montante de bens ferroviários que se deparava com os caminhos das oficinas para encontrar o fim através dos maçaricos, ou à mercê esquecimento em algum cemitério de ferro a céu aberto, ou, numa perspectiva mais positivista que considera o progresso como factível respeitando a ética social, encontrava caminhos para os novos usos dos bens ferroviários e a patrimonialização.

Dizendo em outras palavras, os bens ferroviários se depararam com dois caminhos: o caminho escuro do esquecimento e, o caminho da memória ferroviária, que promete alguma salvação à luz de novas importâncias em prol da preservação.

Numa mirada prática, a partir da análise da pesquisa no destino Santos Dumont, MG., podemos dizer que as ações envolvidas pelo patrimônio ferroviário se comportam como num ciclo ou circuito em que o alcance maior é a preservação da memória ferroviária.

Nas conexões e avanços de cada parada da engrenagem que chamamos de Ciclo do Patrimônio Ferroviário de Santos Dumont (CPFSD), como na parada da memória, que se conecta com valores, que se conecta com ressonâncias e assim, sucessivamente, ou não, como acontece na primeira parada possível, a parada do esquecimento, em que o risco de que o objeto, ou elemento ferroviário, seja para sempre depositado na estação da amnésia, é eminente, o elemento central é o objeto ferroviário – trem nos trilhos, locomotiva, apito, carro de passageiros, artefato ferroviário, estação ferroviária, entre outras designações. Dizendo em outras palavras, o objeto ou a coisa ferroviária, como considerado em Ingold (2012), e aplicando suas análises, como sendo vida coisa em movimento – locomotiva-que-apita-no-museu, ferrocarril-laboratório, estação-atrativo-turístico, que produz ressonâncias a partir das atribuições de valores, dá o *star* na engrenagem do ciclo CPFSD, apresentado no esquema da Figura X abaixo:

Figura 54. Ciclo do Patrimônio Ferroviário



Fonte: Elaborado pela autora, 2023.

Sustentando o pressuposto de que patrimônio é seleção, é memória e valor, a valoração dos bens patrimoniais se dá como forma de triagem entre os bens dispostos à escolha, com significados estabelecidos em negociação sociocultural. Ou seja, a atribuição e avaliação dos valores do patrimônio ferroviário, requerem direcionamentos de análises específicas, num conglomerado de apreciações da dinâmica dos olhares envolvidos, como a comunidade que usufrui e deseja preservar seu patrimônio, bem como os olhares específicos das instâncias de proteção e de gestão, junto aos estudos e direcionamentos dos especialistas.

Nestes trilhos de pensamento, consideramos que as conexões possíveis atuam como combustíveis para o patrimônio ferroviário seguir, e assim, dão necessários suportes, agindo como o fogo, a fumaça e o apito na engrenagem do ciclo CPFSD. Dito assim, esclarecemos que a memória ferroviária, os valores atribuídos, as ressonâncias e a patrimonialização do legado ferroviário são como paradas obrigatórias no abastecimento dos patrimônios elementos ferroviários para que, seguindo percurso, eles possam alcançar estações que assegurem a preservação.

Dito isso, a partir daqui vertemos as apreciações para os acoplamentos que as fases do ciclo CPFSD podem alcançar, isto numa mirada triangular que envolve o olhar teórico-metodológico, o olhar do campo com os dados coletados junto aos participantes da pesquisa, e a mirada da autora da tese, considerando as análises antes apresentadas.

Assim, a partir daqui do esboço do ciclo CPFSD, apresentamos as considerações das paradas ferroviárias:

- Parada Amnésia Ferroviária;
- Parada Memória Ferroviária;
- Parada da Patrimonialização;
- Parada dos Valores e;
- Parada Ressonâncias e Encantamento.

E nos subcapítulos vindouros apresentamos as possibilidades de vinculação das ressonâncias nas estações:

- i) Estação Museu;
- ii) Estação Educação e Pesquisa e;
- iii) Estação Turismo.

❖ **Parada Amnésia Ferroviária**

Nesta engrenagem, como antes destacado, um dos caminhos dos bens ferroviários constantes do CPFSD, apresentado no esboço acima, é o esquecimento, que chamamos aqui de Parada da Amnésia Ferroviária (1ª parada). Entendemos que a partir do fim dos primeiros usos ou funções, os objetos e equipamentos ferroviários (apitos, carros, locomotivas, estações etc.), se abatem em desuso, assim, com a passagem de pouco ou muito tempo, o precipício do esquecimento pela falta de utilidade e função, é uma constante ameaça para o legado da ferrovia.

Assim, entendemos que, num primeiro empenho factível, o CPFSD deflaga o esquecimento, sendo como o apagamento do bem ferroviário, exterminado nos maçaricos das oficinas ou, nos processos naturais de deterioração dos prédios, aniquilados em ruína, que são abandonados, depredados e pilhados, o que representa uma constante ameaça ao desaparecimento de importantes exemplares do patrimônio ferroviário e da memória da era ferroviária brasileira.

Neste interim, o tempo se comporta como se fosse a diligência dos trilhos, dinâmico suporte em que são produzidos os acontecimentos que, à frente, desaparecem na estação do esquecimento pelos tuneis da amnésia.

Ou que, como se “a linha do tempo fosse uma flecha, passando pelo presente e seguindo rumo ao futuro. (ABREU, 2007, p.54), e a partir dos atritos da rememoração deflagram faíscas de lembranças e inauguram novo destino na estação da memória.

❖ **Parada Memória Ferroviária**

O que a memória ama, fica eterno.
Te amo com a memória, imperecível.
Adélia Prado.

Memória e afetividade são elos que estão presentes nos versos da mineira Adélia Prado trazido acima. Poeticamente, a escritora brinda os valiosos registros da memória, relacionando o afeto sentido no passado com a propulsão da memória, no presente.

Num outro destino possível para os bens da ferrovia, os registros da memória selam os elos afetivos e trazem alternativas para a preservação, como se fossem os conectores dos bens patrimoniais ferroviários, numa perspectiva da memória ferroviária, individual e coletiva, trazendo novos olhares para a questão da valorização e dos novos usos do legado da ferrovia.

É consenso entre os pesquisadores do patrimônio ferroviário o uso do termo memória ferroviária, porém, poucos documentos e autores trazem um conceito

delineado. Numa análise sobre os usos do termo Memória Ferroviária mencionado nos documentos e leis de empenho federal, temos que a categoria memória ferroviária foi aplicada por meio de política pública na busca pela preservação do patrimônio ferroviário. Assim como na equivalência dos termos patrimônio ferroviário e memória ferroviária, constante da Lei nº 11.483/2007, há uma totalização na memória ferroviária como se comportasse como uma memória coletiva, isto é, “uma invocação ao todo, que em sua enunciação pretende obter certa adesão social, ainda mais quando seu uso pressupõe uma importância imanente que deriva de sua proteção como patrimônio”. (PROCHNOW, 2021).

A memória ferroviária se refere ao conjunto de significados que fazem recordar a ferrovia, seja a partir dos vestígios materiais, seja pelas ruínas ferrocarris do passado ferroviário, seja pelos bens chamados patrimônios ferroviários no presente, como estações, locomotivas, carros, documentos e fotografias, somados a história oral que são como registros da vida social e do trabalho, gerados no desenvolvimento do modal ferroviário.

Mas os objetos sozinhos não falam por si, são necessárias interações humanas para que as coisas produzam sentidos nos emaranhados de acontecimentos e sejam condutores dos processos de rememoração. No reconhecimento do objeto, ou monumento, como bem patrimonializado, o fluxo contínuo do emaranhado que acende o sentido das coisas, como tomado por Ingold (2012), sendo coisas públicas ou privadas ou, objetos biográficos e protocolares, como tomados por Morin (ano), fazem com que os artefatos tenham ressonâncias e despertem nas pessoas, as memórias de passados que se alternam entre o lembrar e o esquecer.

Trazemos a apreciação, em sua íntegra, da feitura das pipas, em referência a citação logo acima. O referido professor ilustra com clareza o que estamos trazendo para a contenda deste subcapítulo, isto quando nomeia a pipa como a pipa-no-ar, analisada por ele. E assim, como na análise da ação do vento na pipa, o autor traz estas equivalências comparativas com outros exemplos, como: árvores-no-vento, pássaros-no-ar, peixe-na-água.

Noutra análise, a locomotiva a vapor, quando está em movimento e operante nos trilhos, no pequeno trecho entre os destinos mineiros de São João Del Rei e Tiradentes, a serviço da atividade turística, possui chances de cultivar vida longa, ou seja, a locomotiva com seus antigos significados e novos sentidos, pode ser considerada uma locomotiva-nos-trilhos, na perspectiva do processo de coisificação *Tim-ingoldiana*, ou mesmo, um trem-apitando-no-ar, coisa viva que encanta e que produz sentimentos.

Do mesmo modo, num outro contexto, que também traz a questão do emaranhado e do fluxo de materiais que fazem do artefato uma coisa viva, podemos

trazer os olhos de análise para a composição ferroviária integrante da coleção do Museu Ferroviário de São João Del Rei. Os trens do referido museu podem ser tomados como trens vivos, coisas férreas cheias de significados, podendo ser denominada uma automotriz¹⁰⁵ litorina como um trem-no-museu, pois, se encontra exposta para visitação, apreciação e encantamento dos turistas ávidos por conhecer um pouco da história ferroviária de Minas Gerais.

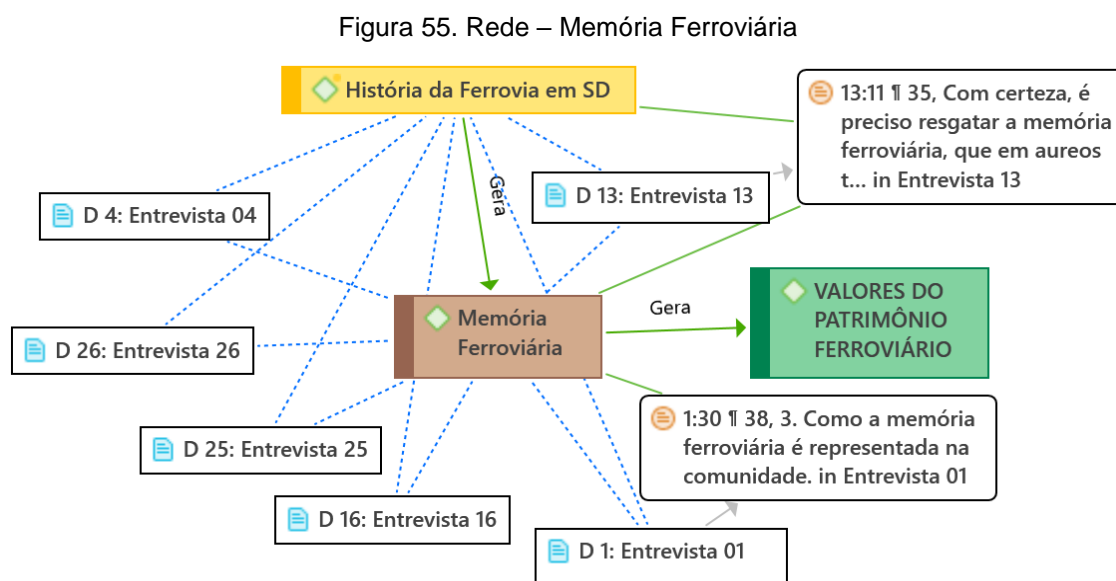
  nestas análises últimas que fizemos, da locomotiva trafegando a serviço do turismo ou sob os olhares admirados dos turistas que visitam o museu, que apita e anuncia o cerne apresentado em nossa pesquisa. Defendemos que   o movimento dos processos vitais das coisas patrimoniais, no presente – seja sob a tutela da pesquisa, da educação, ou pelas ações da musealização, juntamente com os valores atribuídos ao bem ferroviário, que fazem dele um bem, oscilante e, reconhecidamente um patrimônio ferroviário, detentor de significados e produtor de ressonâncias para além das estações do esquecimento.

E reforça tal explanação afirmando que o indivíduo recorre às referências individuais para recuperar ou manter sua identidade, seu sentido de pertencer, resgatando sua história. Lembrando Pierre Nora (2004) quando diz que a memória   afetiva, “  um fenômeno sempre atual, um elo vivido no eterno presente, se enraíza no concreto, no espaço, no gesto, na imagem, no objeto.” (NORA, 1993, p. 9). Assim, o trem (objeto) e os detentores das lembranças ferroviárias, as pessoas que produzem esta memória, figuram como na noção de *‘body memory’* – corpo da memória, destacado por Menezes (ano), que recordou que Edward Casey (1987), detalhou o corpo de memória, o objetou a coisa e o mediador da memória, a mente. Ou seja, da relação e união do objeto ou coisa férrea, o trem, com o homem, nascem as possibilidades de os acontecimentos serem rememorados. Através dos trens, seus apitos e as estações, o homem vive seu presente – no cotidiano de agora, e rememora seu passado, respaldado pelos trens que circularam no cotidiano do passado. Ainda vale trazer que “a memória não   sonho,   trabalho. Se   assim, deve-se duvidar da sobrevivência do passado, tal como foi, e que se daria no inconsciente de cada sujeito.” (BOSI, 1994, p.55).

Desta forma, pode-se dizer que a memória ferroviária   gerada a partir da memória individual das pessoas que conviveram com o movimento dos trens em épocas

¹⁰⁵ Veículo ferroviário dotado de motor próprio (elétrico ou a diesel), que funciona como locomotiva e vagão de passageiros, simultaneamente; também chamada de litorina. A litorina foi utilizada nos trilhos de Minas Gerais para o transporte de passageiros. Atualmente a Organização Não Governamental (ONG) Amigos do Trem, presente em muitas localidades no país, desenvolve projetos de turismo na tentativa de colocar nos trilhos algumas litorinas (SOARES, 2014).

passadas, e ou que acompanham e testemunham seu desenvolvimento na modernidade, somando ainda a memória coletiva produzida no destino. Uma vez que a memória individual só existe a partir de uma memória coletiva, as lembranças constituídas, compartilhadas e cristalizadas no destino ferroviário, e que agora são reconstruídas, simuladas e reproduzidas graças ao que Halbwachs (1990), chama de memória histórica (sucessão de acontecimentos marcantes na história, encarados de forma consensual) e pelas inúmeras formas de vivência destes grupos gravadas numa memória coletiva. Assim, a Memória Ferroviária se entrelaça, num arcabouço que contém a memória individual, a memória coletiva e as relações com a memória histórica. (Vide rede na figura 55 abaixo).



Fonte: Elaborada pela autora, Atlas Ti. (2023).

Nos depoimentos dos participantes da pesquisa, a Memória Ferroviária foi citada relacionada a história da ferrovia na localidade, aos elos dos entrevistados com a ferrovia – das vivências individuais e das relações familiares com a ferrovia, trabalho e estudo principalmente e da preservação da memória coletiva. “É preciso resgatar a memória ferroviária, que em áureos tempos do desenvolvimento foi um dos principais meios de transporte desta localidade.” (13:11 ¶ 35 em Entrevista 13).

Assim, avançado na discussão do Ciclo do Patrimônio Ferroviário, temos que na melhor das hipóteses levantadas, pelo construto do tempo, os valores do patrimônio ferroviário vão se formando a partir das marcas mnemônicas, ou seja, partem do vivido no tempo e fica gravado como lembranças na memória individual e na memória coletiva, e faz germinar na memória ferroviária.

❖ Parada da Patrimonialização

Os valores atribuídos aqui erguidos na análise da pesquisa, apresentados numa perspectiva inicial, poderão conferir elementos de apreciação a guiar nas tomadas de decisões quanto a patrimonialização e ações de conservação dos bens. A partir dos processos de patrimonialização da ferrovia, a temática ligada ao trem tem reconhecimento na sociedade brasileira, inclusive, nas músicas, como as de autoria de Milton Nascimento: Trem de Ferro, Trem Azul, Encontros e Despedidas, entre outras. O programa Olhar Brasileiro, da Rádio USP (93,7 MHz), apresentou diversas músicas que têm como tema o trem: Trem das Sete, de Raul Seixas; Trem das Onze, de Adoniran Barbosa; A Volta do Trem das Onze, de Tom Zé; O Trenzinho do Caipira, das Bachianas Brasileiras Número 2, de Heitor Villa-Lobos, com letra de Ferreira Gullar. (JUBRAN,2020). Outro exemplo da apropriação dos termos ligados à ferrovia está no poema Trem de Ferro de Manoel Bandeira¹⁰⁶.

Café com pão
Café com pão
Café com pão
Virge Maria o que foi isto maquinista?

Agora sim
Café com pão
Agora sim
Voa fumaça
corre, cerca
Ai seu foguista
Bota fogo na fornalha
que preciso
Muita força
Muita força
Muita força

(...)
Vou depressa
Vou correndo
Vou na toda
Que só levo
Pouca gente
Pouca gente
Pouca gente. (BANDEIRA, apud FUCKS, s/d)

Os apitos dos trens soavam (e ainda soam) no cotidiano de quem morava na beira dos trilhos, como na passagem do romance de José Lins do Rego: Menino de Engenho, publicado pela primeira vez no Brasil em 1932, a seguir.

¹⁰⁶ O poema Trem de Ferro foi escrito em 1936 e é dos mais consagrados trabalhos do poeta modernista Manuel Bandeira (1886-1968). Com ritmo e musicalidade, os versos marcados pela oralidade são o retrato de uma época do Brasil. (FUKS, 2021). Disponível em: <https://www.culturagenial.com/poema-trem-de-ferro-manuel-bandeira/> Os versos de Trem de Ferro foram musicados duas vezes, a primeira delas por Villa-Lobos (1887-1959) e, mais tarde, por Antônio Carlos Jobim (1927-1994).

A estrada de ferro passava do outro lado do rio. Do engenho nós ouvíamos o trem apitar, e fazia-se de sua passagem uma espécie de relógio de todas as atividades: antes do trem das dez e depois do trem das duas. (REGO, apud GOMES, 2021).

Vejamos uma parte da letra da música a seguir, dos compositores Juquinha e Junqueira¹⁰⁷, que em 1960 compuseram a música Mineiro Não Perde o Trem, que aborda o nascimento de Alberto Santos Dumont em Minas Gerais, sua transferência de moradia para outro país e sua galhardia como Pai da Aviação, dedicando ao inventor mineiro o refrão: “Mineiro não perde o trem”. (JUQUINHA e JUNQUEIRA, 1960). Segue fragmento da letra da referida música:

(...)

Ai meu bem, tô chegando lá de fora
 Mineiro não perde hora
 Mineiro não perde o trem

**Perto de Belo Horizonte
 Nesta terra interessante
 Nasceu o Santos Dumont
 Para nossa redenção**

**Ele foi pro estrangeiro
 Com a fibra de mineiro
 Esse grande brasileiro
 Foi o pai da aviação**

Ai meu bem
 Tô chegando lá de fora
 Mineiro não perde hora
 Mineiro não perde o trem
 Ai mineiro não perde o trem
 Ai mineiro não perde o trem
 Ai mineiro não perde o trem
 Ai mineiro não perde o trem.
 (JUQUINHA; JUNQUEIRA, 1960, Grifo nosso).

Como se fossem relógios, citado na passagem da obra literária trazida acima, a partir dos apitos das locomotivas e dos atritos das rodas da composição férrea nos trilhos, unindo a esta simbologia a atribuição dos valores ferroviários, podemos considerar que o patrimônio ferroviário patrimonializado, com os devidos tombamentos e reconhecimento das comunidades em que estão inseridos, produzem ressonâncias para além dos trilhos iniciais percorridos, avançando fases, paradas e estações. Assim, constata-se a apropriação social dos trens, manifestada a partir do legado ferroviário na

¹⁰⁷ Dupla sertaneja formada por José Durte Costa, o Juquinha, e Gabriel Caldeira da Silva, o Junqueira, compositores e cantores. Naturais de Minas Gerais começaram a carreira no final da década de 1950. Em 1960, a dupla gravou pela RCA Candem o xote "Mineiro não perde trem", e a canção rancheira "Cela fria", ambas de autoria de Junqueira e Silveira, que fez dupla com Barrinha. Dicionário Cravo Albin da Música Popular Brasileira. Disponível em: <https://dicionariompb.com.br/juquinha-e-junqueira/dados-artisticos>. Acesso em 14 de agosto de 2022.

música, na literatura e no cinema, abrangendo a dimensão coletiva da memória ferroviária.

❖ **Parada dos Valores**

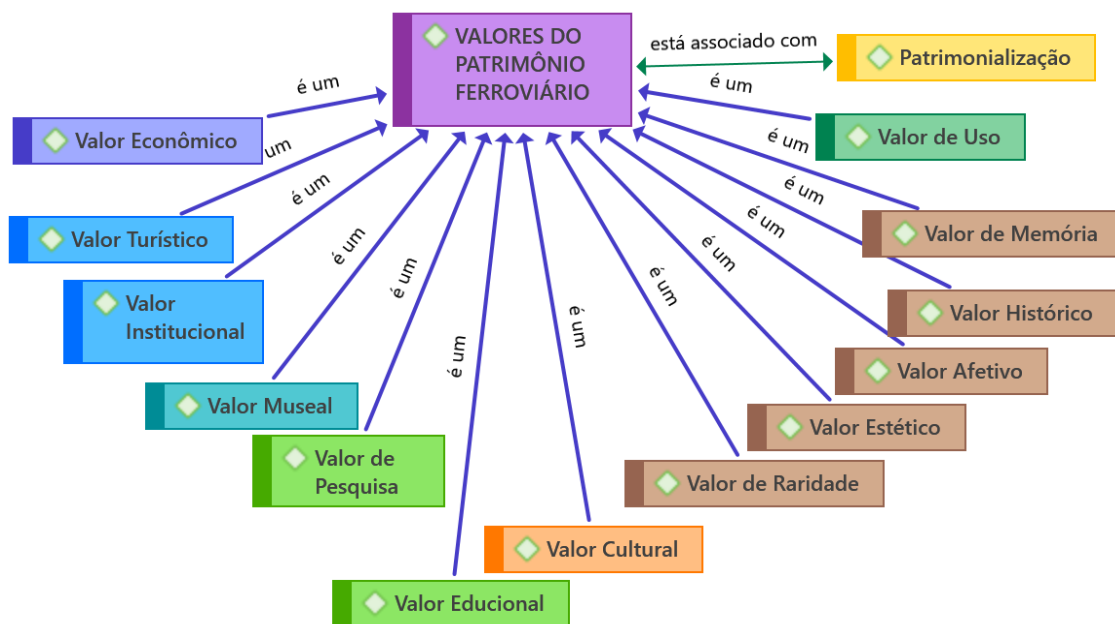
A avaliação e atribuição de alguns valores iniciais do objeto, como o de uso por exemplo, vão se extinguindo, criando perspectiva para seguirem outros caminhos e se transformarem a partir dos novos atributos do patrimônio ferroviário. Como num breve exemplo em que, os valores de uso da Locomotiva a Vapor Zezé Leone e a Locomotiva Guindaste Leslie Nr. 47 tiveram suas funções de locomotiva e de guindaste, respectivamente, suprimidos, assim, àqueles bens são outorgados novos valores. Nestes casos das Locomotivas mencionadas, o que apontou a pesquisa é que de posse dos novos valores, como o Valor de Raridade, o Valor de Memória, o Valor Afetivo, o Valor Museal, e o Valor Turístico, entre outros, deflagra-se a indicação de que estes os ferroviários recebam novos usos como integrantes coleção de bens patrimoniais da ferrovia brasileira, em Santos Dumont, MG., com desejosos processos de musealização, quiçá para visitação e apreciação turística.

Em entrevistas realizadas em campo, ouvimos depoimentos importantes, como por exemplo:

Santos Dumont (...), um município que tem parte da sua história e da sua própria formação territorial balizada pela ferrovia e pelos desdobramentos de sua chegada, carrega valores e marcas em seu território e em sua sociedade que explicam os inúmeros valores atribuídos. (...) Sobre a ferrovia como patrimônio, sempre assisti muitos vídeos sobre ferrovias da Europa e EUA e vejo que lá fora eles valorizam muito esse meio de transporte, comecei a valorizar mais ainda depois que participei como estagiário na restauração da Zezé Leone em 2008. (105:2 ¶ 9 – 10 em Entrevista 29).

Quando indagamos aos participantes da pesquisa sobre os valores dos elementos apontados como patrimônio ferroviário da localidade, que deveriam ser preservados, obtivemos indicação de 13 (treze) valores. (Vide Figura 56 abaixo):

Figura 56. Rede – Os Valores do Patrimônio Ferroviário



Fonte: Elaborada pela autora, Atlas Ti. (2023).

Destes 13 valores atribuídos ao patrimônio ferroviário do destino estudado, temos mencionados os valores: Valor Histórico, Valor de Memória, Valor Turístico, Valor Afetivo, Valor Educacional e Valor Museal, respectivamente, medidos na magnitude de alcance demonstrada na Figura 57 abaixo:

Figura 57. Tabela: Magnitude dos Valores

Mostrar códigos no grupo Valores	
Nome	Magnitude
● Valor Histórico	31
● Valor de Memória	30
● Valor Turístico	30
● Valor Afetivo	27
● Valor Educacional	20
● Valor Museal	17
● Valor de Pesquisa	14
● Valor de Uso	11
● Valor Cultural	11
● Valor Econômico	4
● Valor Institucional	4
● Valor de Raridade	3
● Valor Estético	3

Fonte: Elaborada pela autora, Atlas Ti. (2023).

Trazendo aferição aos valores do patrimônio estudado a partir da metodologia de Barbara Appelbaum (2010), que sugere treze valores não materiais para análises da conservação dos bens, os valores atribuídos aos remanescentes da ferrovia de Santos Dumont, MG., avaliados tendo como base o patrimônio identificado, vão apresentados no quadro a seguir. (vide figura 58 abaixo).

Figura 58. Quadro – Valores do Patrimônio Ferroviário de Santos Dumont, MG.

Os Valores do Patrimônio Ferroviário de Santos Dumont, MG.	
Valor Histórico	Os bens ferroviários são portadores de informações históricas, são autênticos e se revelam em registro do período em que a malha ferroviária mineira esteve em franca expansão e se consolidou. Assim, a questão histórica tem valor para o destino estudado, quiçá para a região e para o país.
Valor de Raridade	Alguns exemplares estacionados em Santos Dumont, são raros. Como exemplo, a Locomotiva Leslie Nr. 47 é um exemplar raro no Brasil, sendo o único Guindaste preservado no país. A EF Central do Brasil adquiriu duas locomotivas guindaste em 1913, de fabricação inglesa R. W. Hawthorn Leslie & Co., sendo uma 0-4-0T para bitola métrica e a Nr.47 – 0-6-0T, para bitola larga. Mantida em serviço no 4º Depósito de Santos Dumont, MG, onde serviu como Perua até 1976 — a mesma sorte não tendo a 128, baixada e sucateada em 1968.
Valor Sentimental	As Locomotivas, os carros de passageiros, a Oficina 4º Depósito, e as Estações de Santos Dumont, MG., por exemplos, trazem lembranças da áurea época em que as famílias foram sendo constituídas, junto ao desenvolvimento do município no entorno da malha ferroviária da Linha do centro da, então Central do Brasil. (RFFSA).
Valor de Antiguidade	O valor de tempo está ligado a idade dos artefatos.
Valor de Uso	O valor de função inicial dos artefatos está extinto – é artefato ferroviário não operacional, uma vez que eles não estão mais a serviço do transporte ferroviário como antes. a não tem mais a função de Guindaste. Seu valor de uso passa a ser de integrante de uma coleção de bens patrimoniais da memória ferroviária brasileira.
Valor Estético	O valor estético dos remanescentes está na aparência de equipamento antigo, ligada à sua importância de valor histórico e valor de raridade.
Valor Educacional	O valor educacional dos remanescentes está ligado as características de informação dos objetos – isto aplicado a possibilidade de uso para fins educacionais nos cursos IF Sudeste MG, do Campus Santos Dumont.
Valor de Pesquisa	Alguns bens ferroviários estão em avançado estado de deterioração, assim, os exemplares raros, como as locomotivas e trem de prata, podem se tornar objeto de estudos, significativos para a evolução dos estudos de mecânica, engenharia ferroviária, conservação e restauro, turismo, entre outros.

Fonte: Elaborado pela Autora (2022).

Na pesquisa em apreciação, o valor sentimental, em Appelbaum (2010), pode-se aproximar ao valor afetivo, aquele que traz sentimentos de afetividade. Para ilustrar o que defendemos aqui, vale trazer o exemplo da composição férrea Trem de Prata (já apresentada em seção anterior), estacionado na Estação Central, o trem da Vera Cruz,

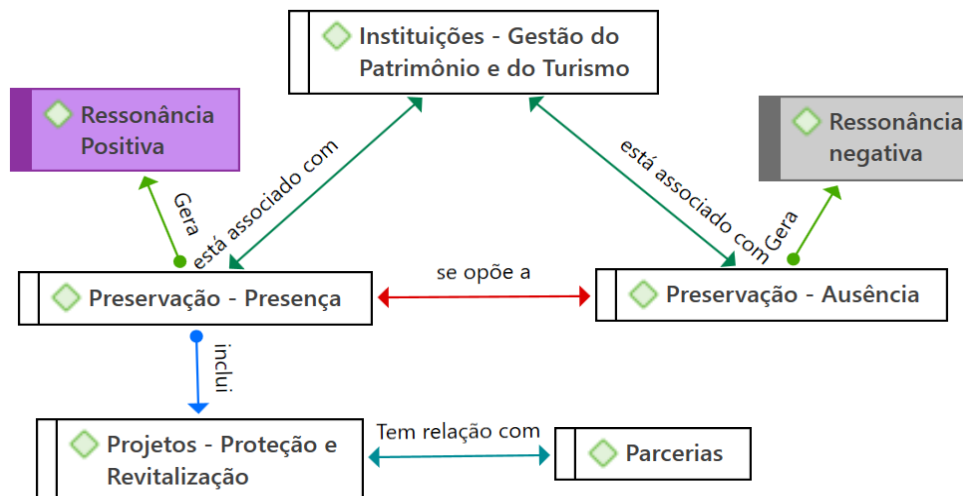
que trafegava nos trilhos brasileiros, patrimonializado e em vias de musealização (assunto que trataremos em seção à frente). Tendo em vista as relações afetivas que foram consideradas pelos entrevistados, foram atribuídos ao Trem de Prata, entre outros, o valor sentimental, ou valor afetivo e o valor turístico. Desde 2014 até 2022, utilizado como Trem de Prata Restaurante. Os chamados vagões-restaurante desempenham quase que a mesma função – a de restaurante, porém não mais como restaurante de viagem servindo passageiros em trânsito, sendo agora um restaurante temático na comunidade, e ainda, a serviço da oferta técnica do turismo. Esta nova utilização do equipamento indica que os valores atribuídos ao Trem de Prata, com os usos anteriores nas décadas passadas, oferecem ao fruidor (turista, ou morador local), o deleite e a nostalgia contidos na experiência de um jantar a bordo do Trem de Prata. Voltando ao exposto anteriormente, foram os usos primeiros da coisa, ou artefato Trem de Prata, unidos aos valores atribuídos a ele no percurso do tempo, que fazem do trem um bem da cultura material detentor de simbolismo e realce valorativo.

Consideramos a memória ferroviária, especificamente ligada aos bens ferroviários, como mola propulsora para a atribuição de novos olhares para a valoração dos bens ferroviários. Em referência à adição de valores, é como se os valores adquiridos pelos bens, se comportassem como palimpsestos, formando camadas sobrepostas, trazendo novas aplicações de sentidos para o bem patrimonial.

❖ **Parada Ressonâncias e Encantamento**

Quando analisadas as ressonâncias – positiva e negativa, a partir do suporte de dados do Projeto Ressonâncias do Patrimônio Ferroviário no Atlas TI, percebe-se que a presença de ações de preservação – apontadas pelos entrevistados, gera ressonância positiva, incluindo as ações de programas e projetos institucionais, bem como as parcerias possíveis entre instituições em prol da gestão do patrimônio local. (Vide figura 59 abaixo).

Figura 59. Rede – Preservação X Ressonâncias



Fonte: Elaborada pela autora, Atlas Ti. (2023).

Ao ponto que as deficiências nas ações de preservação do patrimônio, na opinião dos entrevistados, geram ressonâncias negativas. Esta análise é confirmada no destaque abaixo (Entrevistada 24), referente a opinião de uma turismóloga e pesquisadora, que traz em seu depoimento um tom de negatividade e reivindicação em relação ao longo tempo de restauração da Estação Central, que reverbera (reflete?) ressonâncias negativas em relação a preservação e aos usos do bem, como segue:

Sei que Estação Central está fechada para reforma, porém isso se “arrasta” por uns bons anos, deixando o local cercado e, por isso, completamente descaracterizado. O que, por sinal, já aconteceu outra vez, em uma diferente reforma que me recordo e, que também levou tempo para ser realizada, deixando o local fechado. Quando digo descaracterizado, quero dizer que ao ficar cercado e fechado por muito tempo, o local tende, cada vez menos, a ser reconhecido pelo cidadão como um bem da cidade; deixa de fazer parte do cotidiano, cai no esquecimento – especialmente – de quem não se recorda ou não viu a estação aberta. Eu, por exemplo, não vi a estação com seu funcionamento primário. Desde que me lembro lá funciona algum repartimento público da cidade (o que de certa forma considero lamentável, visto a potencialidade do local de se transformar num museu, por exemplo – uma vez que a própria edificação é um atrativo turístico), porém, me recordo muito do local aberto, sendo possível andar ao seu redor, ficar em alguns bancos que haviam conservados do lado de fora etc. Isso, por si só, me fez me apropriar do local muito mais do que meu sobrinho de 10 anos, por exemplo, que sempre que passa em frente pergunta se vão derrubar a estação e o que vai ser ali. Hoje, essa estação que citei é um Centro Cultural, contudo, se fizer uma busca rápida em jornais da cidade, é possível encontrar o quão pouco o espaço é utilizado como um centro cultural (seria mesmo interessante ver quantas ações e atividades em um ano foram feitas no local por iniciativa municipal). (24:12 ¶ 19 em Entrevista 24).

Na percepção da entrevista acima, fica claro o desgosto e o tom de reivindicação em relação ao direcionamento de ações para usos culturais da Estação Central, tendo como agravante, na visão dela, o longo tempo em que a Estação (fechada), vem passando por reformas e restaurações. Estas ressonâncias negativas alcançam outras paragens, podendo comprometer a apreensão da Memória Ferroviária que, por sua vez, afeta a memória coletiva na localidade, ou seja, corre o risco de algumas passagens da memória ferroviária se perderem nos túneis e precipícios do esquecimento. Aqui fica nítida a percepção da ressonância negativa em função do uso cultural.

Importa destacar que, quando há envolvimento das lideranças de instituições que não as do poder público, somente, os projetos de restauração e preservação, incluindo os que vertem para novos usos dos bens – sejam públicos ou privados, tendem a ter maior sucesso de efetivação. Nesta observação, vale trazer os depoimentos da empresária – gerente executiva do Trem Texas, restaurante temático que funciona nos carros restaurantes restaurados. Em entrevista, se fez notório o amplo envolvimento da gestora do restaurante, tanto nos quesitos da hospitalidade e condução do receptivo, com contação de histórias, proposição de eventos musicais e exposições com a temática ferroviária, quanto com a manutenção e preservação do bem. Na ocasião da entrevista, foram feitas perguntas a gestora do restaurante no sentido de entender: Como é a reação do turista que visita o trem e se a entrevistada se recordava de algum caso inusitado e interessante para relatar.? Obtivemos o seguinte relato:

A gente já teve muitas visitas interessantes aqui. Eu acho que talvez a mais emocionada tenha sido de uma senhora que veio com um grupo de 15 pessoas. Ela era esposa o responsável ferroviário que que implementou o carro bar, o trem de Prata. Então, ele deixou a ela a incumbência de escolher o uniforme das ferromoças¹⁰⁸. Ferromoças sim, inclusive tenho um livro de Carlos Drummond de Andrade que cita as ferromoças, ele que deu essa nomenclatura. Ela escolheu as roupas e ela foi no Terrazo de Itália, que é um restaurante chique em São Paulo na época, para ajudar a montar o menu. Então quando ela entrou aqui, eu acho que ela não esperava ver que ele (o Trem de Prata) estava tão conservado da maneira que foi deixado, com os estofados, com as mesas, com o bar. **Então ela ficou maravilhada**, ela achava (de fora), que seria somente a estrutura do vagão, mas que dentro estaria tudo diferente (adaptado). O vagão se mantém no mais próximo do original, porque o bonito é a gente conservar e não reinventar. Muita gente chega com essa sensação de que a gente pegou um vagão e fez, e transformou num restaurante, não que já era um vagão bar, que rodava assim. **Então o pessoal vê e fica muito emocionado, quem já rodou nele, quem já viajou nele, fica muito emocionado. É arrepiante.** (1:23 ¶ 109 – 122 em Entrevista 01).

¹⁰⁸ De acordo com informações do site eletrônico Brasil ferroviário: Ferro-moça ou Ferromoça é o nome dado às comissárias que atendem os passageiros de trem em viagens longas. Apesar de ainda ativa nos trens de passageiros brasileiros, esta profissão era comum na época do Trem de Ferro da RFFSA. Disponível em: <https://www.brasilferroviario.com.br/ferromoca/>. Acesso em 05 de outubro de 2023.

Neste depoimento em que grifamos a frase que trata das emoções sentidas pelos visitantes, é possível observar como as pessoas que visitam o bem patrimonial ferroviário, no caso relatado no restaurante bar do trem, reagem durante a visita. É nítido a emoção da turista mencionada na entrevista, quando ela se adentra ao trem e relembra importantes passagens da implementação do vagão bar, na dedicação vivida em família aos serviços da ferrovia no transporte de passageiros. Numa análise da composição do relato, percebe-se no termo utilizado “é arrepiante”, (1:23 ¶ 109 – 122 em Entrevista 01), a presença da ressonância e do encantamento que se fazem latentes em todo o depoimento e na frase finalizada com o termo citado. Nestes trilhos de pensamento, e válido trazer para a apreciação que o poder gerador de ressonância não é uma propriedade objetiva de determinado objeto (bem cultural ou atrativo turístico), e sim, um atributo de valor simbolicamente conferido ao bem cultural. Portanto, a constituição de sentidos e poderes atribuídos ao artefato, se dá pela fusão do imaginário e o real experimentado.

Nítido também foi a admiração da participante da pesquisa supracitada, proprietária do restaurante temático, pela ferrovia como um todo, dizendo que sua família foi ferroviária, incluindo uma tia que foi chefe da Estação Central por um tempo. No Trem Texas, em um dos dias de observação de campo, observamos uma turma de cerca de 50 crianças de um colégio particular de Barbacena, MG., que, visitaram pela manhã o Museu Casa de Cabangu, e foram almoçar no trem. Iniciativas de parcerias entre o secretário de turismo e a proprietária do Trem Texas. Na ocasião, notamos a admiração e surpresa das crianças e dos professores acompanhantes ao adentrar o vagão. Os alunos riam, teciam comentários, faziam perguntas e faziam fotos. Estas experiências – da entrevista e da observação de campo, nos permitiram tecer reflexões sobre a gestão do patrimônio. Uma vez que há envolvimento direto dos gestores, como no caso analisado em que a proprietária gere e executa diversas funções, idealizando as visitas e conduzindo atividades recreativas, a tendência dos projetos que envolvem os patrimônios parece maior. Dizendo em outras palavras, quando há envolvimento das iniciativas privadas e públicas, com liderança das primeiras, a chance de o bem ser tratado com direcionamentos ideias de preservação e conservação, atingindo até mesmo ações de musealização e turistificação, tendem a ter o sucesso desejado para o uso, a manutenção e a preservação do bem patrimonial ferroviário, e ainda mais, a manutenção da memória ferroviária.

6.2 Estação Educação e Pesquisa

Seguindo o percurso das ressonâncias geradas pelo patrimônio estudado, a temática da educação e pesquisa é tratada aqui sendo considerada como um excepcional e importante achado de pesquisa, tendo em vista que não se abordou, digo teoricamente, a relação intimista que se podem gerar entre elas. Excepcional pois, apesar do conhecimento prévio de que na evolução da Oficina 4º Depósito havia as escolas técnicas ferroviárias ali implantadas desde meados do século XX, quando se viu a necessidade de capacitar os funcionários para o trabalho especializado na manutenção ferroviária, ainda assim, no projeto inicial da tese, não tínhamos proposto a hipótese de investigação dos elos educação e preservação dos bens ferroviários. E importante resultado na colheita da pesquisa, pois, é nítida a relevância dos elos gerados em tais relações: educação, pesquisa e preservação ferroviária, visto que na atualidade a referida Oficina de Manutenção ferroviária abriga, atualmente, um campus do ensino federal do país com diversos cursos técnicos, técnicos integrados, de graduação e pós-graduação.

Entre os anos de 1877 e 1883 foi construído o 4º Depósito de peças para as locomotivas, vagões e carros, onde também se fazia a manutenção dos equipamentos e, como vimos em sessão anterior, desde que fora implantada a Escola Profissional de Santos Dumont, em 1941, passando por fases de declínio do ensino das técnicas ferroviárias, a Oficina 4º Depósito sempre se manteve, inclusive, como um espaço de ensino técnico. Por décadas a Oficina 4º Depósito prestou serviço a RFFSA, e se tornou escola em 23 de maio de 1941, quando fundou-se a Escola Profissional de Santos Dumont – mais tarde, Escola Profissional Fernando Guimarães (vide figura 60 abaixo). Desde 2010 o 4º Depósito é a sede do Campus Santos Dumont do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia - IF Sudeste MG, onde se encontram estacionados inúmeros exemplares de equipamentos ferroviários, como vagões de cargas e de passageiros

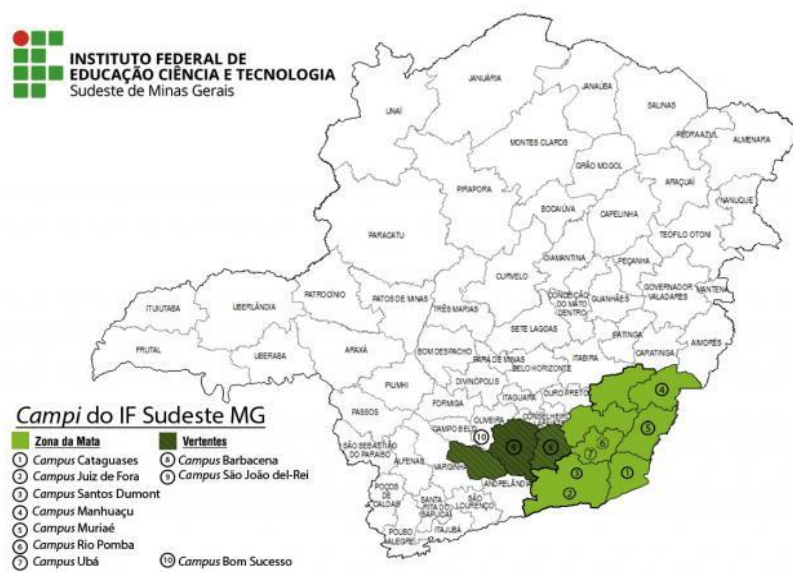
Figura 60. Fachada da Escola Profissional Fernando Guimarães



Foto: Arquivo Institucional. (s/d).

O IF Sudeste MG – Campus Santos Dumont atualmente oferece sete cursos técnicos, nas seguintes áreas: Automação Industrial, Administração, Manutenção de Sistemas Metro ferroviários, Transporte de Cargas, Eletrotécnica, Mecânica e Guia de Turismo. Oferece ainda Licenciatura em Matemática, Engenharia Ferroviária e Metroviária e o curso de pós-graduação lato sensu em Práticas Pedagógicas na Educação Contemporânea.

Figura 61. Campi do IF Sudeste MG.



Fonte: IF Sudeste MG (2023).

Ao longo do século XX, outros estabelecimentos de ensino ferroviário foram inaugurados nas demais estradas de ferro, em diversos estados brasileiros. No Índice Cronológico de Atividades de Ensino no Setor Ferroviário, entre 1906 e 1958, foram criadas 35 Escolas, nos dias atuais somente 5 permanecem com atividades ativas: Escolas Prática de Aprendizes das Oficinas do Engenho de Dentro, atualmente Escola

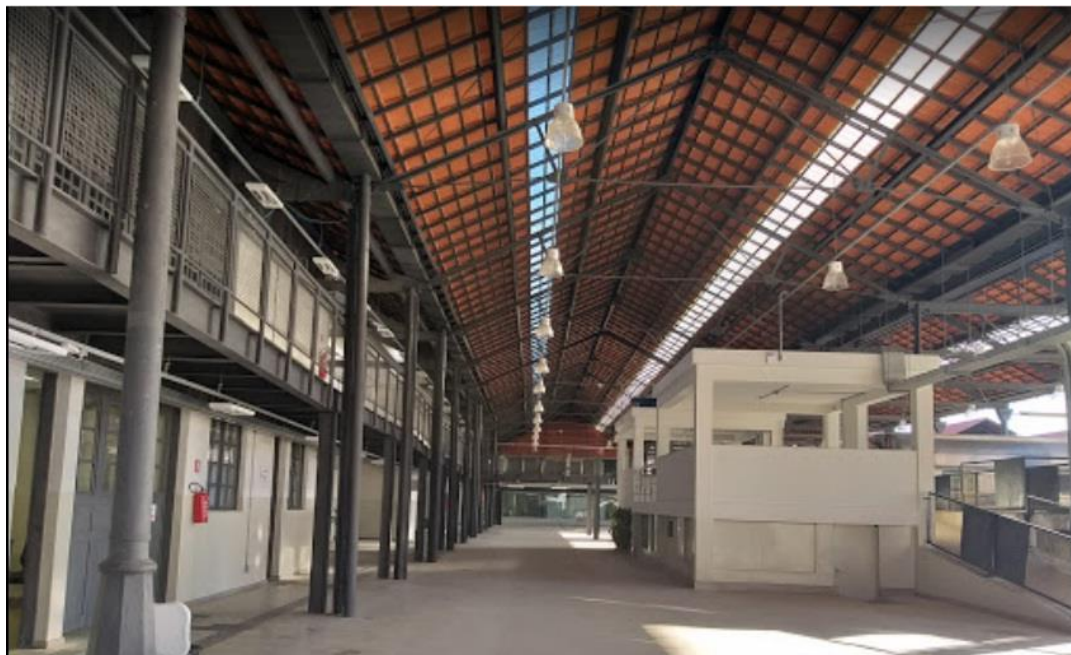
Técnica Estadual de Transportes Engenheiro Silva Freire (RJ); Escola Profissional de Mecânica, atualmente Liceu de Artes e Ofícios de São Paulo (SP); Escola Profissional Fernando Guimarães (Campus Santos Dumont); Escola Ferroviária Benvenuto Lubanho, atualmente Escola Técnica Estadual (PE); e Escola Ferroviária de Alagoinhas, atualmente Centro de Educação Profissional de Alagoinhas (BA). (LIMA, 2016, p.53-54).

A história de construção do projeto do Campus Santos Dumont, se deu a partir da memória ferroviária da cidade. A abertura do campus teve como propósito, cursos que tivessem ligação direta ou indireta com a ferrovia. Sabemos o quanto nosso país está necessitando de mais transporte ferroviário para melhoria de estradas, mais eficiência e rapidez na entrega das cargas. Uma oficina Quarto depósito, que existe dentro do campus, é um importante laboratório para estudantes, professores e público externo, para a prática do que se aprende na teoria, e, levantar o turismo da cidade. (26:11 ¶ 30 em Entrevista 26).

O Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Sudeste de Minas Gerais foi criado em dezembro de 2008, com a promulgação da Lei nº 11.892, que cria os Institutos Federais de Educação, Ciência e Tecnologia. Ele integrou, em uma única instituição, a antiga Escola Agrotécnica Federal de Barbacena, o então Colégio Técnico Universitário (CTU - que, à época, pertencia à Universidade Federal de Juiz de Fora) e o antigo Centro Federal de Educação Tecnológica de Rio Pomba (Cefet-RP), que respectivamente, se tornaram os campi Barbacena, Juiz de Fora e Rio Pomba. Com a expansão, criaram-se os campi Muriaé, Santos Dumont e São João Del Rei, mais tarde seguidos pelo Campus Avançado Bom Sucesso e pelo Campus Manhuaçu. No município de Juiz de Fora encontra-se, ainda, a Reitoria do IF Sudeste MG, unidade estratégica e gestora das políticas institucionais, em suas diversas áreas, principalmente em relação ao ensino, à pesquisa e à extensão.

Assim, desde 2010 os espaços da Oficina 4º Depósito recebem a sede do Campus Santos Dumont, onde se encontram estacionados a diversidade de exemplares de equipamentos ferroviários, como carros de cargas e de passageiros.

Figura 62. Campus Santos Dumont, Galpão Restaurado



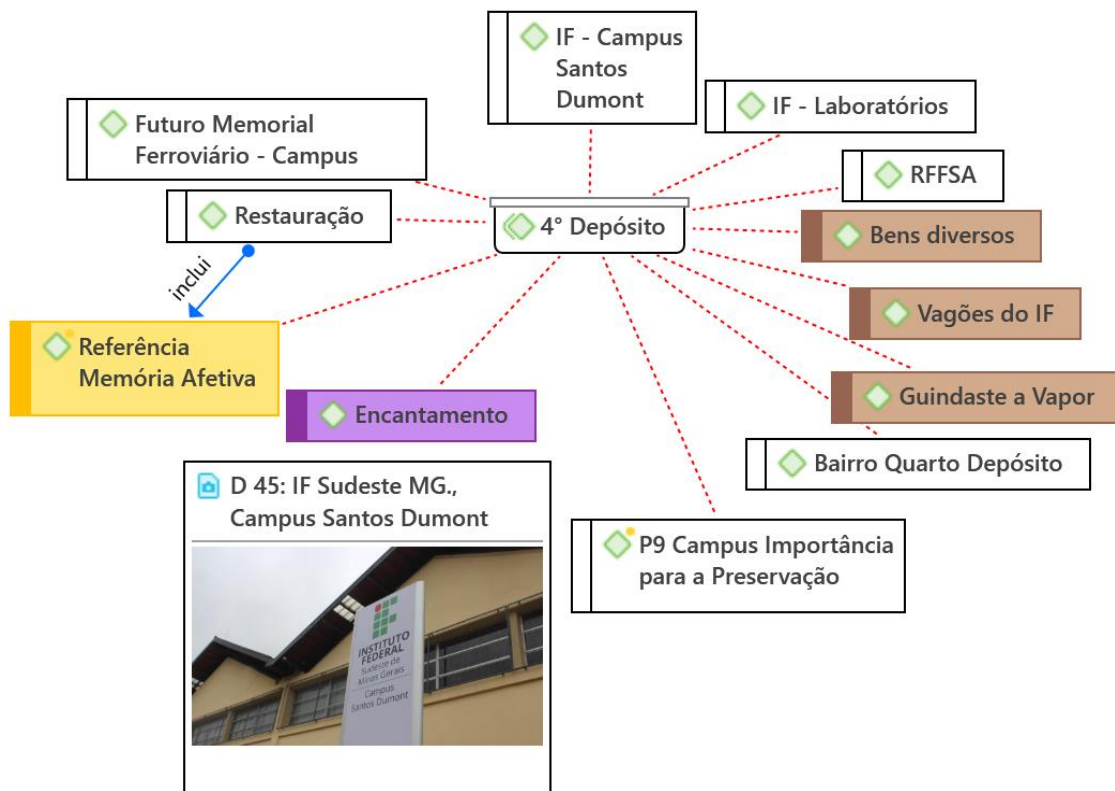
Fonte: Arquivo Institucional, 2023.

Os espaços da Oficina 4º Depósito passaram por obras de restauração com direcionamento do galpão principal e outros ambientes, para receber as salas de aula e laboratórios do Campus, o estudo do restauro foi acompanhado e autorizado pelo IPHAN em 2014, e as obras foram finalizadas em 2019. (Vide figura 62 acima). Na área da Oficina encontram inativos inúmeros exemplares de artefatos rodantes ferroviários, como vagões de cargas e de passageiros, exemplares do trem de Prata, vagões restaurante e vagões dormitórios.

Tendo a missão de “educar e qualificar pessoas a fim de contribuir para o desenvolvimento científico, tecnológico e social em seu âmbito de atuação.” (IF SUDESTE MG, 2023).

O Campus Santos Dumont do Instituto Federal do Sudeste de Minas Gerais está em sintonia com a evolução do mercado e as tendências e investimentos nos setores de Indústria, Transportes, Gestão e Negócios, Turismo, Hospitalidade e Lazer e Educação. Atualmente oferece cursos técnicos nas seguintes áreas: Automação Industrial, Administração, Manutenção de Sistemas Metroferroviários, Logística, Eletrotécnica, Mecânica e Guia de Turismo. Em 2018, o IF trouxe a Santos Dumont seus dois primeiros cursos superiores públicos e gratuitos: a Licenciatura em Matemática e a Engenharia Ferroviária e Metroviária. Em 2019, a unidade também iniciou a pós-graduação lato sensu em Práticas Pedagógicas na Educação Contemporânea. (IF SUDESTE MG, 2023).

Figura 63. Rede – Oficina 4º Depósito / Campus Santos Dumont



Fonte: Elaborada pela autora, Atlas Ti. (2023).

Por hora, tendo em conta a importância do Campus para a preservação da memória ferroviária e do cenário histórico dos espaços da Oficina 4º Depósito, incluindo a memória educacional e da pesquisa ferroviária, pretendemos à frente, dedicar à continuidade desta pesquisa. Sobremaneira, considerando a tecnologia gerada no século XX e os avanços da tecnologia ferroviária, como incremento na produção do saber tecnológico e de inovação das técnicas a partir do que é produzido nos laboratórios e salas de aula, fora e dentro do Campus. Assim, futuramente nos atentaremos na dedicação de esforços na continuação dos estudos e publicações que tenham foco na frutífera relação: educação, pesquisa, tecnologia e preservação do patrimônio.

6.3 Estação Museu

Cada lugar pode ser alcançado de outros lugares,
pelas mais variadas caminhos e rotas,
por quem cavalga guia rema voa.
Ítalo Calvino

Os espaços dos museus e lugares de memória podem se assimilar ao que Ítalo Calvino descreve acima no que tange ao alcance permitido pelas museálias. Sendo os espaços e as coleções dos museus arcabouços de alcance para outros lugares, simbolizados nos objetos, nos monumentos, nas estações, nas linhas e nos túneis ferroviários. Os museus são moradas de memórias, são lugares que ressuscitam lembranças e valores que produzem ressonâncias e encantamento, destacando o que destaca o pesquisador Nilson Moraes (2015), dizendo que o museu é um espaço vivo, contraditório que comporta toda sorte de atores, projetos, bens materiais individuais e coletivos, que implicam em utilização de usos, sentidos, memórias, narrativas e discursividades que produzem, reproduzem, ressignificam bens e sentidos inventados (MORAES, 2015).

Retomando as palavras de Calvino, ponderando os caminhos percorridos e as funções das coisas (museálias) que vão para o destino museu e ali, após coletadas e pesquisadas, tomando o espaço expositivo, não como um mero objeto, é como se as coisas figurassem como um portal de acesso a outra dimensão, permitindo aos apreciadores a fruição de toda ordem de alcance e, indo além, como se através daquela abertura na apreciação da coisa, fossem alcançadas lembranças, simbologias, narrativas. Ou ainda o que nos remete a Brulon Soares (2018), quando afirma que o processo de musealizar coisas supõe a mudança de algo de lugar; às vezes no sentido físico, mas sempre no sentido simbólico. Tomando a musealização como ação de recolocar, ou dispor para revalorizar, de reordenar, sem a perda de sentidos, mas visando a aquisição de informação ou a sua potencialidade. (BRULON, 2018, p. 190). Dizendo em outras palavras, é atribuir valores outros, além do valor primeiro, seja de uso ou função, para que determinada coisa detenha a condição, *sine qua non*, de objeto museal, ou seja, a escolha e remoção de um objeto ou coisa da circunstância inicial em que está inserido, remete a obtenção, pela coisa, de um novo valor, “o valor museal” (STRÁNSKÝ, apud BRULON SOARES, 2018, p. 196).

O patrimônio atrai expectadores dispostos a experimentar as possibilidades de fruição – o visual, o auditivo, o tato e olfato, que geram sentimentos que ressonam e podem trazer encantamento para o expectador ou visitante.

Dito assim, adentrando na colheita da pesquisa de campo em Santos Dumont, temos que o valor museal foi considerado nas falas dos entrevistados como um dos valores atribuídos aos bens patrimoniais ferroviário, sendo os mais citados numa análise de coocorrência, o Parque Museu Casa de Cabangu, a Estação Mantiqueira, e a história da ferrovia em Santos Dumont, como demonstrado na Tabela abaixo.

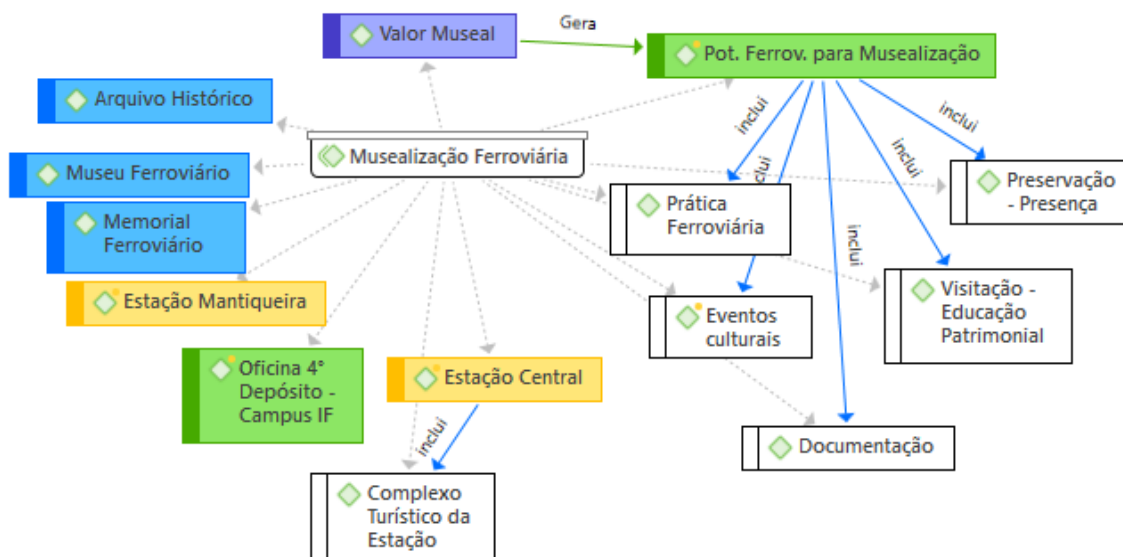
Figura 64. Tabela de Elementos de Valor Museal

		● ◆ Valor Museal ③ 17
◆ Arquivo Histórico	③ 1	1
◆ Bairro Quarto Depós...	③ 3	1
◆ Complexo Turístico...	③ 1	1
● ◆ Estação Central	③ 73	1
● ◆ Estação Mantiqueira	③ 36	4
● ◆ História da Ferrovia...	③ 33	3
● ◆ Locomotiva Guindas...	③ 27	1
● ◆ Locomotiva Zezé Le...	③ 55	1
● ◆ Memorial Ferroviário	③ 5	1
● ◆ Museu Ferroviário	③ 5	2
● ◆ Oficina 4º Dep. Camp...	③ 63	2
● ◆ Parada Cabangu	③ 10	2
● ◆ Parque e Museu Cas...	③ 27	6

Fonte: Elaborada pela autora, Atlas Ti., (2023).

Quando o valor museal está relacionado aos espaços de memória, foram citados o Museu Ferroviário, o Arquivo Histórico e o Espaço de Memória na localidade, esta informação é um tanto quanto singular, uma vez que a localidade não possui um museu ferroviário, e sim possui o Arquivo Histórico, com artefatos da ferrovia, como uniformes dos Ferrovieristas, os sinos da estação, carteiras de trabalho dos funcionários da RFFSA, entre outros, instalado na Estação Central, ou seja, as informações equivocadas de alguns entrevistados os levam a citações dos espaços de memória a partir do valor museal atribuído àqueles espaços. (Vide Figura 65 abaixo).

Figura 65. Rede – Musealização Ferroviária e Valor Museal



Fonte: Elaborada pela autora, Atlas Ti., (2023).

Entendemos que o valor museal atribuído aos artefatos ferroviários, traz potencialidade para o desenvolvimento dos processos de musealização, incluindo desde a seleção, pesquisa e documentação dos bens, como também perspectivas para práticas ferroviárias junto a educação e pesquisa, eventos culturais temáticos, e a comunicação dos bens a partir das visitas e educação patrimonial e turística, e todas estas ações relacionadas a preservação dos bens e da história da ferrovia (Vide rede acima).

Ainda, trazendo importante apontamento de Brulon Soares (2018), que faz um alerta dizendo que cada contexto de musealização, por dada sociedade e indivíduos, defende seu regime próprio de valor, o que vem potencializando os estudos museológicos para além da informação contida nas coisas, direcionando “ao processo informacional e comunicacional de atribuição de valor às coisas, tornando-as objeto ou museália (objeto de museu). (BRULON, 2018, p. 192). Dali, faz-se interessante retomar o que Tim Ingold (2012) defende, que as coisas têm vida e que o mundo é composto por coisas, não por objetos. (INGOLD, 2012, p.27). Isto é, este autor defende que “o objeto se coloca diante de nós como um fato consumado, oferecendo para nossa inspeção suas superfícies externas e congeladas. (...) a coisa por sua vez, é um acontecer, ou melhor, um lugar onde vários acontecimentos se entrelaçam. (INGOLD, 2012, P.29). Fazendo uma análise paralela ao que defende Ingold, como vimos, parece que a coisa musealizada ou em vias de, sendo museália, converge como coisa com vida e

que ainda, a partir da atribuição de valor oferecida às coisas para receberem o *status* de museália, o valor museal citado anteriormente, sugere nova condição da determinada coisa, passando a objeto do museu, a partir da retirada da dada coisa de seu contexto original, como aponta Brulon Soares (2018).

Faz-se importantíssimo considerar que os museus são espaços de pesquisa e gestão de coleções, e o profissional responsável e capacitado para desenvolver as diversas funções nos espaços museológicos é o museólogo, que tem a profissão regulamentada pela Lei nº 7.287¹⁰⁹, de 1984, que traz em seu artigo terceiro as atribuições do museólogo, entre as quais destacamos:

II - planejar, organizar, administrar, dirigir e supervisionar os museus, as exposições de caráter educativo e cultural, os serviços educativos e atividades culturais dos museus e de instituições afins; IV - solicitar o tombamento de bens culturais e o seu registro em instrumento, específico; V - coletar, conservar, preservar e divulgar o acervo museológico; VI - planejar e executar serviços de identificação, classificação e cadastramento de bens culturais; VII - promover estudos e pesquisas sobre acervos museológicos; VIII - definir o espaço museológico adequado a apresentação e guarda das coleções; XII - **realizar perícias destinadas a apurar o valor histórico, artístico ou científico de bens museológicos**, bem como sua autenticidade; (BRASIL, 1984, grifo nosso).

Enfatizando a importância do museólogo e dizendo em outras palavras o que está descrito nas atribuições acima, o museólogo detém comando gestor que traz além da capacidade técnica que lhe cabe, e se preparou para tal, detém o respeito e devida sensibilidade para com o patrimônio material e imaterial. Ainda que muitas gestões de museus pelo Brasil e pelo mundo não reconheça a relevância da liderança dos museólogos para as coleções museológicas, seguimos defendendo e valorizando os museus que possuem museólogos diplomados e habilitados para a execução do trabalho com a maestria que as coleções merecem.

Dos 3934 Museus cadastrados no sítio Museus.br, quando aplicamos no filtro de pesquisa a palavra Ferroviário, a pesquisa retorna com 46 Museus relacionados a temática ferroviária no Brasil, sendo que 30 deles se localizam nos Estados do Sudeste do país, sendo Espírito Santo com 2, Rio de Janeiro com 6 Museus, São Paulo com 12, e Minas Gerais com 10 Museus ferroviários. Entre as Instituições de preservação como Museus ferroviários e Espaços de Memória Ferroviária de Minas Gerais, temos:

¹⁰⁹ Que em seu artigo primeiro, dispõe: “O desempenho das atividades de Museólogo, em qualquer de suas modalidades, constitui objeto da profissão de Museólogo, regulamentada por esta Lei.” No artigo seguinte traz que o exercício da profissão de Museólogo é privativo: I - dos diplomados em Bacharelado ou Licenciatura Plena em Museologia, por cursos ou escolas reconhecidos pelo Ministério da Educação e Cultura; II - dos diplomados em Mestrado e Doutorado em Museologia, por cursos ou escolas devidamente reconhecidos pelo Ministério da Educação e Cultura.

Figura 66. Quadro – Museus e Espaços de Memória Ferroviária de Minas Gerais¹¹⁰

Instituição	Localidade
Museu Ferroviário de Juiz de Fora	Juiz de Fora MG.
Museu Ferroviário	Conselheiro Lafayete MG.
Museu Ferroviário da E.F. OESTE	São Joao Del Rei MG.
Museu da Estação Ferroviária de Santos Dumont	Santos Dumont MG
Museu Estação Ferroviária de Mariana	Mariana MG.
Museu Ferroviário de Sete Lagoas	Sete Lagoas MG.
Centro Ferroviário de Cultura.	Volta Grande MG.
Museu do Trem	Cristina, MG.
Museu Ferroviário e do Café Machadense	Machado, MG.
Museu dos Ferroviários de Araguari	Araguari
Museu Ferroviário de Bom Despacho	Bom Despacho

Fonte: Elaborado pela Autora, 2022

Para trazer um exemplo de sucesso de gestão, musealização e preservação dos bens ferroviários de Minas Gerais, trazemos o Museu Ferroviário de Juiz de Fora, que desde 1999, por meio de um convênio celebrado entre a Rede Ferroviária Federal S.A. e a Prefeitura de Juiz de Fora, tendo a Fundação Cultural Alfredo Ferreira Lage (FUNALFA), como administradora, vem desenvolvendo estudos e projetos para sua implementação. As diretrizes levantadas pela FUNALFA no projeto do Museu Ferroviário visaram “a dinamização das ações de natureza turístico-cultural e educacional, particularmente aquelas relacionadas com a preservação, valorização e difusão do patrimônio, da memória e das tradições ferroviárias.” (FUNALFA, 2022).

¹¹⁰ A partir de uma pesquisa no site eletrônico do Governo, elaboramos em 2022 o quadro: Museus e Espaços de Memória Ferroviária de Minas Gerais, com informações disponíveis no endereço: <https://museus.cultura.gov.br>. Acessado. Elaborado em março de 2022.

Figura 67. Museu Ferroviário de Juiz de Fora, MG.



Fonte: Arquivo pessoal, 2019.

Assim, o prédio da antiga Estação Central de Juiz de Fora passou por intervenções, como a troca do piso e da pintura, conservação e restauração de peças como cabines, maquinários, bilheteria, fotografias e livros, incluindo uma Locomotiva exposta no Museu. Houve a reforma do anfiteatro e instalação de telas de proteção e jardins nas imediações. O acervo foi reorganizado num espaço expositivo informacional e, em agosto de 2003, depois do processo de revitalização e modernização, o Museu Ferroviário de Juiz de Fora foi aberto ao público.

O trabalho dos museus, e os processos de musealização, são, assim, atos performativos com o intuito de gerar ressonância. Por vezes bem-sucedidos, por vezes fracassados, esses atos intencionam estabelecer ligações diretas, de corpo e alma, entre os objetos e aqueles que devem se relacionar com eles. Tal ação dos museus, visando gerar ressonância, escapa sensivelmente os limites das instituições e os espaços expositivos tradicionais e, com efeito, são geralmente bem-sucedidas quando o fazem com maestria. (Brulon Soares, Pag. 259)

Assim, reproduzindo a estratégia de análise aplicada por Grennblatt no caso do chapéu vermelho, toma-se aqui como elemento de apreciação o chapéu de Alberto Santos Dumont (1873-1932). O famoso Chapéu Panamá caramelo (Vide figura 68 abaixo), amassado, do Pai da Aviação – como é conhecido, permitiu a criação de uma marca da imagem do inventor, tem sua fama num mero acaso. O episódio do chapéu se deu em 1903, quando Santos Dumont voava no Dirigível nº 09 em um passeio, o motor apresentou um problema e pegou fogo. Na tentativa de apagar o fogo do motor, ele abafou o carburador, com o chapéu. E quando voltou foi fotografado com ele deformado. O chapéu amassado fez sucesso e acabou virando sua marca e simbolicamente seu amuleto. A fabricante equatoriana dos Chapéus Panamá mantém

em sua produção um modelo chamado Chapéu Panamá Santos Dumont. Desde tal episódio, o famoso chapéu que se tornou um símbolo de Santos Dumont, está exposto para apreciação no Museu Casa A Encantada, em Petrópolis RJ.

Figura 68. Chapéu Panamá de Alberto Santos Dumont



Fonte: Arquivo pessoal, 2018.

Pode-se dizer que quando os expectadores visitam o Museu e se deparam com o famoso Panamá¹¹¹, (vide figura 68 acima), imediatamente são tomados pela admiração e curiosidade que o adereço simboliza. Esta história de um elemento, por si, não tem grande importância, “mas evoca, não obstante, uma visão de produção cultural provocadora”, afirma Gennblatt (1991, p.244), impulso que pode se afastar da ressonância indo além e trazer o encantamento. “O olhar pode dizer-se encantado quando o ato de atenção fecha um círculo ao redor de si mesmo, do qual, com exceção do objeto, tudo fica excluído, quando sua intensidade bloqueia todas as imagens circundantes, silencia as vozes murmurantes. (GRENBLATT, 1991, 255-256). Ainda que o visitante do Museu Casa a Encantada, antes da visita, tendo se informado sobre a exposição – a Casa (a sala, o quarto e os pertences do aviator, incluindo o chapéu), lido a descrição do objeto, no vidro, ou até mesmo, no momento da visita, ouvindo atentamente as explicações do educador do Museu – ainda assim, “no momento de encantamento, porém, todo esse aparato simplesmente para de funcionar”

¹¹¹ O chapéu ganhou o nome "Panamá" no início do século XX, quando os franceses e americanos, nas obras de construção do Canal, começaram a imitar os trabalhadores locais, usando os chapéus para se protegerem do calor. Ao retornarem a seus países, eram perguntados de onde vinham aqueles chapéus e respondiam: do Panamá! A palha do chapéu "Panamá" nasce em apenas um lugar do mundo: no Equador. A fama dos chapéus Panamá aumentou quando o então presidente dos Estados Unidos, Theodore Roosevelt, fez uma visita às obras do Canal e apareceu nas capas dos jornais americanos com o chapéu.

(GRENBLATT, 1991, p. 256). Ao conhecer ou vivenciar estas referências culturais, o público do museu busca em sua individualidade a sua intenção de visitação, que estimula a rela o de ressonância e encantamento. Por isto, uns se sentem tocados, mais que que outros, e querem se apropriar de determinados patrimônios da ‘intervens o humana’ citada por Grenblatt.

Toma-se um momento de contempla o, em que o expectador, como visitante de um museu, observa atentamente uma obra de arte de uma exposi o ou contemplando o Chapéu de Alberto no Museu exposto na casa A Encantada, naquele momento do encontro, o visitante avalia o objeto, e a partir desta mirada, sentimentos de surpresa, de admira o e até mesmo de aversão podem acometer o observador caso não goste do objeto observado. Mas, partindo do pressuposto de que há admira o, outras forças ressonantes podem ser evocadas naquele encontro objeto/visitante, forças que causam o encantamento.

Um exemplo interessante de prática expositiva, que tem aderência a nossa pesquisa, aconteceu no Museu Histórico Nacional (MHN), com visitas mediadas   exposi o: 10 objetos: outras hist rias¹¹². Numa proposta curatorial que busca novos caminhos na abordagem da história relacionando-a aos objetos do museu. Fernanda Castro, Diretora Substituta do MHN, defende que os objetos contam histórias dos tempos passados, e diz que “em nosso cotidiano, usamos uma infinidade de itens sem refletir sobre como eles contam um pouco sobre nosso tempo. Dentro de um museu de história, os objetos ganham novos sentidos, conectando pessoas a memórias.” (MHN, 2023).

Na referida exposi o, que contempla atividade da 17^aPrimavera dos Museus 2023¹¹³, que traz o tema Memórias e Democracia, estão reunidas peças que já estão no MHN há anos e outras mais recentes. Como uma camisa de futebol, uma rede indígena, uma medalha comemorativa ou uma boneca dialogam entre si e propõem reflexões para os visitantes sobre o Brasil contemporâneo.

Assim,   guisa de tentar fechar as pondera es pertinentes às fun es dos museus e da musealiza o, vale trazer   tona que no processo de musealiza o, a comunica o abrange ampla perspectiva capaz de gerar ressonância. As a es

¹¹² Na exposi o a proposta   desvelar respostas através dos 10 objetos com a seguinte indaga o: “Que histórias podem ser contadas a partir dos objetos?” Objetos expostos como uma camisa de futebol ou placa de rua, entre outros, são propositadamente selecionados com a inten o gerar perguntas e provoca es sobre o acervo, trazendo   luz as recentes reflexões da institui o sobre como se forma uma cole o ou se constrói uma exposi o em um museu.” (MHN, 2023).

¹¹³ A Primavera dos Museus   uma aço anual coordenada pelo Ibram com dura o de uma semana, que visa mobilizar os museus brasileiros a elaborarem programa es especiais voltadas para um mesmo tema, o qual   escolhido pelo próprio Ibram. (IBRAM, 2023).

comunicacionais na museologia, voltadas a distribuição e compartilhamento de informações intrínsecas sobre o bem patrimônio, numa miragem expositiva, é uma face de propriedade legitimadora própria da musealização, indo um pouco mais além, neste encontro, coisa exposta e visitante, ou museália e observador, é o principal ponto de conexão entre os museus e o expectador observador, e é neste encontro de interação que a coisa exposta produz ressonância. Ou seja, no espaço expositivo, os objetos, fotografias, adereços, estão aptos a conexão que permite gerar ressonância no expectador. Desta posta, vale trazer uma experiência de preparação de uma exposição, apresentada em seguida.

6.3.1 Uma *Práxis* Museológica: A Exposição Fotográfica

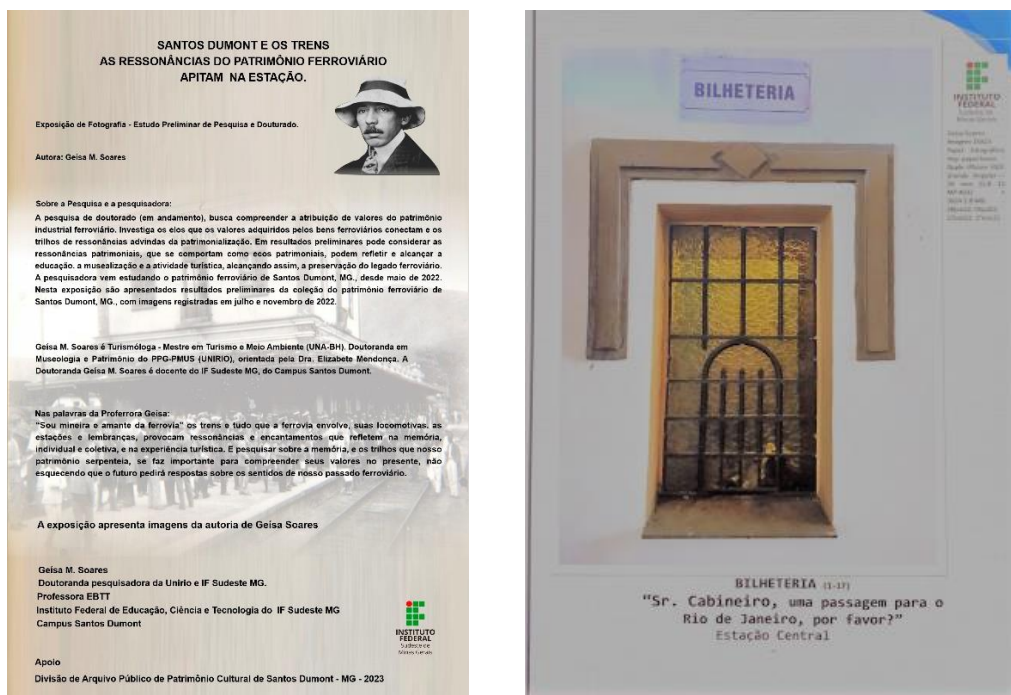
Para ilustrar e analisar na prática estas conexões a partir da comunicação visual dos bens patrimoniais, atinamos pertinente trazer uma vivência expositiva recente, elaborada e executada pela autora em Santos Dumont, MG. A partir de um convite da Sra. Rosa Machado Pinheiro, Diretora da Divisão de Arquivo Público de Patrimônio Cultural da Prefeitura de Santos Dumont, para expor parte da pesquisa de tese, com uma exposição fotográfica contemplando os elementos do patrimônio ferroviário.

Assim, diante do ensejo de participação das homenagens comemorações dos 150 anos do nascimento de Alberto Santos Dumont (datado em 20 de julho de 2023), e em comemoração ao Dia do Patrimônio, celebrado em 17 de agosto, elaboramos a apresentação intitulada: Exposição Fotográfica – As Ressonâncias do Patrimônio Ferroviário Apitam na Estação, Santos Dumont, MG.

A Exposição Fotográfica foi instalada na Praça Cesário Alvim, em Santos Dumont, MG., como item expositivo que compôs o evento do Dia do Patrimônio, juntamente aos trabalhos dos docentes e discentes das Escolas Municipais, tendo assinatura de 514 pessoas no Livro de Presença do Dia do Patrimônio de 2023, com estimativa de público de mais de mil pessoas.

Elaboramos um banner com um breve resumo da temática e da Exposição. A prática expositiva contemplou 28 imagens do patrimônio ferroviário da localidade, impressas em tamanho 15X21, aderidas a um papel A4 de gramatura 180gr. Cada imagem recebeu um título e uma pequena descrição do contexto do bem patrimonial. (Vide figuras 69 e 70 abaixo).

Figura 69 e 70. Banner da Exposição e Bilheteria



Fonte: Elaborado pela Autora, 2023.

As imagens escolhidas para a exposição continham retratados alguns detalhes dos elementos do patrimônio ferroviário instalados ao longo da malha ferroviária do destino, desde a Fazenda e a Estação Cabangu, passando pela Estação Mantiqueira, Caixa D'Água de Recovindo, Estação Mantiqueira, os viadutos três Arcos e Sérgio Macedo, Locomotivas, e espaços do Campus do IF Sudeste MG.

A qualidade e a repercussão da Exposição foram consideradas excelentes, tendo, o referido evento, sido apresentado ao vivo na internet, em *live* do Instagram, pela jornalista Simone Moreira, no perfil de comunicação [@sousantodumont](#)¹¹⁴, o que trouxe valiosa visibilidade para o evento comemorativo. O jornalista Daniel S. Leite, do IF Sudeste MG., fez a cobertura do evento e, em sua mensagem de resposta ao nosso convite para apreciação da Exposição, afirmou que “a exposição estava excelente, gerando bastante interesse em todos que passavam pela praça. Parabéns pelo brilhante trabalho em desenvolvimento!”¹¹⁵

¹¹⁴ O [@sousantodumont](#) é um identificador de perfil da rede social Instagram, gerido e liderado pela jornalista e criadora de conteúdo digital Simone Moreira, que traz visibilidade para as atividades turísticas e atividades que envolvem o município, como um todo, tendo repercussão na comunidade local.

¹¹⁵ Mensagem de Daniel Leite de e-mail (institucional), recebida em 23 de agosto de 2023, em resposta ao convite enviado para professores, diretores e alguns servidores do Campus Santos Dumont, para participarem e apreciarem a Exposição. Vale considerar que assim como a resposta da mensagem trazida aqui, outras mensagens recebidas trouxeram retorno satisfatório

Nos importa trazer breve discussão sobre a repercussão percebida na fruição da visitação da Exposição Fotográfica. Propositadamente, algumas imagens traziam a situação atual de alguns bens, como as marcas do tempo e da ferrugem retratadas na imagem dos carros ferroviários de passageiros e na janela estilhaçada de um carro dormitório estacionado nos trilhos do espaço ocupado pelo Campus do IF Sudeste MG., e inclusive, estas foram imagens que chamaram bastante atenção na apreciação dos visitantes (Vide figuras 71 e 72 abaixo).

Figuras 71 e 72. Carro de Passageiros e Janela Estilhaçada



Fonte: Arquivo pessoal, 2022.

Todas as imagens traziam um título e breve descrição de identificação e localização, como das imagens acima:

❖ Imagem X – Carro de Passageiros:

PARE – OLHE (I-23)

Folhas e Troncos Cravadas na Memória de Ferro

Carro de Passageiros. Pátio da Oficina 4º Depósito. IF Sudeste MG., Campus Santos Dumont.

em relação a apreciação da Exposição. Bem como algumas publicações em jornais locais (eletrônicos e impressos), e outros perfis oficiais de instituições gestoras de Santos Dumont, veicularam a realização do evento, dando atenção especial a montagem da Exposição de Fotografias.

❖ Imagem X – Janela Estilhaçada

JANELA ESTILHAÇADA (I-20)

Um Patrimônio nos Estilhaços do Tempo.

Vagão Dormitório. Pátio da Oficina 4º Depósito. IF Sudeste MG., Campus Santos Dumont.

Vale trazer destaque para as impressões dos visitantes perante estas imagens. Na observação das 29 imagens da Exposição, algumas pessoas ficavam maior tempo olhando para o que estava sendo comunicado em determinadas fotografias. No retrato Janela Estilhaçada, por exemplo, os olhares demorados e atentos dos observadores os levavam a comentar entre si e a manifestar, verbalmente, sobre a beleza da fotografia, misturada com alguma tristeza gerada na apreciação – isto em relação ao impacto da depredação e ruína mostrada na imagem, o que aconteceu também na fruição de outras imagens.

A partir desta experiência na elaboração da Exposição Fotográfica, todo o percurso do processo criativo com a seleção e montagem das peças, nos permitiu maior reflexão sobre a questão da força de comunicação dos processos museológicos. Nesta experiência de observação de campo, foi claramente percebido que, na fruição dos visitantes da Exposição Fotográfica, a força detida pelo patrimônio retratado nas imagens, teve poder de evocação de ressonâncias. Vale enfatizar a perspectiva alcançada através deste olhar prático para a pesquisa da tese. A aplicação das concepções teóricas antes sorvidas nos estudos do Doutorado, unida ao conhecimento museológico alcançado na experimentação comunicacional do processo expositivo, fez com que a *práxis* museológica realizada corroborasse para agenciar, ainda mais, clareza na absorção dos processos da museologia, sobremaneira, do processo da comunicação museológica, bem como as ressonâncias promovidas na fruição dos visitantes (positivas e negativas), observadas em campo prático.

6.4 Estação Turismo

Chuva e sol
 Poeira e carvão
 Longe de casa
 Sigo o roteiro
 Mais uma estação
 E alegria no coração
 Luiz Gonzaga e Hervê Cordovil¹¹⁶
 (1981, grifo nosso)

A escolha das viagens pelos viajantes, em sua maioria, se dá a partir da atratividade turística e infraestrutura que o destino a ser visitado oferece. Nesta perspectiva, uma atratividade principal como âncora, ou até mesmo vários atrativos turísticos¹¹⁷ ofertados pelo destino, tem respeitado peso na decisão de escolha dos roteiros de viagens pelos turistas potenciais, sejam em família, grupos, ou o turista single, aquele que viaja sozinho.

Como aludido na música gravada por Luiz Gonzaga, Vida de Viajante, da qual grifamos um trecho (acima), os roteiros turísticos elaborados com base no potencial temático ofertado no destino (em relação à demanda), como destinos históricos, por exemplo, definirão a motivação da viagem, de modo a caracterizar o tipo de turismo a ser praticado pela demanda.

A temática dos roteiros turísticos confere identidade no processo de roteirizar os atrativos, e conseqüentemente os destinos, a partir da seleção e união de aspectos que mereçam destaque e facilitem reconhecimento e escolha pelo público turista. A escolha do tema deve considerar as características essenciais do atrativo, podendo se caracterizar pelos atrativos históricos (turismo cultural, por exemplo), um destino de empreendimentos em determinada área de negócios (turismo de negócios), um personagem ícone da história e da tecnologia, destacando como exemplo o inventor e Pai da Aviação – Alberto Santos Dumont, neste caso, como Turismo Cultural.

O roteiro turístico é o Itinerário caracterizado por um ou mais elementos que lhe conferem identidade, definido e estruturado para fins de planejamento, gestão,

¹¹⁶ A música Vida de viajante, de Luiz Gonzaga e Hervê Cordovil, fala de viagens pelo Brasil: “Minha vida é andar por esse país. Pra ver se um dia descanso feliz. Guardando as recordações. Das terras onde passei. Andando pelos sertões. E dos amigos que lá deixei. Chuva e sol. Poeira e carvão. Longe de casa. Sigo o roteiro. Mais uma estação. E alegria no coração. Mar e terra. Inverno e verão. Mostra o sorriso. Mostra a alegria. Mas eu mesmo não. E a saudade no coração. Minha vida é andar por este país pra ver se um dia me sinto feliz.” GONZAGA e CORDOVIL, 1981).

¹¹⁷ Recordando a composição da atratividade turísticas: Locais, objetos, equipamentos, pessoas, fenômenos, eventos ou manifestações capazes de motivar o deslocamento de pessoas para conhecê-los. Os atrativos turísticos podem ser naturais; culturais; atividades econômicas; eventos programados e realizações técnicas, científicas e artísticas. (Brasil, MTUR, 2007).

promoção e comercialização turística. (BRASIL, 2007). Recomendando o que apontou estudos do Ministério do Turismo (MTUR, 2010), que diz que os roteiros turísticos possuem “características intrínsecas da localidade que conferem caráter de atratividade, como aspectos de interesse geográfico, histórico, arquitetônico, entre outros.” (BRASIL, 2010).

Ressaltando que a tematização traz elementos com características aproximadas, ou até mesmo atributos diferenciados, mas que, se encaixam num esforço conjunto, que traz subsídio ao processo de criação dos roteiros turísticos em determinado destino ou região, sempre levando em consideração tanto a atratividade a ser tematizada no roteiro, quanto os interesses do turista ou grupo de turistas. Na prática, elaborar roteiros significa organizar as visitas, da melhor forma possível, levando em conta a duração das visitas em cada elemento incluído no itinerário, os tempos para os deslocamentos, as condições de trafegabilidade dos acessos e vias, os modais e os equipamentos de transporte envolvidos, os valores a serem praticados (incluindo cálculos de custos e valores de venda), de acordo com as possibilidades identitárias da localidade. (TAVARES, 2002). Como por exemplo o destino Tiradentes, uma cidade histórica e turística em Minas Gerais, destino de atratividade principalmente histórica (localizada no Campo das Vertentes), que somou a atratividade do planejamento do calendário de eventos, como as festividades da Semana Santa, o Festival Gastronômico que traz chefs de cozinha e restaurantes de renome nacional e internacional, o Festival de Cinema, já com várias edições desde 1998, que, com o incremento da infraestrutura turística de apoio ao turismo, como pousadas, espaços culturais e de eventos, restaurantes, incluindo a existência das facilidades ou infraestrutura local que atende a comunidade. (SOARES, 2006).

No entanto, é importante dar atenção ao nível de atratividade de determinados atrativos. Tavares (2002), afirma que em cidades já consolidadas turisticamente, como o Rio de Janeiro, favorecem a percepção do poder de atratividade dos espaços em um nível maior que em outros destinos não consolidados. Neste sentido, estudiosos do turismo já tentaram classificar e hierarquizar os atrativos, no entanto é de suma importância observar as preferências da demanda, pois, de repente o que é atrativo para um grupo não é atrativo para outros. Sendo assim torna-se fundamental observar o poder de atratividade dos atrativos do ponto de vista global e individual contemplando no roteiro o que for de interesse dos turistas.

Assim, faz-se interessante realçar que entre os atrativos que motivam a escolha da viagem, o modal e o equipamento de transporte a ser utilizado pode ser um atrativo e uma temática ao mesmo tempo, como por exemplo os navios de cruzeiros, que tem no equipamento de transporte, a temática do turismo escolhido, a ocasião em que

oferece todo o serviço a bordo dos navios. O mesmo acontece com os equipamentos e serviços ligados ao modal ferroviário, os trens de passageiros, quando utilizados pelo turismo nos passeios, são recursos que trazem a temática ferroviária do modal de transporte e, fortalecido por esta oferta diferencial, vai além, produzindo identidade e valorização do patrimônio como bem cultural ferroviário que detém os valores inicialmente adquiridos no curso do tempo – histórico, cultural, somado ao valor turístico.

Nestes trilhos de consideração, entendemos que a utilização dos bens ferroviários nas atividades turísticas pressupõe sua valorização, promoção e a manutenção da memória ferroviária. Valorizar e promover significa difundir o conhecimento sobre os bens e facilitar acesso e usufruto. Significa também reconhecer a importância da cultura na relação turista e comunidade local, proporcionando que tal relação ocorra de forma harmônica. (BRASIL, 2007).

Vale trazer uma breve análise do movimento turístico em Minas Gerais que, após a recuperação da grave pandemia do Coronavírus em todo o país, a partir de 2022, aponta que a atividade turística está em expansão e as projeções de elevação são de mais crescimento. Segundo a Fundação João Pinheiro (FJP), no ano passado, o estado teve sua maior participação no PIB brasileiro das duas últimas décadas, cerca de 9,3%, com um volume de aproximados R\$ 925 bilhões. As causas desse bom desempenho estão diretamente ligadas ao crescimento do setor de serviços, com destaque para o setor turístico. (SECULT, 2022).

O desenvolvimento de planejamento governamental relacionado ao turismo deverá ser aquecido a partir de 2024, considerando o atual Governo de Luiz Inácio Lula da Silva, governo este que, em suas gestões de 2003 e 2007, fez o maior investimento em estudos, programas e projetos na área do setor de serviços turísticos no país. Unindo as políticas públicas direcionadas para a preservação do patrimônio ferroviário, pensadas e implementadas, ainda que lentamente, após promulgada a Lei Nr. 11.483, como vimos, coadunam esforços e ações que direcionam para os usos dos equipamentos ferroviários, como equipamento de transporte de passageiros e atrativo turístico. A partir destas considerações, poderão ser produzidas conexões de ampla magnitude para a tematização turística que contempla os bens patrimoniais ferroviários. A começar pela força de atratividade que os trens de passageiros representam para os turistas, pois, no turismo ferroviário, as estações, locomotivas e vagões arquitetam a atratividade principal, e o uso dos equipamentos e serviços direcionados pela atividade turística ferroviária, além de gerar proveito na experiência do usuário turista, gera a valorização e preservação dos patrimônios envolvidos.

Neste contexto, consideramos que os roteiros turísticos, sejam eles de qualquer natureza, como os ecológicos, os rurais e os urbanos, porém considerando aqui os

roteiros temáticos envolvendo o patrimônio ferroviário, devem ser orientados e acompanhados por profissionais capacitados para a condução de grupos. Isto é, guiados por profissional Guia de Turismo, pessoa (maior de 18 anos), preparada e capaz de conduzir e assistir pessoas ou grupos em traslados, passeios, visitas e viagens, prestar informações aos visitantes sobre aspectos socioculturais, históricos, ambientais e geográficos, traduzir o patrimônio material e imaterial de uma região para visitantes, estruturar e apresentar roteiros e itinerários turísticos de acordo com interesses, expectativas ou necessidades específicas. (HINZE, 2007).

Assim, a oferta do Curso Técnico em Guia de Turismo Regional e Nacional¹¹⁸, contempla o eixo tecnológico Turismo, Hospitalidade e Lazer do Ministério da Educação, sendo a profissão Guia de Turismo a primeira a ser aprovada e regulamentada, na área de serviços turísticos, conforme o Decreto Nr. 946, de 1º de outubro de 1993, artigo 1º, que traz:

É considerado Guia de Turismo o profissional que, devidamente cadastrado na EMBRATUR - Instituto Brasileiro de Turismo, nos termos da Lei nº 8.623, de 28 de janeiro de 1993, exerça as atividades de acompanhamento, orientação e transmissão de informações a pessoas ou grupos, em visitas, excursões urbanas, municipais, estaduais, interestaduais, internacionais ou especializadas. (BRASIL, 1993).

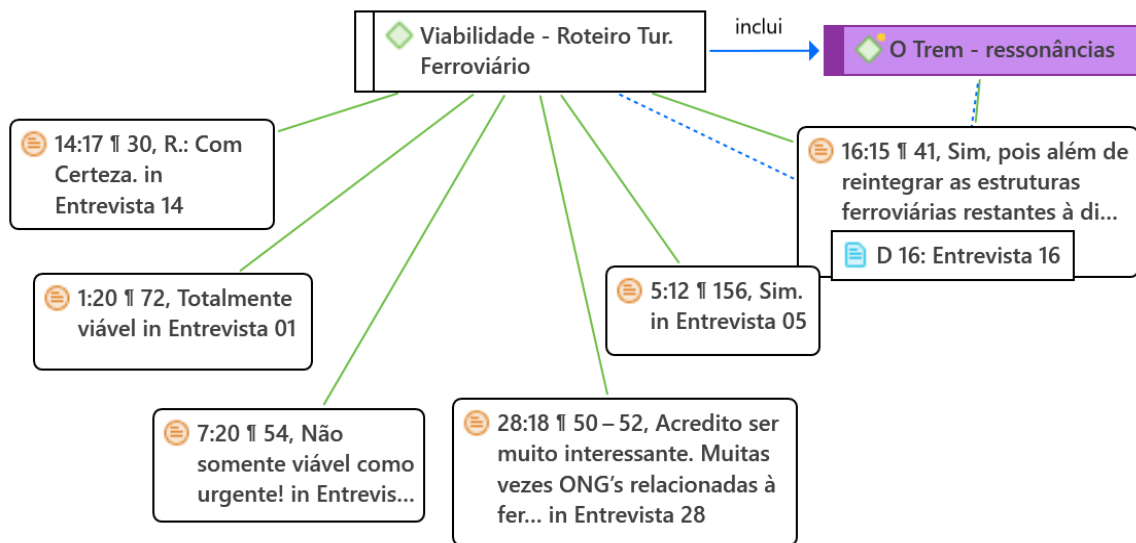
Na pesquisa de campo desta investigação, a partir do Roteiro de Entrevista da pesquisa, respondido com a colaboração de 29 participantes de pesquisa, incluímos duas perguntas relacionadas a possibilidade de um roteiro, sendo:

- P-7 – Viabilidade de um Roteiro turístico temático envolvendo o patrimônio ferroviário e;
- P-8 – Elementos do Patrimônio ferroviário que podem compor o roteiro turístico temático ferroviário.

Quanto a viabilidade de um roteiro temático ferroviário no destino, entre as respostas à pergunta P-7 supracitada, tivemos as respostas: com certeza, totalmente viável, não só viável como urgente, muito interessante para Santos Dumont. (vide figura 73 abaixo).

¹¹⁸ De acordo com a Classificação Brasileira de Ocupações – CBO, o Guia de Turismo está inserido dentro da família sob nr.5114, caracterizando estes profissionais como aptos a executar roteiro turístico, transmitir informações, atender passageiros, organizar as atividades do dia, realizar tarefas burocráticas e desenvolver itinerários e roteiros de visitas. (CLASSIFICAÇÃO BRASILEIRA DE OCUPAÇÕES, 2015).

Figura 73. Rede – Viabilidade do Roteiro Temático Ferroviário



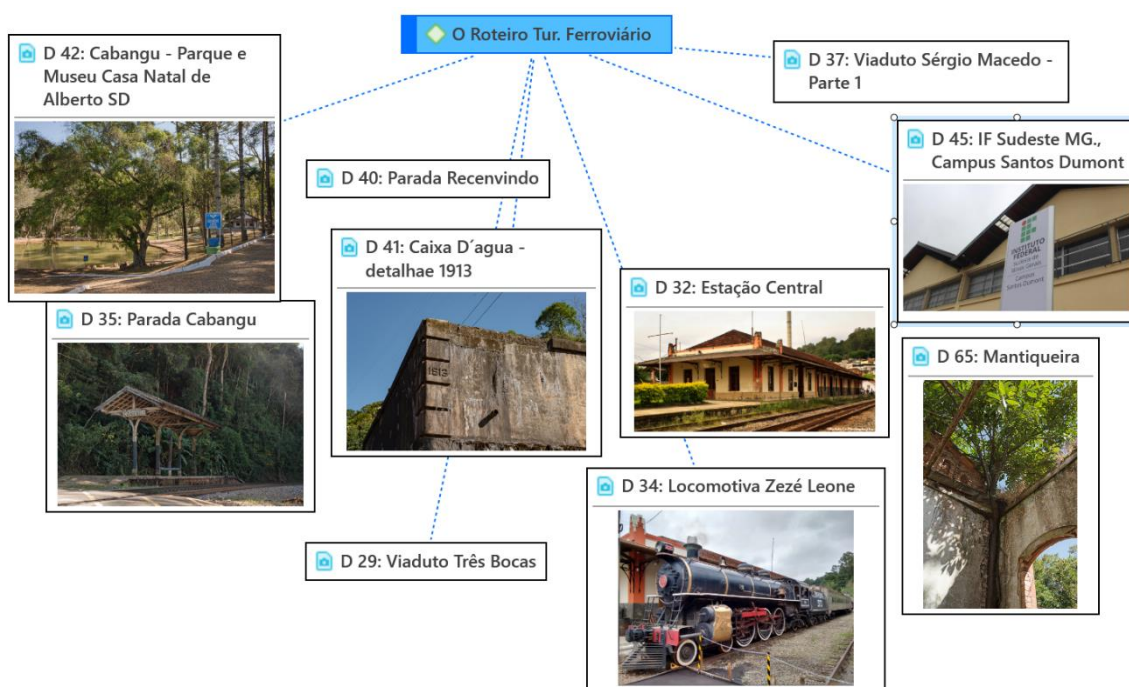
Fonte: Elaborado pela autora, Atlas Ti. (2023).

Dos 29 participantes, 22 entrevistados sinalizaram positivamente à pergunta, a exemplo de um servidor do Campus que disse:

considerando que além de reintegrar as estruturas ferroviárias remanescentes à dinâmica urbana, contribuiria para a preservação e valorização da memória ferroviária, desenvolvendo o turismo na cidade, além de cultural e economicamente.” (16:15 || 41 em Entrevista 16).

Na resposta acima, o entrevistado considera próspera a ponte entre o turismo e o desenvolvimento econômico que poderá crescer no destino, contribuindo com a valorização da memória e a preservação dos bens ferroviários.

Após realizado o levantamento dos bens do patrimônio ferroviário, citados pelos participantes de pesquisa como recursos potenciais de atratividade para composição do roteiro temático, fizemos visitas *in loco* por algumas vezes, tanto para observação não participativa (registros de fotografias e anotações no caderno de campo), tanto para fazer o estudo de viabilidade do *Tour* Ferroviário. Assim, confrontando os dados da pesquisa, isto é, os elementos indicados como potenciais para composição do roteiro, em visita de campo, fizemos o direcionamento do que deveria integrar o Roteiro – *Tour* Ferroviário de Dumont. (Vide rede da figura 74 abaixo).

Figura 74. Rede – O Roteiro Temático – *Tour Ferroviário*

Fonte: Elaborado pela autora, Atlas Ti. (2023).

Considerando aqui a ressonância e o encantamento – discutidos por Stephen Greenbatt (1991), tais conceitos – ou funções, são como feixes de luz a iluminar a compreensão dos significados do patrimônio herdado do passado – sejam coisas, saberes como as receitas culinárias, monumentos, fotografias etc., valorizados e preservados no presente a partir dos elos das atividades turísticas. Assim, ciente da importância da tematização e sistematização dos roteiros turísticos e da condução necessária do profissional Guia de Turismo, ratificadas nas considerações presentes nessa seção, e julgando-as pontuais¹¹⁹, entendemos que a contextualização trazida aqui abona alicerce teórico, ainda que breve, para a proposição do Roteiro Turístico Ferroviário que vem apresentado a seguir.

¹¹⁹ Incluindo na apreciação o conhecimento teórico e a experiência prática, como turismóloga e docente de turismo, inclusive como responsável pelas cadeiras das disciplinas de Organização de Roteiros Turísticos e Viagem Laboratório I e II, do Curso Técnico em Guia de Turismo, do IF Sudeste MG., desde 2012.

6.4.1 Uma Práxis Turística: O Tour Ferroviário de Dumont

O Roteiro Turístico Ferroviário elaborado, denominado inicialmente de: Um *Tour* Ferroviário em Santos Dumont, MG., traz uma proposta de itinerário planejado para se pôr em prática no destino, e poderá ser direcionado, futuramente, para os públicos: comunidade local, visitantes em família, grupos de estudantes, e até mesmo para pequenos grupos. Foram considerados no processo de pesquisa para composição do percurso, a duração das visitas em cada elemento do patrimônio ferroviário, os tempos para os deslocamentos, as condições de trafegabilidade dos acessos, o modal, e os equipamentos de transporte envolvidos, de acordo com as possibilidades da localidade. (TAVARES, 2002).

Nestes trilhos, apresenta-se o Roteiro Ferroviário – Um *Tour* Ferroviário em Santos Dumont, num abreviado descritivo, contemplando as paradas de visitação na ordem dos atrativos que devem ser visitados e, em seguida, abordamos cada atrativo com breve descrição das atividades propostas nas visitas. A recomendação é que o roteiro seja guiado, isto é, acompanhado por Guia de Turismo credenciado pelo Ministério do Turismo, ou por condutores locais.

O Roteiro: Tour Ferroviário de Dumont, MG.

1ª parada: Estação de Cabangu e Parque e Museu Casa de Cabangu.

2ª parada: Distrito de Mantiqueira – Estação da Mantiqueira uma fábrica de queijo

3ª parada: Estação de Recovindo – Igreja

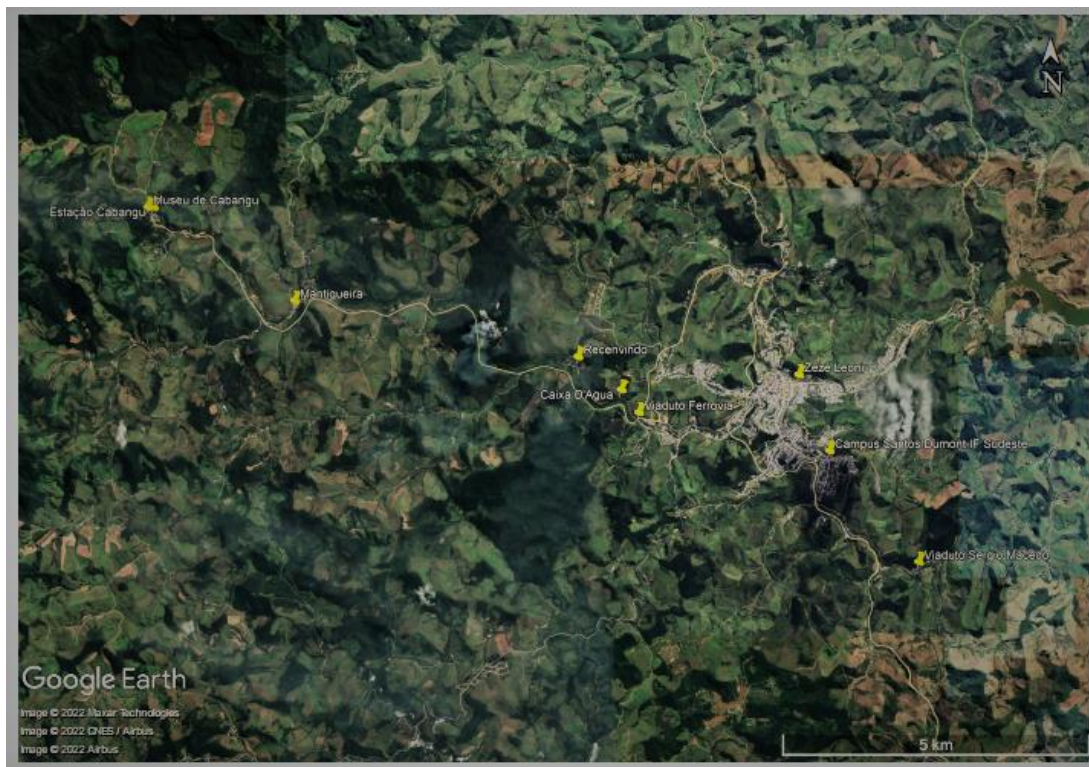
4ª parada: Viaduto Três Bocas, casinhas na beira da linha e a Caixa D'Água

5ª parada: Estação de Santos Dumont – Locomotiva Zezé Leone, Espaço de Memória Ferroviária e Arquivo Histórico. Loja de artesanato local. Apresentação cultural

6ª parada: Trem Texas Restaurante, com almoço

7ª parada: Oficina 4º Depósito, Campus Santos Dumont do IF Sudeste MG.

Figura 75. Mapa de Georreferenciamento do Roteiro *Tour Ferroviário*



Fonte: Menzer (2022).

No estudo de viabilidade inicial, consideramos os bens ferroviários que tem condições de receber visitação turística, perfazendo o itinerário com elementos visitados na sequência ideal, consideramos as condições dos acessos, a segurança para visitação, o tempo estimado de apreciação em cada atrativo, entre outras questões, inclusive, elaboramos um mapa de georreferenciamento¹²⁰ (Vide figura 75 acima), com o uso de um equipamento GPS, que aponta a localização e as distâncias entre os bens contemplados no itinerário. Esta técnica de georreferenciamento é importante para elaboração (futura) de material ilustrativo do roteiro, guia turístico¹²¹, seja de acesso

¹²⁰ A técnica de georreferenciamento permitem definir as coordenadas geográficas a objetos ou construções, sendo possível representar as informações em um mapa para identificar a posição exata de cada objeto ou dado no espaço. No georreferenciamento associam-se informações a uma localização geográfica, ainda que não seja localização exata, o resultado do mapa permite ilustrar a localização e distâncias de localidades específicas, através do GPS.

¹²¹ Faz-se importante indicar a diferenciação de denominação e significados de guia turístico e guia de turismo, o primeiro trata-se de um guia impresso (ou virtual), que deve conter informações turísticas importantes do destino ou atrativo, enquanto o segundo, o guia de turismo, é a pessoa capacitada, o profissional preparado e credenciado, como vimos, para realizar o guiamento de grupos. É comum a confusão que as denominações parecidas causam, principalmente em reportagens turísticas.

impresso, ou virtual, em que se poderá obter informações antecipadas do percurso turístico a ser visitado, como atrativos, distâncias, imagens, valores de ingressos, entre outras.

Abrindo um parêntesis na apresentação do Roteiro, esclarecemos que a viabilidade estudada é de cunho inicial pois, para que se possa, efetivamente, ofertar e praticar a trajetória temática, são necessárias outras etapas práticas, como teste de itinerário com pessoas, direcionamento, por ex., o cálculo do equipamento de transporte a ser utilizado, como microônibus, *van*, carro de passeio (não considerados até aqui). Os valores a serem praticados não foram levantados, cotações de roteiro que incluem cálculos de custos (transporte, Guia de Turismo, ingressos nos atrativos, se houver, almoço ou café da tarde, entre outros), assim, os valores de venda ao consumidor turista, do roteiro, não foram calculados. Pretendemos fazer estes testes, futuramente, como práticas de aulas do Curso de Guia de Turismo, talvez até convidando os participantes da pesquisa, lembrando que a maioria dos entrevistados afirmaram a viabilidade da proposta do roteiro temático, se mostrando interessados em participar da prática. Fechamos o parêntesis e continuamos com o descritivo do itinerário.

Iniciando o Roteiro *Tour* Ferroviário pela Estação de Cabangu, apresenta-se a história da vinda da família de Henrique Dumont para morar na Fazenda Cabangu, em seguida, visita ao Parque Museu Casa de Cabangu.

Avante, visita-se o Distrito de Mantiqueira, com a visita a Estação da Mantiqueira (em ruínas) e contação de história da localidade. Na proximidade pode-se visitar uma fábrica de queijo, trazendo o elo da ferrovia com os primeiros queijos fabricados na região.

Seguindo o percurso, a próxima apreciação deve ser na Estação de Recovindo, que apesar de ser pequena parada de embarque e desembarque desativada, proporciona apreciação de casario da beira de linha e construções da localidade.

Seguindo a rota ferroviária, a parada deve ser no Viaduto Três Bocas, seguindo pequeno trecho na linha, encontram-se duas casinhas na beira da linha, em ruínas. Logo a frente, nas proximidades, seguindo a linha do trem cerca de 50 metros, localiza-se a Caixa D'Água que abastecia as locomotivas a vapor.

Já avançando para a cidade, a parada é na Estação Central de Santos Dumont, com almoço no Trem Texas Restaurante (atualmente fechados para restaurações e reformas).

Após o almoço, apreciação da Locomotiva Zezé Leone, que se encontra estacionada na Estação central, com contação de história sobre o bem ferroviário.

Seguindo o trajeto proposto, a visita avança para a antiga Oficina 4º Depósito, atual Campus do IF Sudeste MG. Por lá, é possível conhecer as instalações

restauradas do Campus, os laboratórios, as salas de aula, a Biblioteca, e os diversos carros ferroviários (vagão dormitório, vagão restaurante), remanescentes da ferrovia. Sendo possível, inclusive, a visitação ser preparada e guiada, como prática para os alunos do Curso Técnico em Guia de Turismo.

Como destacado no início, a indicação da presença do profissional Guia de Turismo credenciado pelo CADASTUR, permitirá que o *Tour* Ferroviário tenha a apresentação devida, com as informações necessárias para a condução dos turistas, permitindo a interpretação dos elementos do patrimônio ferroviário. Além da preparação técnica, do conhecimento da composição dos elementos do roteiro, bem como dos aspectos culturais e histórico-sociais que o envolvem, o Guia de Turismo possui habilidade de comunicação, oferecendo conteúdo consistente e informações pertinentes, para envolver e encantar o visitante. Dizendo em outras palavras, num passeio ou roteiro conduzido os atrativos guiados são comunicados a partir das falas do Guia de Turismo, num contexto em que se cria subsídios para a fruição interpretada. “Na interpretação, a qualidade do trabalho dos guias faz toda a diferença para aproximação do turista aos atrativos do patrimônio cultural e facilitar sua compreensão.” (BRASIL, 2010, p.70).

Assim, pretendemos lapidar a proposta do Roteiro Turístico Ferroviário – Um *Tour* Ferroviário em Santos Dumont, MG. aqui apresentado, para que possa ser implementado futuramente no destino. Inicialmente desejamos propor o Roteiro como conteúdo programático no ementário da disciplina de Organização de Roteiros Turísticos do Curso Técnico em Guia de Turismo, inclusive, propondo a prática do roteiro a ser experimentada pelos servidores e alunos do Campus (proposta que fora inicialmente conversada e aceita pela Direção Geral do Campus, quando da pesquisa de campo na localidade). Quiçá, desejamos que este roteiro temático investigado e planejado na tese, seja implementado, de fato, por alguma empresa de receptivo ou profissional prestador de serviço Guia de Turismo, como um dos roteiros turísticos temáticos de Santos Dumont, MG.

6.5 Conexões entre Museologia, Educação Tecnológica e Turismo

O patrimônio elegido socialmente, conforme trouxemos na perspectiva teórica aqui adotada, traz significados e simbologias que repercutem e evocam conexões. Os valores e seus reflexos – entendidos como ressonâncias, manifestados pelo bem patrimonial se manifestam como clarões de memória que reluzem entre o bem cultural e o sujeito, ou uma comunidade.

Como vimos num dos capítulos iniciais da tese, o processo de industrialização está ligado ao desenvolvimento ferroviário, tendo sido impulsionado por ele ao mesmo tempo que o impulsionou (KÜHL, 2008). Na verdade, parece que não há como dissociar o patrimônio ferroviário do industrial, estando o primeiro incluído no segundo, visto que, mesmo que as estruturas de fabricação têxtil não possuíssem uma ferrovia para escoar a produção no auge fabril do século passado, elas certamente eram atendidas pelo modal do transporte ferroviário. Desta posta, a ferrovia, ainda que fosse um sistema independente e excepcional, estava unida diretamente à indústria.

Trazendo as considerações para Santos Dumont, que esteve nos trilhos cruzados pela industrialização e, muitas vezes, sustentada pela ferrovia. O destino tem vocação para o turismo, potencial relacionado ao ecoturismo, com recursos e paisagens naturais como cachoeiras, hotéis em espaços rurais e para o turismo cultural, considerando alguns distritos que vem desenvolvendo a economia criativa, incluindo incentivo a eventos e atividades de roteirização e visitação turística. As maiores vocações turísticas estão relacionadas a ferrovia, como vimos na tese, e ao nascimento de Alberto Santos Dumont, na Fazenda Cabangu.

A aderência temática com Santos Dumont, Pai da Aviação, traz além de nome para o município, a construção de cenário gerador de diversas possibilidades relacionadas ao patrimônio, incluindo processos de musealização, de implementação de projetos e programas educacionais, somando as atividades turísticas. As questões apontadas aqui, nos permitem ir além e traz a percepção de que a atribuição de valores patrimoniais relacionados, tanto a ferrovia quanto a temática do Pai da Aviação, vem sendo potencializada cada vez mais no destino, fazendo com que as ressonâncias geradas tenham ainda maior alcance. E seguindo nesta perspectiva, esta potencialização de ressonâncias vem permitindo maiores conexões com as questões museológicas, educacionais e de pesquisa e no incremento da movimentação turística. Acreditamos que estes *stars* se devem, em muito, à decisão multidisciplinar integrada, num conjunto dos gestores locais (educação, cultura, patrimônio e turismo), que propôs a comemoração dos 150 anos de nascimento de Alberto Santos Dumont.

Num parêntesis, lembrado mais uma vez que, o pai de Alberto, Henrique Dumont, foi para a então Palmyra, na década de 1870, para gerir um programa de governo e implementar os trilhos ferroviários na região, assim, alojou-se com sua esposa e filhos na Fazenda Cabangu, localidade de nascimento do aviador, em 20 de julho de 1973.

Seguindo o percurso de nossa análise, podemos afirmar que a temática *Sandumondiana*, se assim podemos aferir, aquela que nos remete ao cenário que se constrói em torno de Alberto Santos Dumont, traz perspectivas de apreciação interessantes para as conexões aqui observadas.

Observando cada canto da cidade, é mesmo como se Santos Dumont tivesse passado maior parte da sua vida por ali, no lugar que até leva seu nome – onde, na verdade, passou poucos anos. A avenida principal é rodeada de menções ao seu filho mais próspero, aquele que encurtou as distâncias. E até se dá um jeito de fazer com que aquele ambiente seja realmente o seu, o mais próximo, dadas as devidas proporções, ao lugar onde ele fez a vida. Uma réplica do 14-Bis bem na entrada da cidade cortada pela BR-040, outra da Torre Eiffel com um dirigível ao lado, atrás de seu busto, ganham novos significados sobretudo nessa época, em que se comemora os 150 anos de Santos Dumont. Os turistas analisam esses detalhes; param para tirar foto com o monumento; sentam-se bem ao lado da estátua do Pai da Aviação colocada na praça principal da cidade – coisas que, durante o ano, simplesmente fazem parte da paisagem do lugar. (ITABORAHY, 2023).

Com este olhar profissional, da jornalista, percebemos a temática construída que pousa sobre o Pai da Aviação, que vem, sendo valorizada com o passar do tempo, sobremaneira, nos pós pandemia. Vale lembrar do projeto multidisciplinar que vem sendo implementado na restauração e adaptações diversas no Parque Museu Casa de Cabangu, já citado em seção anterior.

Outro bom exemplo de ação multidisciplinar que merece evidência é, justamente, a iniciativa de gestores da localidade em acompanhar e propor parcerias para realização da comemoração dos 150 anos de nascimento de Alberto Santos Dumont. No decorrer de 2023, muitas ações e eventos foram implementados. Uniram-se instituições diversas, como a Secretaria de Educação, o Departamento de Patrimônios, as escolas municipais, o Campus do IF Sudeste MG.¹²², e estão movimentando diversos eventos na localidade, numa perspectiva de valorização, sensibilização e produção de conhecimento com relação a importância *Sandumondiana*.

No texto publicado no site oficial do IF Sudeste MG., do Campus Santos Dumont, a reportagem faz referência e descreve como foram as atividades no Campus

¹²² Participação, conforme pormenorizado em seção anterior, com a *práxis* da Exposição Fotográfica – Ressonâncias do Patrimônio Ferroviário Apitam na Estação, elaborada pela pesquisadora.

em comemoração aos 150 anos. Na reportagem o título: Manhã de criatividade, conhecimento e solidariedade marca celebração dos 150 anos do nascimento de Alberto Santos Dumont. (LEITE, 2023).

Alunas do curso técnico em Guia de Turismo, bolsistas do projeto 'Visita mediada ao Museu de Cabangu', apresentaram sobre a família, as origens, as descobertas no campo da aviação, os prêmios e inventos de Alberto Santos Dumont. As duas equipes de estudantes que participaram: a) 'Super Poderosas' e, 2) 'Demoiselle do Mr. Mont'. (LEITE, 2023). Algumas ações no Campus contemplaram atividades recreacionais e de pesquisa, como a caracterização de Alberto Santos Dumont, músicas com palavras relacionadas ao Pai da Aviação e a tradicional brincadeira 'torta na cara', com perguntas que exigiam conhecimentos gerais sobre a vida e a obra do inventor." (LEITE, 2023). No depoimento da aluna Lavínia Machado, líder do time Demoiselle do Mr. Mont', podemos observar o envolvimento dos estudantes: "É gratificante fazer parte dessa ação e ajudar o Lar São Miguel. Moradores do Bairro Boa Vista (próximo ao IF) nos apoiaram na arrecadação dos alimentos." (LEITE, 2023).

Ou seja, a partir das propostas de atividades recreacionais e avaliativas, inclusive, os estudantes foram sensibilizados e orientados pelos docentes, na elaboração de poemas, apresentações e brincadeiras, produzindo assim, conhecimento no Campus. Neste contexto, vale avultar que as comemorações produzidas até o mês de setembro, considerando não apenas os promovidos na localidade, mas também em aqueles que vem envolvendo museus pelo país, obtiveram alcances nos canais de comunicação, incluindo regionais e nacionais. Isto é, o alcance da temática *Sandumondiana* pode ser considerado alto, visto que os eventos e atividades em homenagem ao Pai da Aviação aconteceram e repercutiram em todo o país.

Seguindo percurso, porém trazendo o foco para a pesquisa de campo, e propondo análise para os acoplamentos sugeridos no ciclo CPFSD, outro achado importante para a análise da pesquisa é que os valores, educacional e turístico foram considerados nas falas, muitas vezes, em conjunto ao valor museal. E para iluminar as questões valorativas que foram sobrepostas dos elementos ferroviários, analisamos a Tabela X abaixo. Temos que o valor museal apareceu, em registros das entrevistas, codificado por 17 vezes, tendo as maiores coocorrências de citações com os valores: histórico, 8 vezes, turístico, 7 vezes, de pesquisa, 6 vezes e, valores afetivo e de memória, citados por 5 vezes em conjunto com o valor museal. (Vide tabela na figura 76 abaixo).

Figura 76. Tabela de Coocorrências de Valores X Valor Museal

		● ◆ Valor Museal ⑤ 17
● ◆ Valor Afetivo	⑤ 27	5
● ◆ Valor Cultural	⑤ 11	4
● ◆ Valor de Memória	⑤ 30	5
● ◆ Valor de Pesquisa	⑤ 14	6
● ◆ Valor de Raridade	⑤ 3	2
● ◆ Valor de Uso	⑤ 11	2
● ◆ Valor Econômico	⑤ 4	1
● ◆ Valor Educacional	⑤ 20	4
● ◆ Valor Estético	⑤ 3	1
● ◆ Valor Histórico	⑤ 31	8
● ◆ Valor Institucional	⑤ 4	1
● ◆ Valor Turístico	⑤ 30	7

Fonte: Elaborada pela autora, Atlas Ti., (2023).

Estes caminhos de valorização podem ser confirmados, na prática, a partir das exposições do Entrevistado 28, integrante do Grupo Focal 5 (Pesquisadores e/ou Professores), que cita os elementos como patrimônio da ferrovia musealizados: a Estação Central, os Pontilhões na BR 499 e na estrada para São João da Serra, as locomotivas Zezé Leone e Guindaste, o Trem de Prata, a Estação de Mantiqueira, a fachada do Campus Santos Dumont e o Museu Casa de Cabangu. O participante da pesquisa citado acima, traz o destaque para a Estação Central como um possível local para sediar um museu ferroviário, ele acredita que Santos Dumont tem potencial turístico e que um museu ferroviário e a expansão do acervo do Museu de Cabangu poderiam atrair recursos financeiros para a cidade, dizendo que, “embora tenha como principal atrativo retratar o nascimento e primeiros anos de vida de Alberto Santos Dumont tem, obviamente, grande relação com a história ferroviária da região, sendo o elo entre a ferrovia, o homem e o avião. (28:14 ¶ 32 em Entrevista 28). Em relação à gestão e preservação do patrimônio ferroviário, o entrevistado acredita que a maioria das ações são desenvolvidas pela prefeitura, mas grande parte do patrimônio histórico da cidade não é preservado. Todavia, quanto a saídas para melhorar a gestão

patrimonial, vale trazer a opinião do entrevistado 19, um dos líderes de uma instituição de gestão do patrimônio, integrante do GF-1 (Patrimônio), que alega que o estado, ou a gestão municipal, do não pode se responsabilizar por tudo, e que aos bens patrimoniais precisam verter valores para novos usos, pois além do valor histórico ou turístico por exemplo, o valor econômico deve dar suporte para a manutenção e conservação de determinados bens. Precisam-se elaborar parcerias entre instituições locais privadas, com o apoio do poder público, para gerenciar e prover o uso autossustentável do bem,

primeiro fazer a identificação dos potenciais dos bens, depois a concessão para órgãos e instituições fazerem os usos específicos, com diretrizes, e planos de exploração do bem, e dentro destes planos está a educação patrimonial, o cuidado e a divulgação.” (19:13 ¶ 31 em Entrevista 19).

Nos apontamentos do entrevistado 19 acima, percebe-se uma visão mercadológica de uso dos bens patrimoniais, nos elos da museologia com o turismo, que podem ser uma alternativa para a preservação e conservação dos bens, além de alcançar, com o tempo, a manutenção da memória ferroviária (e coletiva) na localidade.

Dito assim, é apropriado afirmar que os processos que oferecem condições e promovem a experiência da fruição numa visita ao museu ou a experiência de visita aos atrativos turísticos, se apresentam como mecanismos ativos na engrenagem de valorização e preservação do patrimônio, à luz dos valores ressonantes e, em muitas vezes, do encantamento suscitado nas experiências de fruição. E a possibilidade destas conexões dos valores geradores das ressonâncias, musealização e turismo, aguçam os elos processuais de educação e pesquisa e, sobremaneira, de preservação patrimonial.

Estimando as conexões ferroviárias nas perspectivas estudadas, temos que as ações direcionadas para a preservação do patrimônio ferroviário, se pensadas e geridas em conjunto, com elos dos poderes público e privado e comunidade, possam enriquecer cada projeto ou processo. De forma interinstitucional e multidisciplinar, os processos de valoração e tomadas de decisões relacionadas aos bens ferroviários podem ser potencializados, ou seja, a decisão de diversas instâncias, pensando juntas e considerando atividades multidisciplinares, ganham força para implementação de projetos.

NOS TRILHOS DAS CONSIDERAÇÕES

Nos Trilhos das Considerações

Uma das ancoragens da evolução de nossa sociedade está em nossos passados, nossas histórias. A dimensão concreta do patrimônio, numa relação indissociável entre nós seres humanos, nosso passado e as coisas e objetos que nos dão suporte material trazem sentidos para nossa vivência no presente. Lembrando o que escreveu Padre Antônio Vieira, dizendo que os passos vão, as pegadas ficam.

No decorrer de sua trajetória, o objeto vai adquirindo simbolismos que fazem dele um ícone excepcional contador de histórias e legitimador da memória coletiva das comunidades. É como se a coisa detentora destes atributos simbólicos recebesse novo *status*, ou nova categoria, num processo de palimpsestos, alcançando novo uso ou, por exemplo, para compor coleção de um museu ou ser atrativo de fruição e encantamento no turismo.

Retomamos e ponderamos sobre o alcance de nosso objetivo central inicial: analisar as ressonâncias produzidas pelo patrimônio ferroviário, visando especificar conexões entre os valores atribuídos ao patrimônio ferroviário na possibilidade de alcançar processos que incluem musealização e atividades do turismo cultural. Assim posto, no estudo da tese, a partir das entrevistas e de todo o minucioso trabalho de campo e de gabinete, acolhemos os resultados das análises que confirmam nossas hipóteses iniciais, ou seja, as ressonâncias vibracionais produzidas a partir dos valores conferidos ao patrimônio ferroviário no presente são como combustíveis que permitem circular a engrenagem do legado ferroviário. Ou seja, os valores adquiridos pelo patrimônio, no espaço e no tempo, fortalecem o bem ou conjunto ferroviário patrimonial e produzem ressonâncias que geram potencialidades conectoras. Assim, indo além do que fora proposto inicialmente nos objetivos da pesquisa, avançamos percurso nesta viagem ferroviária e, após paradas para olhar e escutar as apreciações da tese, podemos afirmar que as os valores e as ressonâncias do patrimônio ferroviário permitem novas conexões, como na Estação Museu, na Estação Educação e Pesquisa, e na Estação Turismo.

Nestes trilhos de pensamento, podemos acrescentar que o artefato ferroviário como uma coisa-ferroviária, soa como um trem, está presente hoje, é latente, trilha e apita nos trilhos da memória. Estes resíduos de lembranças não parecem ser apenas aqueles vividos, efetivamente – nem mesmo passagens contadas e herdadas por familiares saudosistas, e sim uma memória ferroviária coletiva, que é latente e se faz presente. Como se as lembranças estivessem trafegando nos túneis da memória e a todo tempo fossem alimentando e embarcando recordações e desembarcando

fragmentos nos esquecimentos. E, assim, os artefatos-coisa-ferroviária, vindos de longe – de tempos e espaços longínquos, estão carregados de recordações e esquecimentos – chegam à estação da memória, ressonando, apitando, anunciando sua existência. Isto trazendo luz para o que defendemos na tese, numa visão *Timingoldiana*, de que as coisas possuem vida e são valoradas nas relações sociais.

Assim, a identificação dos valores atribuídos ao patrimônio ferroviário – operacional (que estão a serviço de atividades turísticas) e não operacional (os remanescentes da ferrovia no Brasil), como o valor histórico, valor afetivo, de pesquisa, bem como o valor de memória, entre outros. Nas relações sociais, como vimos, traz embasamento teórico e prático para o direcionamento de novos usos dos bens ferroviários, junto a ações de preservação. Assim como no Ciclo do Patrimônio Ferroviário, trazido na tese, noutros circuitos que envolvem mutações, a engrenagem de valorização patrimonial pode seguir ressonante a promover novos acoplamentos e processos que visam à preservação dos patrimônios, sejam eles o patrimônio industrial, o patrimônio que possui valores afetivos e de memória e, inclusive, o patrimônio ferroviário que toca nas evoluções da educação e de pesquisas tecno científicas, abrangendo as inovações tecnológicas como as desenvolvidas nos espaços do Campus Santos Dumont (Oficina 4º Depósito), palco de estudos e pesquisas do modal dos transportes ferroviários e de outras áreas. Ainda sobre o ciclo do patrimônio, vale trazer que, a depender dos holofotes da gestão local, prefeituras e instituições, os alcances do patrimônio ferroviária podem se manifestar oscilantes, isto é, ora pode estar no alvo de alcance dos olhos gestores, alcançando estações com novos usos, como na musealização, ora pode estar distante de trafegar nos trilhos gestores preservacionistas e ser jogado no precipício do esquecimento e por lá ficar aguardando nova fase circular de engrenagem. Ou seja, no Ciclo do Patrimônio Ferroviário, avaliamos que os processos podem ser retomados.

Desta posta, ao fim desta jornada, compreender os trilhos que nosso patrimônio vem serpenteando, além de imensamente gratificante, foi importante para abranger seus valores ressonantes no presente, tendo em vista que o futuro poderá pedir respostas sobre nosso passado ferroviário. Assim, trazemos o pressuposto de que os olhares multidisciplinares para o patrimônio ferroviário, incluindo as diversas instâncias de proteção e pesquisa, podem alavancar desdobramentos de bons caminhos para a cautela e preservação deste valioso patrimônio.

Embora seja perceptível o considerável reconhecimento pela sociedade, como um todo, do merecimento (e urgência), de ações para a manutenção dos remanescentes do transporte ferroviário brasileiro e da memória coletiva ferroviária, sobremaneira a partir da virada do século, pode-se dizer que os processos efetivos de preservação, de

restauração e de musealização do patrimônio ferroviário vêm ocorrendo com timidez, embora tenham tido olhos governamentais vertidos para a valorização da cultura e do patrimônio brasileiro, sobremaneira, como vimos no início do século, na chancela do Presidente Luiz Inácio Lula da Silva, entre 2003 e 2011, anos em que muitas leis, decretos, investimentos e ações tiveram valia.

Ainda assim, percebemos que muitas ações ficam estacionadas nos discursos. Escassas demandas, muitas vezes propostas por associações civis e prefeituras, direcionam, interesses na preservação ferroviária, seja para reutilizar os edifícios das estações, para implantar centros de memória, ou para compor coleções de museus municipais.

Sem garantias de amparo efetivo das instâncias de proteção e gestão, os inúmeros remanescentes móveis e imóveis das linhas férreas, estão estacionados nos denominados cemitérios ferroviários espalhados pelo país, com iminente risco de descarrilar nos precipícios do esquecimento e perda de parte da memória ferroviária. Os processos que resultam na preservação do patrimônio ferroviário, como a musealização e a atividade turística, podem ser como luzes no fim dos túneis, assim, a pesquisa acadêmica pode iluminar os caminhos que levam à preservação deste patrimônio.

Nestes trilhos de análise, enfatizamos, mais uma vez, que o Roteiro –*Tour* Ferroviário de Dumont, gera valorização do patrimônio ferroviário, reavivando o que foi encontrado na pesquisa, considerando os valores histórico, educacional, de pesquisa, afetivo, de memória e, principalmente, o valor turístico, juntos, vibram e produzem ressonâncias numa proposta de turismo cultural.

A Estação Turismo, a partir do incremento de ações integradas voltadas para novos usos dos elementos do patrimônio estudado – incluindo a proposta do Roteiro Turístico – Um *Tour* Ferroviário em Santos Dumont, MG., que ofertará a experiência de fruição de passeios com a imersão no patrimônio ferroviário, possibilitar-se-á a preservação da memória ferroviária, individual e coletiva do destino.

Podemos dizer que essa ressonância produzida pelo artefato ferroviário no passado reflete não só na memória individual das famílias sandumonenses, mas refletem numa memória coletiva que recorda e deseja que o patrimônio ferroviário tenha seu reconhecimento como bem material preservado. Ações relacionadas aos novos usos dos bens ferroviários, como por exemplo, integrar a coleção de um museu ferroviário, que possui potencial para ser implementado na localidade, juntamente com ações turísticas na Estação Central, como espaços culturais, lojas de souvenirs, visita guiada na perspectiva do turismo cultural e pedagógico e da educação museal, entre outras, além da prática do Roteiro – *Tour* Ferroviário de Dumont.

Parcerias entre iniciativas de ações e projetos de preservação e conservação, direcionadas pela gestão pública e privada, são saídas para a manutenção desta memória ferroviária que ressona e atinge a memória coletiva da comunidade local. Túneis de incertezas direcionam as questões patrimoniais da ferrovia e as cercanias dos atributos simbólicos do patrimônio e as aplicações do campo da museologia e do turismo evocam embates que fertilizam – cada vez mais, as possibilidades de planos e ações de preservação.

Embora tenhamos passado por percalços na trajetória, seguimos toada a encontrar as saídas dos túneis escuros encontrados nestes quatro anos de estudo, pesquisa e escrita. Aqui, abro um parêntesis por entender que os percalços passados merecem comentários. O mote da doença causada pelo Coronavírus que nos abalou de várias maneiras, nos impondo produção acadêmica na clausura do isolamento social, cheia de incerteza. Inclusive vivendo a agravante pelos descasos de ordem governamental – sopesando que o governo brasileiro passado, além de dar de ombros para as recomendações mundiais da gravidade da pandemia, duvidava do conhecimento produzido pela ciência, isto nos anos de 2020 e 2021. Mas, o que esperar de governos que, declaradamente, não primam pela saúde e educação de nosso povo? Governos que não respeitam a riqueza cultural e patrimonial de nossa nação? Estas e outras questões, pandêmicas, familiares e acadêmicas, exigiram paciência, fé e dedicação para manter a motivação e o respeito pela pesquisa. Salvos pelo gongo, 2022 foi um ano decisivo, de luta acadêmica e de ideologias, em defesa de nossa cultura, de nosso patrimônio, de nossa educação e de nosso Brasil, o que nos fez acreditar e ter de volta a esperança para a caminhada.

Chegando ao fim desta viagem de imersão teórica e prática que envolve as nuances do patrimônio ferroviário e agradecida pelas muitas experiências adquiridas, os trilhos nos conduzem e anunciam as considerações das despedidas. Sobremaneira, o caminho pelo qual passamos nos permite afirmar que estamos mais ricos de conhecimento, certos de que a seara alcançada nos fortalecerá a partir daqui e nos guiará na busca de novos destinos.

Vale considerar que este estudo se encerra aqui, porém, o conteúdo e os resultados da pesquisa seguirão outros roteiros, seguirão almejando ser comunicados aos interessados diretamente no patrimônio da localidade. Acreditamos que o que fora encontrado em nosso trabalho pode servir como subsídio importante para debates estratégicos e tomadas de ações táticas, postos em defesa de novos usos e da preservação do conjunto ferroviário de Santos Dumont, MG. Assim, além de consolidar publicações de artigos em revistas e participações em eventos científicos, pretendemos elaborar material e apresentar o conteúdo da tese e os resultados aqui defendidos,

tanto para instâncias de proteção públicas e privadas, como conselhos municipais e instituições de preservação do patrimônio, quanto para a comunidade sandumonense, destacando também a possibilidade de comunicar a pesquisa para alunos e professores do Campus Santos Dumont.

Vimos que o destino Santos Dumont, MG., tem, na sua constituição histórica, os trilhos da ferrovia serpenteando os séculos de seu desenvolvimento, o que faz com que muitas memórias ferroviárias ressoem nos bairros e edificações ferroviárias, desde o nascimento de Alberto Santos Dumont, numa casinha na beira dos trilhos, até as conexões dos elementos ferroviários legados como patrimônio mineiro na localidade. Vale enfatizar que a identificação dos valores atribuídos aos bens patrimoniais de Santos Dumont, o que podemos chamar de conjunto do patrimônio ferroviário, por contemplar elementos da ferrovia, preservados ou não, em utilização ou não, sobremaneira, são detentores de valores no tempo presente.

Lembrando que os apitos dos trens, com seus vagões de memórias, noticiam e demandam passagem, os desafios para a preservação deste patrimônio se anunciam e pedem paragem. Mas a qual estação estes trens de memórias chegarão primeiro? Os elementos do patrimônio ferroviário seguem seus caminhos, alguns passam por túneis da amnésia, outros vão pelos da memória, se abastecem nas caixas d'afetividade, apitam ressonâncias e encantamento, e chegam até a ecoar nos túneis da preservação. Mas até quando nosso patrimônio seguirá sem saber, de fato, em qual estação irá chegar e conquistar espaços para ficar?

Os valores são como a graxa, que, sendo novamente adicionada, permite que a engrenagem dê partida e siga nos trilhos. As ressonâncias, portanto, são como o elo quente do carvão, do fogo e da fumaça da locomotiva, elo que deflagra a combustão necessária para que as locomotivas ressonem, vibrem e apitem, alcançando novas estações, como aqui defendido, a Estação da Educação e da Pesquisa, a Estação da Musealização e a Estação do Turismo, todas num sentido amplo da preservação do legado ferroviário.

Como vimos, a viagem ferroviária da preservação é longa, são necessários estudos e planejamento e engajamento de diversas instâncias e comunidades.

Por hora, em despedida, ouvimos o anúncio: desembarque autorizado, agradecemos a todas e todos que estiveram atentos nesta jornada ferroviária e que, através da leitura da tese, estejam carregados de excelente experiência.

Até a próxima viagem no comboio do patrimônio!

REFERÊNCIAS

REFERÊNCIAS

ABREU, R. M. Dez anos da Convenção do Patrimônio Cultural Imaterial: Ressonâncias, apropriações, vigilâncias. **E-cadernos ces** [Online], v. 21, 2014. Disponível em <https://journals.openedition.org/eces/1742>. Acesso em 1º de junho de 2019.

_____. Patrimonialização das diferenças e os novos sujeitos de direito coletivo no Brasil. *In*: TARDY, C.; DODEBEI, Vera (Orgs.). **Memória e novos patrimônios**. Marseille: OpenEdition Press, 2015. v. 1, p. 67-93.

_____. Patrimônio Cultural: tensões e disputas no contexto de uma nova ordem discursiva. *In*: APOSTILA SEMINÁRIOS TEMÁTICOS ARTE E CULTURA POPULAR. Rio de Janeiro: Museu Casa do Pontal, 2007.

ALENCAR, Emanuel. Santos Dumont: invenções geniais também com os pés no chão. Museu do Amanhã. Disponível em: <https://museudoamanha.org.br/pt-br/santos-dumont-genialidade-com-os-pes-no-chao>. Acesso em 10 de agosto de 2023.

AMA-SD. Restauração da estação ferroviária central de Santos Dumont. Disponível em: <https://amasd.org/>. Acesso em 10 de maio de 2022.

ANDRADE, Pedro Luís Batista Chaves. Desenho bidimensional representativo da Locomotiva Zezé Leone. [abril de 2022].

APPELBAUM, Barbara. Conservation Treatment and the Custodian/Conservator Relationship. **CeROArt** [En ligne], v. 2, 2008. Disponível em: <http://journals.openedition.org/ceroart/445>; . Acesso em: 22 de outubro de 20196.

ARANTES, Antônio Augusto (Org.). Produzindo o Passado. São Paulo: Brasiliense, [DATA]

_____. A salvaguarda do patrimônio cultural imaterial no Brasil. *In*: BARRIO, Ángel Espina; MOTTA, Antonio; GOMES, Mário Hélio (Org.). **Inovação cultural, patrimônio e educação**. Recife: Massangana, 2011, p. 52-63. Disponível em: <https://learqueologia.files.wordpress.com/2017/03/arantes-no-inov-cultural-salvaguarda-do-patrimonio-imaterial-no-brasil.pdf>. Acesso em: 15 de junho de 2021.

ARAÚJO, Bruno Melo. A cultura material entre a arqueologia e a museologia: aprofundando reflexões. *In*: ENCONTRO NACIONAL DE PESQUISA EM CIÊNCIA DA INFORMAÇÃO, 20., 2019. **Anais...** Florianópolis: ANCIB, . 2019.

ARBIN, Luciana. **A redescoberta de Santos-Dumont**. História do avião é muito mais interessante do que se aprende na escola. Estadão. Disponível em: <https://infograficos.estadao.com.br/especiais/a-redescoberta-de-santos-dumont/> Acesso em, 07 de outubro de 2023. (FRAZÃO, s/d).

AZEVEDO, Esterzilda Berenstein. Patrimônio industrial no Brasil. **Revista Eletrônica de Arquitetura e Urbanismo**, n. 3. Universidade São Judas Tadeu. 2013. Disponível em: https://www.usjt.br/arq.urb/numero_03/2arqurb3-esterzilda.pdf. Acesso em 19 de dezembro de 2019.

BARDIN, Laurence. **Análise de conteúdo**. São Paulo: Edições 70, 2011.

BARROS, H. **Santos Dumont**. Inventor, cientista, aeronauta. FGV CPDOC. Disponível em: <https://cpdoc.fgv.br/sites/default/files/verbetes/primeirarepublica/DUMONT,%20Santos.pdf>. Acesso em: 07 de outubro de 2023

BARROS, Manoel de. **Memórias inventadas**. Rio de Janeiro: Alfaguara, 2018.

BAUDRILLARD, Jean. **O sistema dos objetos**. 5. ed. São Paulo: Perspectiva, 2009.

BENI, Mario Carlos. **Análise estrutural do turismo**. São Paulo: SENAC, 1998.

BOSI, Ecléa. **Memória e sociedade**: lembranças de velhos. São Paulo: Companhia das Letras, 1979.

BRASIL. Decreto-lei nº 25, de 30 de novembro de 1937. Organiza a proteção do patrimônio histórico e artístico nacional.

_____. Lei nº 10.233, de 31 de maio de 2007. Dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário, altera dispositivos da Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001, e dá outras providências. Diário Oficial da União. Brasília, 31 de maio de 2007.

_____. Lei nº 11.483, de 31 de maio de 2007. Dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário, altera dispositivos da Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001, e dá outras providências. Diário Oficial da União. Brasília, 31 de maio de 2007.

_____. Instituto Do Patrimônio Histórico E Artístico Nacional. Portaria nº 486, de 29 de novembro de 2012. Aprova o regimento interno do Conselho Consultivo do Patrimônio Cultural. Brasília, DF, 2012.

_____. Portaria nº 407, de 21 de dezembro de 2010. Dispõe sobre o estabelecimento dos parâmetros de valoração e procedimento de inscrição na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, visando à proteção da memória ferroviária, em conformidade com o art. 9º da Lei nº 11.483/2007. Diário Oficial da União. Brasília, 23 de dezembro de 2007.

BRULON SOARES, B. C. Novas tendências em museologia: ressonância, agência e canibalismo. ENCUESTRO DEL ICOFOM, 22, 2015. **Actas...** Buenos Aires: ICOM Argentina, 2015. p. 255-273.

_____. Passagens da Museologia: a musealização como caminho. **MUSEOLOGIA E PATRIMÔNIO**, v. 11, p. 189-210, 2018.

CALVINO, Italo. **Cidades invisíveis**. Companhia das Letras: São Paulo, SP. 1990.

CARTA DE BURRA. (Austrália-ICOMOS 1991). Disponível em: <https://5cidade.files.wordpress.com/2008/03/carta-de-burra.pdf> Acessado em 25 de junho de 2021.

CARTA DE NIZHNY TAGIL, 2003. Disponível em: <https://ticcih.org/wp-content/uploads/2013/04/NTaigilPortuguese.pdf>. Acesso em 19 de dezembro de 2019.

CASTELLO BRANCO, Oswaldo Henrique. **Uma cidade a beira do caminho novo**. Petrópolis, Editora Vozes Ltda. 1988.

CAVALCANTI, Flávio R. EFCB - Estrada de Ferro Central do Brasil – Locomotiva Zezé Leone. Disponível em: <http://vfco.brazilia.jor.br/locomotivas/vapor-EFCB-Estrada-de-Ferro-Central-do-Brasil/pagina-29-locomotiva-Alco-Pacific-370-Zeze-Leone.shtml>.

CHAGAS, M. S.; BOGADO, D. A museologia que não serve para a vida, não serve para nada: o museu das remoções como potência criativa e potência de resistência. *In*: CALABRE, Lia; CABRAL, Eula; SIQUEIRA, Maurício; FONSECA, Vivian (Orgs.). **Memória das olimpíadas no Brasil: diálogos e olhares**, 1.ed. Rio de Janeiro: Fundação Casa de Rui Barbosa.

CHAGAS, Mario. S. Casas e portas da memória e do patrimônio. *In*: GONDAR, Jô; DODEBEI, Vera (Org.). **O que é memória social?** Rio de Janeiro: Contracapa, 2005.

CHOAY, Françoise. **A alegoria do patrimônio**. São Paulo. Estação Liberdade; Editora Unesp, 2001.

CHUVA, Márcia Regina Romeiro. **Os Arquitetos da Memória: Sociogênese das práticas de preservação do patrimônio cultural no Brasil (anos 1930-1940)**. Rio de Janeiro: UFRJ. 2017.

COELHO, Eduardo J. J. Guindastes ferroviários no Brasil: protótipos & modelos. SPMT. Locomotiva guindaste nº 47 EFCB. Hawthorn Leslie, de 1913/ Centro-Oeste, 1994. Disponível em: <http://vfco.brazilia.jor.br/guindastesferroviarios/livro-fotos-12-Vapor-socorro-EFCB-n-1.shtml>. Acesso em 07 de novembro de 2019.

CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL DE 1988. Disponível em: Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em 1º de dezembro de 2019.

CRUZ, Rita de Cassia Ariza. Patrimonialização do patrimônio: ensaio sobre a relação entre turismo, patrimônio cultural e produção do espaço. **GEOUSP: Espaço e Tempo**, São Paulo, n. 31, p. 95-104, 2012. Disponível em: <http://www.revistas.usp.br/geousp/article/view/74255>. Acesso em 16 de dezembro de 2019.

CURY, Marília Xavier. Museu, filho de Orfeu, e musealização. *In*: ENCONTRO REGIONAL MUSEOLOGIA, FILOSOFIA E IDENTIDADE NA AMÉRICA LATINA E NO CARIBE, 8., 1999. **Anais...** Coro, 1999, p. 50-55.

DESVALLÉES, André.; MAIRESSE, François. **Conceitos-chave de Museologia**. São Paulo. Comitê Brasileiro do Conselho Internacional de Museus. Conselho Internacional de Museus (ICOM); Pinacoteca do Estado de São Paulo. Secretaria de Estado da Cultura. 2013.

DOHMANN, Marcus. A Experiência Material: A Cultura do Objeto. *In*: DOHMANN, Marcus (Org.). **A Experiência Material: A Cultura do Objeto**. Rio de Janeiro: Rio Books, 2013.

DOSSIÊ ASSERTIVO. O toque dos sinos em Minas Gerais. Brasília, 2009. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br>. Acesso em 112 de novembro de 2021.

DUMONT, Alberto Santos. **Dans l'air**. Acervo da Fundação Santos-Dumot, edição 1904.

ERA PIONEIRA da aviação. **Le Petit Journal**. *In*: wikipédia: a enciclopédia livre. Disponível em: https://pt.wikipedia.org/wiki/Era_pioneira_da_avia%C3%A7%C3%A3o. Acesso em 14 de agosto de 2021.

ERIK, Weitzel, Locomotiva Zezé Leone. Janeiro de 2023. IMAGEM, COMO Faz a REFERÊNCIA?

ESPELHO Falso. René Magritte. 1928 – Localização: Museu de Arte Moderna, Nova

York, EUA. Disponível em: <https://arteeartistas.com.br/biografia-de-rene-magritte-e-suas-principais-obras/> Acesso em 06 de outubro de 2023. **ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS. Mantiqueira.** Disponível em: http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb_mg_linhacentro/mantiqueira.htm Acesso em 14 de maio de 2023. Federal Procuradoria da República no Município de Juiz de Fora — Minas Gerais. 2019. Páginas 1 - 380.

FERREIRA. **Estação e Pátio de Palmyra em 1930.** Disponível em: página <http://www.estacoesferroviarias.com.br>. Acesso em: 12 de maio de 2022.

FERREIRA, Ivan Carlos; SOUZA, Francklin A Araújo. **Relatório ICMS Cultural.** Santos Dumont. Ano 2021, Exercício 2023. Patrimonium assessoria e Consultoria. 2021.

FRAZÃO, Dilva. **Santos Dumont.** Inventor brasileiro. Disponível em: https://www.ebiografia.com/santos_dumont/ Acesso em 22 de junho de 2023.

FUKS Rebeca. **Poema Trem de ferro de Manuel Bandeira.** Disponível em: <https://www.culturagenial.com/poema-trem-de-ferro-manuel-bandeira/> Acesso em: 07 de outubro de 2023

FUNALFA. Fundação Alfredo Ferreira Lage. **Museu Ferroviário.** Disponível em: <https://www.pjf.mg.gov.br/administracao-indireta/funalfa/mf/index.php>. Acesso em 17 de maio de 2022.

FERREZ, Helena Dodd, Tesouro de Objetos do Patrimônio Cultural nos Museus Brasileiros Tesouro, – Acessado em 06 de dezembro de 2017

_____. FERREZ, Helena Dodd. Documentação Museológica: Teoria para uma Boa Prática. *In: Estudos de museologia*: Caderno de Ensaios, n. 2. Rio de Janeiro: MINC/IPHAN, 1994. p.65 -74.

FONSECA, Fernanda. **Gosto de Minas: Broa de Fubá.** 2021. Disponível em: <https://www.minasgerais.com.br/pt/blog/artigo/gosto-de-minas-broa-de-fuba>. Acesso em 16 de novembro de 2021.

FONSECA, Maria Cecília Londres. **O patrimônio em processo**: trajetória da política federal de preservação no Brasil. Rio de Janeiro: Ed. UFRJ; IPHAN, 1997.

FRAZÃO, Dilva. Santos Dumont. Inventor brasileiro. Disponível em: https://www.ebiografia.com/santos_dumont/#:~:text=Em%201898%2C%20Santos%20Dumont%20construiu,do%20vento%20para%20se%20movimentar. Acesso em 10 de agosto de 2023.

FUKS, Rebeca. Poema trem de ferro, de Manuel Bandeira. 2021. Disponível em: <https://www.culturagenial.com/poema-trem-de-ferrofubá-manuel-bandeira/> Acesso em 10 de novembro de 2021.

FUNDAÇÃO CASA DE CABANGU. Projeto Estudo Preliminar Revitalização & Modernização do Museu Parque Cabangu. WF Arquitetura e Engecop Engenharia, 2023.

GIL, A. C. **Métodos e técnicas de pesquisa social.** São Paulo: Atlas, 1989.

GOMES, Danilo. **O charme antigo do trem de ferro.** Disponível em: <https://academiamineiradeletras.org.br/artigos-de-academicos/o-charme-antigo-do-trem-de-ferro/> Acesso em 16 de novembro de 2021.

GONZAGA, Luiz; CORDOVII, Hervê. **Vida de viajante**. Gravadora: EMI-Odeon. Catálogo: 164 422891/2. 1981.

LEITE, Daniel dos Santos. **Manhã de criatividade**. Conhecimento e solidariedade marcam celebração dos 150 anos do nascimento de Alberto Santos Dumont. Disponível em: <https://www.ifsudestemg.edu.br/hotsites/processo-seletivo-2024-1/capa/index.html/noticias/santosdumont/manha-de-criatividade-conhecimento-e-solidariedade-marca-celebracao-dos-150-anos-do-nascimento-de-alberto-santos-dumont>. Acesso em: 20 de setembro de 2023

GONÇALVES, José Reginaldo Santos. Os museus como espaços materiais de representação social. In: ANTROPOLOGIA DOS OBJETOS: coleções, museus e patrimônios. Rio de Janeiro: 2007. p. 81-106. (Museu, memória e cidadania). Disponível em: https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/4697385/mod_resource/content/1/GON%C3%87ALVES.%20antropologia_dos_objetos_V41.pdf Acesso em: jan. 2020.

_____. Os Museus e a Cidade. In: ANTROPOLOGIA DOS OBJETOS: COLEÇÕES, MUSEUS E PATRIMÔNIOS. Rio de Janeiro: 2007. p. 63-80. (Museu, memória e cidadania). Disponível em: https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/4697385/mod_resource/content/1/GON%C3%87ALVES.%20antropologia_dos_objetos_V41.pdf Acesso em: abr. 2020.

_____. GONÇALVES, José Reginaldo Santos. Ressonância, materialidade e subjetividade: as culturas como patrimônios. **Horizontes antropológicos**, v. 11, n. 23, p. 15-36, 2005.

GREENBLATT, Stephen O Novo historicismo: ressonância e encantamento. **Estudos Históricos**, v. 4, n. 8, p. 244-261, 1991.. Disponível em: <http://bibliotecadigital.fgv.br/ojs/index.php/reh/article/view/2323>. Acesso em 10 de junho de 2019.

HALBWACHS, Maurice. **A memória coletiva**. São Paulo: Ed. Revista dos Tribunais Ltda, 1990.

HORTA, Maria de Lourdes Parreiras. Relevância, Ressonância, Engajamento – a Museologia e o Patrimônio em ação. Palestras de Abertura. SEMANA ACADÊMICA DE MUSEOLOGIA DA UFSC, 1, 2014. **Anais...** Santa Catarina, 2014. Disponível em: https://www.academia.edu/11934917/Relev%C3%A2ncia_Resson%C3%A2ncia_Engajamento_a_Museologia_e_o_Patrim%C3%B4nio_em_a%C3%A7%C3%A3o. Acesso em 20 de junho de 2023.

<https://periodicos.sbu.unicamp.br/ojs/index.php/labore/article/view/8655823/21424>. Acesso em 20 de outubro de 202.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Santos Dumont. MG. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/mg/santos-dumont>. Acesso em 1º de julho de 2023.

IF SUDESTE MG. Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Sudeste de Minas Gerais. **O campus**. Disponível em: <https://www.ifsudestemg.edu.br/santosdumont/-institucional/o-campus>. Acesso em: 22 de julho de 2023.

IBRAM. 17º Primavera de Museus. Memórias e Democracia: pessoas LGBTQ+, indígenas

e quilombolas. Disponível em: <https://www.gov.br/museus/pt-br/acesso-a-informacao/acoes-e-programas/primavera-dos-museus>. Acesso em 02 de setembro de 2023.

INGOLD, Tim. Trazendo as coisas de volta à vida: emaranhados criativos num mundo de materiais". **Horizontes Antropológicos**, v. 18, n. 37, 2012.

IPHAN. INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. **O Iphan**. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/872>. Acesso em 19 de novembro de 2019.

_____. **Manual técnico do patrimônio ferroviário**. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Manual_tecnico_patrimonio_ferroviano.pdf. Acesso em 14 de novembro de 2019.

ISTOÉ. O surrealismo de Henri Magritte para aguentarmos a quarentena. 2021. Disponível em: <https://istoe.com.br/o-surrealismo-de-henri-magritte-para-aguentarmos-a-quarentena/>. Acesso em 27 de junho de 2021.

ITABORAHY, Cecília. 150 anos de Santos Dumont: sandumonenses falam sobre relação com o Pai da Aviação. Disponível em: <https://tribunademinas.com.br/noticias/cultura/23-07-2023/150-anos-de-santos-dumont-sandumonenses-falam-sobre-relacao-com-o-pai-da-aviacao.html>. Acesso em 20 de setembro de 2023.

JUBRAN, Omar. Trem é tema de sucessos da música popular brasileira. *Jornal da USP*. 10/11/2020. Disponível em: <https://jornal.usp.br/cultura/trem-e-tema-de-sucessos-da-musica-popular-brasileira/>. Acesso em 20 de outubro de 2021.

KINGMA, Victor. Mantiqueira. Berço de pioneirismo. Juiz de Fora, MG. Editar Editora. 2018. KOPYTOFF, Igor. A biografia cultural das coisas: a mercantilização como processo. *In: APPADURAI, Arjun. A vida social das coisas*. Niterói: EDUFF, 2008.

LIMA, Diana Farjalla Correia. Museologia e Patrimônio Interdisciplinar do campo: história de um desenho interativo. *In: ANCIB; PPGCI-UFBA. (Org.). VIII ENANCIB, 2007-Encontro Nacional de Pesquisa em Ciência da Informação (8), 2007, Salvador. GT- Debates em Museologia e Patrimônio. VIII ENANCIB, 2007- ENCONTRO NACIONAL DE PESQUISA EM CIÊNCIA DA INFORMAÇÃO (8), 2007, Salvador. GT Debates em Museologia e Patrimônio.. Salvador.: ANCIB; PPGCI-UFBA, 2007. p. 1-16.*

_____. Museologia-Museu e Patrimônio, Patrimonialização e Musealização: ambiência de comunhão. *Boletim do Museu Paraense Emílio Goeldi. Ciências Humanas, Dossiê Museologia e Patrimônio*, v. 7, n. 1, p. 31-50, jan.-abr. 2012. 58. Disponível em: <http://www.museu-goeldi.br/editora/humanas/index.html>. Acesso em: 19 de setembro de 2019.

_____. Da face inativa da indústria ao contexto ativo do museu: aspectos da musealização do patrimônio industrial. *In: ENANCIB 2013 - Encontro Nacional de Pesquisa em Ciência da Informação (14), 2013, Florianópolis. Anais XIV ENANCIB 2013, GT 9 – Museu, Patrimônio e Informação. Florianópolis: ANCIB, UFSC, 2013, p. 1-24. Disponível em: http://enancib.sites.ufsc.br/index.php/enancib2013/-XIVenancib/paper/viewFile/221/393. Acesso em: outubro de 2019.*

_____. Patrimonialização e valor simbólico: o valor excepcional universal no patrimônio mundial. *Encontro Nacional de Pesquisa em Pós-Graduação em Ciência da Informação*.

João Pessoa. 2015. Disponível em: Disponível em: <http://inseer3.ibict.br/ancibup/index.php/tpbci/article/view/272/365>. Acesso em: 18 de setembro de 2019.

_____. Patrimonialização-Musealização: a longa trajetória para a categoria Patrimônio Cultural Imaterial. Tendências da Pesquisa Brasileira em Ciência da Informação, v.9, n.2, p.1-23, set./dez. 2016. Edição com melhores trabalhos eleitos nos Grupos de Trabalho da ANCIB indicados no XVII ENANCIB, 2016. Disponível em: <http://inseer3.ibict.br/ancibup/index.php/tpbci/article/view/272/365>. Acesso em: 18 de setembro de 2019.

LIMA, Maria Cristina G. **Nos trilhos das instituições educativas ferroviárias**: Escola Profissional Fernando Guimarães (1941-1970). Dissertação de Mestrado. CEFET MG. Belo Horizonte. 2016.

MATOS, Lucina Ferreira. **Estação da memória**: um estudo das entidades de preservação ferroviária do Estado do Rio de Janeiro. Dissertação (mestrado) - CPDOC/FGV, 2010.

MENDONÇA, Elizabete de Castro. Processos de patrimonialização e musealização no âmbito do Programa Nacional do Patrimônio Imaterial: desafios e potencialidades para a salvaguarda de bens registrados (Brasil). Museus, Patrimônio e Desenvolvimento Seminário de Jovens Investigadores. Faculdade de Letras da Universidade do Porto. Portugal. 2016. Disponível em:

http://mmusflup2016.pagongski.com/wpcontent/uploads/2016/05/mmus_elizabete_mendonca_resumo_comunicacao.pdf.

MENESES, Ulpiano T. B. de. O campo do patrimônio cultural: uma revisão de premissas. I Fórum Nacional do Patrimônio Cultural. Vol . 1. p. 25-39. 2012. Disponível em: Acesso em: 07 jul. 2017.

MENZER, Flávio. Mapa de Georreferenciamento do Roteiro *Tour* Ferroviário de Dumont. GPS. 2022.

MHN. Museu Histórico Nacional. **10 objetos**: outras histórias. Exposição do Museu Histórico Nacional. 2023. Disponível em: <https://mhn.museus.gov.br/index.php/10-objetos-outras-historias-e-a-nova-exposicao-do-museu-historico-nacional/>. Acesso em 02 de setembro de 2023. MICHAELIS moderno dicionário da língua portuguesa. São Paulo: Melhoramentos. Disponível em: <http://michaelis.uol.com.br/moderno/portugues/index.php> Acesso em 12 de junho de 2021.

MICHAELIS moderno dicionário da língua portuguesa. São Paulo: Melhoramentos. Disponível em: <http://michaelis.uol.com.br/moderno/portugues/index.php> Acesso em 12 de junho de 2021.

MOLES, Abraham. **A teoria dos objetos**. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 1981.

MORAES, Nilson Alves, cidade, museu e informação. *In*: Encontro Nacional de Pesquisa em Ciência da Informação, 16., 2015. **Anais...** João Pessoa: ANCIB, 2015. Disponível em:

<http://www.ufpb.br/evento/index.php/enancib2015/enancib2015/paper/viewFile/2683/12>

MORIN, Violette. Los Objetos. *In*: LES OBJETS. Communications, 1969.

NORA, Pierre. Entre memória e história. A problemática dos lugares. **Projeto História**, 1993.

NU / OMT / CCE / OCDE. (s.d.). Cuenta satélite de turismo: Recomendaciones sobre el marco conceptual, 2008. Estudios de métodos. Serie F, No. 80/Rev.1. Luxemburgo/Madrid/Nueva York/Paris: OMT. 2008. https://unstats.un.org/unsd/-publication/seriesf/seriesf_80rev1s.pdf. Acesso em 14 de maio de 2023.

OLENDER, Marcos. O afetivo efetivo. Sobre afetos, movimentos sociais e preservação

PAKMAN, Elbio Troccoli. Sobre as definições de turismo da OMT: uma contribuição à História do Pensamento Turístico. Associação Nacional de Pesquisa e Pós-graduação em Turismo. ANPTUR. 2012. Disponível em: <https://www.anptur.org.br/anais/anais/files/11/34.pdf>. Acesso em 16 de janeiro de 2023.

PELEGRINI, Sandra. Cultura e natureza: os desafios das práticas preservacionistas na esfera do patrimônio cultural e ambiental. **Revista Brasileira de História**, v. 26, n. 51, p.115-140, jan./jun. 2006.

PEREZ, Regina. Inventário das Locomotivas a Vapor no Brasil. *Notícia Cia*. 2006.

PIRES, Mário Jorge. Raízes do turismo no Brasil. São Paulo Manole. 2001.

PRADO, Adélia. **Bagagem**. Rio de Janeiro, RJ. Editora Record.2021.

PROCESSO (PA) NR. 01514.000923/2013-67. Ministério Público Federal Procuradoria da República no Município de Juiz de Fora — Minas Gerais. 2019. Páginas 1 - 380.

PROCHNOW, Lucas Neves. **O Iphan e o patrimônio ferroviário: a memória ferroviária como instrumento de preservação**. Dissertação (Mestrado) – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, Mestrado Profissional em Preservação do Patrimônio Cultural. Rio de Janeiro, 2014.

_____. Lucas Neves. Verbetes Memória Ferroviária. Dicionário do Patrimônio Cultural. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/dicionarioPatrimonioCultural/detalhes/31/memoria-ferroviaria>. Acesso em 16 de novembro de 2021.

RIEGL, Alois. **O culto Moderno as monumentos**. Cotia: Ateliê Editorial, 2008.

RIOS, Erika. Primeiro concurso de beleza do país completa 100 anos. **G1.com.**, 09 abr. 2023. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/santos-regiao/noticia/2023/04/09/primeiro-concurso-de-beleza-do-pais-vencido-completa-100-anos-fotos.ghtml>. Acesso em 14 de junho de 2023.

RODRIGUES, Marly. Preservar e consumir: o patrimônio histórico e cultural. *In*: FUNARI, Pedro Paulo, PINSKY, Jaime (orgs.). **Turismo e Patrimônio Cultural**. São Paulo: Contexto, 2001.

ROUSSO, Henry. A memória não é mais o que era. *In*: FERREIRA, Marieta de Moraes; AMADO, Janaína. **Usos & abusos da história oral**. Rio de Janeiro: FGV, 2002.

SANTOS, Ana Camila Moura dos. **Conjunto Floriópolis: os desafios da patrimonialização dos bens remanescentes da extinta RFFSA no Piauí**. Dissertação (Mestrado) – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. 2017.

SCHEINER, Tereza Cristina. Museu e Museologia – definições em processo. Rio de Janeiro: s.n, 2005 [tradução] do Musée et Muséologie - Définitions en cours. In: MAIRESSE, François; DESVALLÉES, André (dir.). Vers un redéfinition du musée. Paris: L'Harmattan, 2007, p.147-165.

SEBRAE / ABOTCC. Perfil dos Clientes dos Trens Turísticos e Culturais: Percepções e Comportamentos. Relatório de Pesquisa dos Grupos Gocais. Abril. 2015.

SERRANO Santiago Arroyo; PRADES, María Giménez; MUSTIELES, Diana Sánchez. Conservación y restauración de patrimonio industrial: 2 (Gestión, Intervención y Preservación del Patrimonio Cultural) (Spanish Edition). Sintesis. 2018. Edição do Kindle.

SI, Ecléa. **Memória e sociedade**: lembranças de velhos. São Paulo: Companhia das Letras, 2005.

SILVA ALVES DE OLIVEIRA, M. A. Processo de Atribuição de Valor Turístico ao Patrimônio: uma análise através da memória da Política Nacional de Turismo. Arquivos Do CMD, 8(1), 157–180. Disponível em: <https://doi.org/10.26512/cmd.v8i1.31579> Acesso em 20 de maio de 2021.

SILVA, R. B.; GRANATO, M. Museus ferroviários e a trajetória da preservação do patrimônio ferroviário no Brasil. ENCONTRO NACIONAL DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO EM CIÊNCIA DA INFORMAÇÃO, 19., 2018. **Anais...** Marília, SP: ANCIB, 2018. Disponível em: <http://hdl.handle.net/20.500.11959/brapci/102831>. Acesso em: 24 ago. 2022.

SILVA, Ronaldo André R. O Patrimônio Industrial no Brasil no Século XXI: um estudo bibliométrico do estado da arte. **Labor & Eng.**, Campinas, SP, v. 13, p. 1-13, e019010, 2019. Disponível em:

SOARES, Geísa Martins. **As Fazendas dos Barões do Café** – patrimônio e turismo no espaço rural de Rio das Flores RJ. Dissertação (Mestrado em Turismo e Meio Ambiente) – UNA, 2004.

_____. **O Brasil nos trilhos do turismo**: A bordo do trem turístico expresso pai da aviação, Santos=Dumont, MG. Associação Espanhola de Especialistas em Turismo (AECIT) – Galicia, Espanha. 2012.

_____. Os desafios da conservação da locomotiva guindaste leslie nr. 47. Os valores não materiais do patrimônio na teoria de Barbara Appelbaum, em Santos Dumont, MG. In: CONGRESSO INTERNACIONAL DE HISTÓRIA E PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO, 5., e JORNADA DE JOVENS PESQUISADORES EM HISTÓRIA E PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO, 5., 2020. **Anais...** Campinas, SP, 2020.

_____. SOARES, Geísa Martins. Qual o destino destes trens – Estação preservação ou estação esquecimento? ENCONTRO ESTADUAL DE HISTÓRIA DA ANPUH/SE, 7., 2020. **Anais...** Aracaju: ANPUH/SE, 2020. P. 238-250.

_____. SOARES, Geísa Martins. Vagões de memórias sobre os trilhos – As manifestações do patrimônio ferroviário de Santos Dumont MG. In: CONGRESSO NORTE NORDESTE DE PESQUISA E INOVAÇÃO, 9., 2014. **Anais...** São Luís, MA, 2014.

STALLYBRASS, Peter. **O casaco de Marx**: roupas, memória, dor. 2. ed., Belo Horizonte:

Autêntica, 2008.

THOMAS Cook. *In*: wikipédia: a enciclopédia livre. Disponível em: https://pt.wikipedia.org/wiki/Thomas_Cook. Acesso em 20 de maio de 2021.

TURISMO EM SANTOS DUMONT. Página da web. Disponível em: <http://www.turismo.santosdumont.mg.gov.br/atrativos-historicos-e-culturais/item/museu-de-cabangu>. Acesso em: 22 de maio de 2023.

TURISMO CULTURAL. **Orientações básicas**. Ministério do Turismo. 2006. Disponível em: <http://www.dominiopublico.gov.br/download/texto/tu000019.pdf#:~:text=Turismo%20Cultural%20compreende%20as%20atividades,materiais%20e%20materiais%20da%20cultura>. Acesso em 10 de maio de 2021.

UNESCO. **Convenção para a proteção do patrimônio mundial, cultural e natural**. Paris, França, 1972. Disponível em: <https://pt.unesco.org>. Acesso em 21 de outubro de 2021.

UNESCO. Disponível em: <https://pt.unesco.org>. Acesso em 21 de outubro de 2021.

VELOSO, Mariza. Considerações Finais. *In*: O TECIDO DO TEMPO: o Patrimônio Cultural no Brasil e a Academia, SPHAN, ED. UNB, 2018.

VERGARA, Sylvia Constant. **Projetos e relatórios de pesquisa em administração**. São Paulo: Atlas, 2000.

VIEIRA, Flávia Cristina Costa; RODRIGUES, Débora Pires da Silva. Conservation Treatment Methodology: Barbara Appelbaum. Rio de Janeiro: Mast, 2019. Slides 1 - 40. (Aula final - disciplina Museologia e Conservação, Apresentação de slides).

VIOLLET-LE-DUC, Eugène Emmanuel. **Restauração**. Cotia, SP: Ateliê Editorial, 2006.

APÊNDICES

APÊNDICE A

DOCUMENTO: ROTEIRO DE ENTREVISTAS

MODELO APROVADO PELOS COMITÊS DE ÉTICA DA PLATAFORMA BRASIL: UNIRIO E IF SUDESTE MG.

Título do Projeto de Tese:

**OS VALORES E RESSONÂNCIAS DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO NOS TRILHOS
DA MUSEALIZAÇÃO E DO TURISMO - DESTINO SANTOS DUMONT MG.**

Pesquisadora: Geísa Martins Soares

Participantes da Pesquisa:

Pessoas ligadas (direta ou indiretamente) aos temas Patrimônio e Turismo. Coletar assinatura do Termo – TCLE (Ler o TCLE, explicar sobre o conteúdo da pesquisa. Entregar uma cópia ao participante).

Entrevistado (a):

Representação/cargo: _____

Instituição: _____

E-mail: _____

Telefone: _____ Data: _____

Mora ou morou nas proximidades da ferrovia em Santos Dumont?

() Sim () Não

1. Na sua opinião, Santos Dumont possui patrimônio ferroviário?

Se sim, quais os elementos e artefatos podem ser identificados como patrimônio da ferrovia.

2. Quais os patrimônios da ferrovia você acredita que devam ser preservados em SD?

3. Qual a sua relação com este patrimônio ferroviário?

4. Quanto a valorização do patrimônio ferroviário, quais valores você acha que os patrimônios apontados possuem?

(histórico, raridade, estético, sentimental, memória, de uso, educacional, de pesquisa, turístico)

5. Na sua opinião, qual como é a preservação da memória ferroviária em Santos Dumont? Como esta memória é representada na comunidade?

6. Você percebe a relação do patrimônio ferroviário com o turismo? Ou seja, há alguma ação turística desenvolvida junto ao patrimônio ferroviário?

Se sim quais? (positivas e/ou negativas)

Se não, você que deveriam ocorrer ações voltadas para o turismo ferroviário? Como?

7. Você acha viável uma proposta de roteiro turístico com a temática ferroviária na localidade?

8. Numa proposta de um roteiro turístico ferroviário quais os pontos / atrativos você acha que deverão ser incluídos?

Agradeço sua atenção, Geísa Martins Soares.

APÊNDICE B

TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO (TCLE)

Baseado nas Resoluções 466/12 e/ou 510/16

TÍTULO DA PESQUISA: OS VALORES DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO VAGÕES DE RESSONÂNCIAS NOS TRILHOS DA MUSEALIZAÇÃO E DO TURISMO, DESTINO SANTOS DUMONT MG.

OBJETIVOS DO ESTUDO: Esta pesquisa contempla a temática da ferrovia e tem como objetivo central analisar as ressonâncias produzidas pelo patrimônio ferroviário, visando especificar conexões entre os valores atribuídos aos artefatos ferroviários patrimonializados à musealização e ao turismo. Tendo como caso referencial de análise – o destino Santos Dumont MG. Esta etapa da pesquisa refere-se a pesquisa de Tese de Doutorado em Museologia e Patrimônio – em Curso (2019/2023).

Estimado (a) senhor (a), seja bem-vinda a esta pesquisa. Vale esclarecer que a sua participação como participante da pesquisa é livre, ou seja, não é obrigatória. E caso dê consentimento para a execução desta pesquisa, esclarecemos que a qualquer momento poderá declinar sua participação e terá os direitos relacionados à interrupção da participação a qualquer momento.

O método de pesquisa é exploratório em que será aplicado o instrumento roteiro de entrevista (semiestruturada), contendo cerca de 10 (dez perguntas) relacionadas aos valores atribuídos ao patrimônio ferroviário e ao turismo de Santos Dumont, MG. Cada pergunta poderá ou não ser respondida, podendo o participante da pesquisa declinar em responder determinadas perguntas e até mesmo declinar em responder toda a entrevista. Em caso de dúvidas, a pesquisadora esclarecerá tanto sobre a pesquisa, quanto às perguntas constantes do roteiro de entrevistas.

A entrevista será gravada em aplicativo de celular (App gravador do celular Iphone 11), podendo o participante da pesquisa solicitar a não gravação da entrevista. Caso o participante da pesquisa opte pela gravação da pesquisa, ele poderá pedir interrupção ou exclusão de parte ou totalidade da gravação, a qualquer momento. A entrevista deve ter cerca de 20 minutos de duração.

Riscos: Considerando as decisões constantes da Resolução Nº 510, de 07 de abril de 2016, que dispõe sobre as normas aplicáveis a pesquisas em Ciências Humanas e Sociais cujos procedimentos metodológicos envolvam a utilização de dados diretamente obtidos com os participantes. Quanto ao risco da pesquisa, entendemos que na possibilidade de danos à dimensão psíquica e cultural dos seres humanos participantes da pesquisa, em qualquer etapa da pesquisa e dela decorrente, estes podem ser considerados de grau mínimo. Assim, caso seja observada qualquer possibilidade de dano psíquico ou cultural, ao participante, decorrente da participação na pesquisa, deveremos tomar providências cabíveis, que podem incluir o encerramento da pesquisa.

Benefícios: Os benefícios da participação da pesquisa não serão, necessariamente, para o seu benefício direto, mas fazendo parte deste estudo o participante fornecerá mais informações sobre os valores do patrimônio ferroviário.

Confidencialidade: Reiteramos que o participante da pesquisa poderá interromper sua participação a qualquer momento, mesmo após o consentimento, sem sofrimento de qualquer prejuízo quanto ao tratamento da pesquisa. Quanto aos danos inerentes a pesquisa, esclarecemos que manter-se-á incolumidade, ou seja, a isenção de qualquer dano aos participantes e, tão logo finalizadas as análises e elaborada a versão final da tese de doutorado, a pesquisadora fará participações em eventos científicos e pedagógicos com o objetivo de apresentar os resultados da investigação.

A participação nesta pesquisa não tem qualquer custo.

Nos comprometemos a seguir todas as recomendações do Conselho Nacional de Saúde e às Resoluções 466/12 e 510/2016 que versam sobre a ética em pesquisa com seres humanos.

Dúvidas ou reclamações: Esclarecemos que a pesquisadora está vinculada ao Programa de Pós-Graduação em Museologia e Patrimônio da UNIRIO / Mast – Rio de Janeiro RJ., e a investigação contempla pesquisa para elaboração de tese de doutorado. Quanto a dúvidas ou reclamações que julgar importantes, gentileza entrar em contato com a pesquisadora através do e-mail: geisa.soares@edu.unirio.br ou telefone 032999861020.

CONSENTIMENTO

Diante do exposto nos parágrafos anteriores eu, firmado abaixo, concordo em participar do estudo intitulado **OS VALORES DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO – VAGÕES DE RESSONÂNCIAS NOS TRILHOS DA MUSEALIZAÇÃO E DO TURISMO DESTINO SANTOS DUMONT MG.**

Eu fui completamente orientado pela pesquisadora **GEÍSA MARTINS SOARES** que está realizando o estudo, de acordo com sua natureza, propósito e duração. Eu pude questioná-lo sobre todos os aspectos do estudo. Além disso, ele me entregou uma via da folha de informações para os participantes, a qual li, compreendi e me deu plena liberdade para decidir acerca da minha espontânea participação nesta pesquisa.

Depois de tal consideração, concordo em cooperar com este estudo e informar a equipe de pesquisa responsável por mim sobre qualquer anormalidade observada.

Estou ciente que sou livre para sair do estudo a qualquer momento, se assim desejar.

Minha identidade jamais será publicada. Os dados colhidos poderão ser examinados por pessoas envolvidas no estudo com autorização delegada do investigador e por pessoas delegadas pelo patrocinador.

Estou recebendo uma via assinada deste Termo.

Participante:

Nome: _____

Local e data:

Assinatura: _____

Pesquisadora Responsável: Geísa Martins Soares

Local e data:

Assinatura: _____

Contato do CEP/UNIRIO:

Comitê de Ética em Pesquisa da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro – UNIRIO, Avenida Pasteur, 296 subsolo do prédio da Nutrição – Urca – Rio de Janeiro – RJ – Cep: 22290-240, no telefone 2542-7796 ou e-mail cep@unirio.br

APÊNDICE C

RELATÓRIO DE CÓDIGOS GERADOS NO ATLAS TI.

PROJETO: RESSONÂNCIAS DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO

Relatório criado por GEÍSA SOARES em 13/09/2023

Relatório de Códigos – Agrupado por: Grupos de Códigos Todos (109) códigos

Sem Grupo

13 Códigos:

- Bens tombados
- Complexo Turístico da Estação
- Estação Palmyra Século XIX
- Monumento da Praça da estação
- Não morou próximo a ferrovia
- P.7 - Viabilidade do Roteiro
- P1 - Elementos identificados como patrimônio da ferrovia SD
- Paisagem Cultural
- Preservação das edificações
- Sentimento: Negativo
- Sentimento: Positivo
- Trechos de linha desativados
- Uniformes das ferromoças

4º Depósito

12 Códigos:

- Bairro Quarto Depósito
- Bens diversos
- Campus
- Campus - Laboratórios
- Encantamento
- Futuro Memorial Ferroviário Campus
- Guindaste a Vapor
- P9 Campus Importância para a Preservação
- Referência Memória Afetiva
- Restauração
- RFFSA
- Vagões do IF

Ações de Preservação

8 Códigos:

- Ações de Preservação - Efetivas
- Ações de Preservação - sem sucesso
- AMA
- Amigos do Trem - ONG
- Campus
- Instituições - Gestão do Patrimônio e do Turismo
- Parcerias
- Projetos de Revitalização e Proteção

Bens Imóveis da ferrovia

17 Códigos:

- Armazéns
- Arquivo Histórico
- Caixa D'água de Recenvindo
- Campus - Laboratórios
- Casa do Engenheiro
- Escola Profissional
- Estação Central
- Estação da Mantiqueira
- Memorial Ferroviário
- Museu Casa de Cabangu
- Museu ferroviário
- Oficina 4ºDep.Campus IF
- Os Pontilhões
- Parada Cabangu
- Pontilão Três Bocas
- Recenvindo
- Ruínas

Bens Móveis da Ferrovia

6 Códigos:

- Bens diversos
- Guindaste a Vapor
- Locomotiva Zezé Leone
- O Trem - ressonâncias
- Trem de Prata
- Vagões do IF

Ciclo do Patri Ferr

9 Códigos:

- Campus
- Esquecimento
- História da ferrovia em SD
- Memória ferroviária
- Museu ferroviário
- Novos usos
- Patrimonialização
- Turismo
- VALORES DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO

Desvalorização

7 Códigos:

- Descaso
 - Destruição do patrimônio
 - Desvalorização
 - Encantamento
 - Esquecimento
 - Ressonâncias ++
 - Ruínas
-

Elos com a Ferrovia

10 Códigos:

- Amor pela ferrovia
 - Avô ferroviário
 - Estudou na Escola profissional / Oficina
 - Família ferroviária
 - Infância
 - Mora ou morou próximo a ferrovia
 - P.4 - Relação com a ferrovia
 - Servidor IF Sudeste MG.
 - Trabalhou na ferrovia
 - Vivência ferrovia SD
-

Memória

4 Códigos:

- Memória Coletiva
 - Memória ferroviária
 - P.4 - Relação com a ferrovia
 - Referência Memória Afetiva
-

Musealização Ferroviária

11 Códigos:

- Ações de Preservação - Efetivas
 - Documentação
 - Eventos culturais
 - Memorial Ferroviário
 - Museu ferroviário
 - Oficina 4ºDep.Campus IF
 - Pot. Ferrov. para Musealização
 - Prática ferroviária
 - Restauração
 - Valor Museal
 - Visitação - educação patrimonial
-

O Roteiro Ferroviário

13 Códigos:

- Caixa D'água de Recovindo
- Campus
- Campus - Laboratórios
- Estação Central
- Estação da Mantiqueira
- Guindaste a Vapor
- Museu Casa de Cabangu
- Museu ferroviário
- Os Pontilhões
- Parada Cabangu
- Pontilão Três Bocas
- Recovindo

- Viaduto Sérgio Macedo
-

O Trem e sua simbologia

6 Códigos:

- Apito
 - Infância
 - Memória Coletiva
 - O Trem - ressonâncias
 - Trem Iluminado 2022
 - Trem Turístico
-

Participantes da Pesquisa

6 Códigos:

- Família ferroviária
 - Guia de Turismo
 - Instituições - Gestão do Patrimônio e do Turismo
 - Professor ou pesquisador
 - Servidor IF Sudeste MG.
 - Trabalhou na ferrovia
-

Pergunta 1 Elementos Id. Patri. Ferr. SD

23 Códigos:

- Armazéns
 - Bens diversos
 - Caixa D'água de Recovindo
 - Campus - Laboratórios
 - Casa do Engenheiro
 - Casas Beira de linha
 - Estação Central
 - Estação da Mantiqueira
 - Guindaste a Vapor
 - Locomotiva Zezé Leone
 - Máquinas de manut. da RFFSA
 - Memorial Ferroviário
 - Museu Casa de Cabangu
 - Oficina 4ºDep.Campus IF
 - Os Pontilhões
 - Parada Cabangu
 - Pontilão Três Bocas
 - Prática ferroviária
 - Recovindo
 - Referência Memória Afetiva
 - Trem de Prata
 - Vagões do IF
 - Viaduto Sérgio Macedo
-

Ressonâncias

19 Códigos:

- Apito
- Campus - Laboratórios
- Descaso
- Destruição do patrimônio
- Desvalorização
- Encantamento
- Esquecimento
- Infância
- Memória Coletiva
- Memória ferroviária

- Mora ou morou próximo a ferrovia
 - Preservados
 - Referência Memória Afetiva
 - Ressonância negativa
 - Ressonâncias ++
 - Ruínas
 - Saudosismo
 - Sentimento
 - Criado por GEÍSA SOARES em
 - 22/01/2023
 - 1 Grupos:
 - Ressonâncias
 - Sentimento: Positivo
 - Sentimento: Negativo
 - Trem Iluminado 2022
-

Serviços para o Roteiro

- 2 Códigos:
- Fotografar o roteiro
 - Guia de Turismo
-

Turismo

- 12 Códigos:
- Guia de Turismo
 - Novos usos
 - O Roteiro Tur. Ferroviário
 - P.8 Patr Ferrov e Tur
 - Potencial p Turismo
 - Trem Iluminado 2022
 - Trem Turístico
 - Turismo
 - Turismo de Experiência
 - Turismo Minas gerais
 - Valor Turístico
 - Viabilidade de Roteiro Ferroviário
-

Valores

- 13 Códigos:
- Valor Afetivo
 - Valor Cultural
 - Valor de Memória
 - Valor de Pesquisa
 - Valor de Raridade
 - Valor de Uso
 - Valor Econômico
 - Valor Educacional
 - Valor Estético
 - Valor Histórico
 - Valor Institucional
 - Valor Museal
 - Valor Turístico

APENDICE D

TABELA DE ELEMENTOS IDENTIFICADOS COMO BEM PATRIMONIAL FERROVIÁRIO DE SANTOS DUMONT MG., CODIFICADOS NO ATLAS TI.

Elementos do Patrimônio Ferroviário de Santos Dumont, MG.					
	Item	Tomba- mento	Estado de Conservação	Usos	Projeto
1.	Estação de Cabangu		Em bom estado de conservação	Visitação livre	Não
2.	Caixa D'Água Cabangu		Desativada, sem manutenção, vegetação em volta	Visitação livre	Não
3.	Museu Casa de Cabangu	Decreto nr. 1435 28/12/1998	Bom estado de conservação. O bem passou por revitalização do piso da varanda em 2021/2022.	Visitação livre	Sim
4.	Estação da Mantiqueira		Destruída, com vegetação crescendo dentro e em volta.	Visitação livre	Não
5.	Casario do Entorno da Mantiqueira		A maior parte em ruínas, na zona rural. Na zona urbana o casario está em boas condições de moradia.	Visitação livre	Não
6.	Plataforma da Mantiqueira		Destruída	Visitação livre	Não
7.	Estação de Recenvindo		Destruídas, resta pouco da Estação.	Visitação livre	Não
8.	Caixa D'água de Recenvindo	Decreto nr. 1441 28/12/1998	Bom estado de conservação. Não apresenta dano que comprometa sua integridade. Necessita de manutenção al alguns poucos do revestimento em reboco.	Não	Não
9.	Casario do Entorno de Recenvindo		Em bom estado em alguns trechos	-	Não
10.	Pontilhão Três Bocas - Vasconcelos	Decreto nr. 1440 28/12/1998	Bom estado de conservação. O bem apresenta demasiado crescimento de vegetação ao redor das estruturas em pedra. A vegetação, porém, não compromete seu uso pela MRS Logística. Sim Tráfego diário de composições de carga de propriedade da concessionária MRS Logística S.A. Tem bitola de 1,60 e seus dormentes estão bem conservados e são de madeira, com colocação tradicional sobre leito de brita. A concessionaria MRS é responsável pela conservação das instalações de rodagem das composições que por lá trafegam.	Sim Tráfego diário de composições de carga de propriedade da concessionária MRS Logística S.A. Tem bitola de 1,60 e seus dormentes estão bem conservados e são de madeira, com colocação tradicional sobre leito de brita. A concessionaria é responsável pela conservação das instalações de rodagem das composições que por lá trafegam.	Não
11.	Pontilhão Sérgio Macedo	Decreto 1436 28/12/1998	O bem se encontra em estado regular de conservação, apresenta sugidades diversas e manchas ocasionadas por	O Pontilhão está inativo, porém, atravessando sua base, há o acesso de estrada para o	Não

			umidade. O pontilhão sobre com bloqueio visual em função da vegetação, há necessidade de limpeza do entorno, para retirada de vegetação aglomerada.	distrito de São João da serra e Conceição do Formoso.	
12.	Estação Ferroviária Central	Decreto Nr. 1442 28/12/1998	O bem encontra-se em bom estado de conservação. A estrutura do telhado de madeira, a alvenaria, o piso e outras instalações foram restauradas. Reinauguração está prevista para outubro de 2023.	A edificação de uso público abriga diversas repartições relacionados a cultura e a musealização. A Estação possui anfiteatro que fora restaurado para usos culturais e abriga o Arquivo Público (Museu Ferroviário)	Sim, em Restauração e reforma desde 2021
13.	Trem de Prata Restaurante		-	Em restauração	Sim
14.	Espaço de Memória / Arquivo Patrimônio		Reinauguração está prevista para outubro de 2023.	Em restauração	Sim
15.	Locomotiva Zezé Leone	Decreto Nr. 1437 28/12/1998	A Locomotiva MK-370 está estacionada na Estação Central para visitação e apreciação turística, está ao ar livre sofrendo com as intempéries da natureza, precisa de cobertura e de adaptação de barreira de segurança. Apresenta estado de conservação regular, com problemas de machas escuras, deslocamento de pintura, e pequenas rachaduras, sujidade aderida devido à falta de manutenção e limpeza periódica.	Sim Está estacionada na Estação Visitação livre	Não (em estudos)
16.	Quarto Depósito da Central / Campus do IF Sudeste MG.		IF Sudeste MG.	Visitação livre, porém tem que agendar com a coordenação do Curso Técnico em Guia de Turismo	Sim
17.	Bairro Quarto Depósito e casas		Bom estado.	Visitação livre	Não
18.	Locomotiva Guindaste Nr.47 – (Leslie - Peruiinha)		Vegetação crescendo em volta.	Visitação livre, porém tem que agendar com a coordenação do Curso Técnico em Guia de Turismo	Não
19.	5 Carros de Passageiros		Estacionados no Campus do IF Sudeste MG.	Visitação livre, porém tem que agendar com a coordenação do Curso Técnico em Guia de Turismo	Não
20.	Bens móveis		Arquivo ((sinos, uniformes, documentos)	Não	Não