



A RECUPERAÇÃO DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL FERROVIÁRIO E AS PERCEPÇÕES DA COMUNIDADE: UM ESTUDO SOBRE O TREM DA VALE x MORADORES DE OURO PRETO (MG)

Lourdes Regina Galvão Maia¹
Centro Universitário UNA/MG
Centro Metodista Izabela Hendrix – MG
reginagalvaoarq@gmail.com

Reinaldo Dias²
Universidade Presbiteriana Mackenzie (UPM)/SP
Centro Universitário UNA/MG
reinaldodias@mackenzie.br

Resumo

O presente trabalho apresenta uma análise das percepções dos moradores em relação à requalificação do patrimônio industrial ferroviário de Ouro Preto: o Trem da Vale. Para a recuperação deste patrimônio, foram inseridos novos equipamentos: culturais e de lazer destinados à comunidade e aos turistas. Buscou-se entender as práticas adotadas de valorização, sua apropriação e aceitação pelos moradores deste município, dentro dos limites físicos e conceituais de um patrimônio histórico. Como procedimentos metodológicos para esta investigação foi tabulado e analisado um questionário aplicado entre a comunidade e levantamento de informações, através de entrevistas com pessoas chave. Obtiveram-se dados que sugerem que a comunidade apoiou a recuperação desse patrimônio devido à sua tradição, associada como lugar de memória. Do mesmo modo, que a interpretação do patrimônio agregou valor ao sítio turístico e colaborou para as atividades do lazer do morador.

¹ Mestre em Turismo e Meio Ambiente pelo Centro Universitário UNA/MG. Arquiteta e urbanista. Professora do curso de Arquitetura e Urbanismo do Centro Metodista Izabela Hendrix - MG. (reginagalvaoarq@gmail.com)

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

Palavras-chave: Patrimônio ferroviário. Interpretação do patrimônio cultural. Trem da Vale.

**RECOVERY OF RAIL INDUSTRIAL HERITAGE AND PERCEPTIONS
OF THE COMMUNITY:
A STUDY ABOUT TREM DA VALE - OURO PRETO AND MARIANA (MG)**

Abstract

This work presents an analysis of the perceptions of the inhabitants regarding the requalification of the rail industrial heritage in Ouro Preto: The **Trem da Vale**. In this recovering, new cultural equipment and material for leisure have been inserted in the railroad area to be destined to the community and visitors. The aim of this work is the understanding of the practices adopted for the valorization of this patrimony, the appropriation and acceptance by the inhabitants, all within the conceptual and physical limits of a historical heritage. The methodological procedure adopted in this investigation was made up of questionnaires which were first completed by the community and later tabled and analyzed. Additional information has also been gathered through interviews with key people. The obtained data suggested that the community has supported the recuperation of this heritage due to its tradition, associated as a place of memory. In the same way, the data showed that the interpretation of the patrimony has added value to the touristic sites and has contributed to the leisure activities of the community.

Key words: Railroad heritage. Cultural patrimony interpretation. Trem da Vale.

1 INTRODUÇÃO

Muitas iniciativas de valorização e ações em favor da salvaguarda do patrimônio ferroviário brasileiro (antigas linhas de trens, equipamentos e edificações ferroviárias) confirmam o crescimento deste setor e do número de passageiros (TURISMO, 2008). O patrimônio ferroviário é um dos fenômenos históricos fundadores da modernidade industrial no Brasil (COSTA, 2001).

Segundo Kühl (1998, p. 34), novos usos têm sido dados à arquitetura industrial ferroviária. Esta é uma política que foi adotada na Inglaterra, principalmente no final da década de 70, através da organização *SAVE*. Com a reabilitação, estas instalações, sejam “estações, depósitos, rotundas, oficinas, etc...”, passam a abrigar espaços sociais e educativos que recuperam áreas, espaços de troca, de atividades culturais, melhorando a qualidade de vida dos moradores da região e gerando um produto turístico.

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

Conforme Dias (2003), a elaboração de políticas públicas urbanas deve considerar o turismo cultural como estratégia para recuperar o patrimônio ferroviário como um produto atrativo, singular, integrando outras cidades, visando ampliar o fluxo de turistas e contribuir no desenvolvimento socioeconômico da região. Deve-se considerar o aproveitamento dos antigos funcionários da ferrovia (potencial humano) como um recurso turístico, integrando-os no processo de revitalização.

Regiões que contam com acervo ferroviário têm recurso cultural histórico, condição fundamental para desenvolver o turismo cultural planejado, pois são carregadas de significado na história sociopolítica econômica de seu povo. Estes lugares apresentam um caráter permanente e, se contam com planejamento e conservação do patrimônio, passam a ser motivo de orgulho para os moradores da região e para quem vivencia esta experiência (DIAS, 2003).

Hall (2001) e Dias (2006) reforçam a necessidade de um planejamento turístico elaborado de múltiplas maneiras: organização; uso dos recursos locais; recuperação e valorização do patrimônio histórico para uso turístico; melhoria e instalação de infra-estruturas; ampliação de ofertas e do ciclo de vida de produtos. É importante que o planejamento regional interaja com planejamento de escalas mais amplas, integrando dimensões sociais, econômicas e culturais.

Choay (2001, p.11) considera o patrimônio histórico “um bem destinado ao usufruto da comunidade”. E Fonseca (2005) complementa que o patrimônio tem uma dinâmica própria e são múltiplos os valores atribuídos a este, modificando-se no decorrer do tempo e conforme as circunstâncias do momento.

Barreto (2000) e Vieira Filho (2002) ressaltam que a cultura não é estática e ao resignificar espaços históricos, está estimulando a memória coletiva, o desenvolvimento do turismo com os recursos das regiões receptoras. Monastirsky (2006, p. 94) acrescenta que os

edifícios e os equipamentos - “lugares de memória” - possibilitam ao indivíduo e à comunidade, o reconhecimento da sua história, mesmo para aqueles que não tenham participado do momento em que estes locais estavam em plena atividade de produção. Esses espaços podem ser recuperados, tanto nas suas características formais, quanto construtivas, como meio de reabilitação do espaço urbano degradado, visando à revitalização da paisagem, através da reinserção do edifício e conjunto de valor histórico, no cotidiano da cidade para novos usos, adotando um novo paradigma de desenvolvimento.

As adaptações em um patrimônio devem atender à demanda da comunidade para que possam contribuir no reforço da identidade local, no registro e na valorização da história. Devem-se levar em conta as questões práticas, como as dimensões dos edifícios e a sua localização. As instalações podem ser adaptadas para um novo uso, como museu, eco museu escola, biblioteca, galeria, estabelecimento comercial, um café, um restaurante e outros (MENDES, 2000).

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

2 ESTUDO DE CASO: TREM TURÍSTICO TREM DA VALE

Partindo desse referencial teórico, investigou-se o trem turístico Trem da Vale: Ouro Preto-Mariana, que inaugurou em 05 de maio de 2006. Este trem turístico foi um projeto realizado pela Fundação Vale, com planejamento, execução e manutenção pela Santa Rosa Bureau Cultural³, com o patrocínio da Companhia Vale, por intermédio da Lei Federal de Incentivo à Cultura, Lei Rouanet⁴, e operação da Ferrovia Centro Atlântica, FCA. Este

³ Santa Rosa Bureau Cultural é uma “empresa mineira especializada em iniciativas culturais estratégicas” (FUNDAÇÃO VALE, 2006, p.107).

⁴ A Lei Rouanet n.º 8.313/91 do Ministério da Cultura permite patrocínio e doações de empresas e pessoas a projetos culturais, deduzindo-se o valor empregado do imposto devido.

complexo ferroviário situa-se na região sudeste do Quadrilátero Ferrífero, no centro do Estado de Minas Gerais, que tem o turismo como atividade econômica promissora pela sua riqueza natural, cultural e humana.

A proposta inicial de um trem turístico ligando Ouro Preto à Mariana foi do presidente Lula e do presidente da Vale, Roger Agnelli, segundo o Gerente de Trens Turísticos da FCA.⁵ Assim sendo, a Fundação Vale contrata a Santa Rosa Bureau Cultural⁶ que compôs uma equipe multidisciplinar para desenvolver uma proposta de cultura e ferrovia. O projeto do Trem da Vale teve como objetivo a valorização do patrimônio histórico-cultural, social e natural. Segundo o Gerente de Trens Turísticos da FCA, este é “um projeto de responsabilidade social que tem como eixo norteador a educação patrimonial”.⁷ Lansky ressalta que “a Fundação Vale entendeu que só a recuperação do trecho ferroviário não garantiria sustentabilidade ao projeto”.⁸ Pois, na década de 1980, esta linha foi usada com fins turísticos e não fora bem recebido pela comunidade, além de problemas técnicos. Esta reação sugere que a revitalização deste patrimônio para o uso turístico foi mal aplicada, gerando uma resistência por parte da população local na gestão deste. Entretanto, o setor turístico da cidade de Ouro Preto, há tempos cobrava da Prefeitura a volta do trem, conforme a coordenadora da ADOP, Agência de Desenvolvimento de Ouro Preto.⁹

O programa do projeto Trem da Vale foi norteado por um diagnóstico sócio-econômico e desde a sua concepção não se propôs ser um programa participativo.¹⁰ “No entanto, não teria como desenvolver o trabalho sem algumas ações de inclusão das comunidades envolvidas”.¹¹ Não foi elaborado um diagnóstico dos impactos causados com a recuperação das estações e da linha, levando em consideração: um possível aumento de movimentação de pessoas e de

⁵ Entrevista realizada com Marcos Teixeira de Almeida, Gerente de Trens Turísticos da FCA, via *email*, em 28 de maio de 2009.

⁶ Santa Rosa Bureau Cultural é uma “empresa mineira especializada em iniciativas culturais estratégicas” (FUNDAÇÃO VALE, 2006, p.107).

⁷ Entrevista realizada com Marcos Teixeira de Almeida, Gerente de Trens Turísticos da FCA, via *email*, em 28 de maio de 2009.

⁸ Entrevista com o arquiteto Samy Lansky, coordenador dos projetos de urbanismo e paisagismo do Trem da Vale, em 20 de maio de 2009, no Instituto Metodista Izabela Hendrix.

⁹ Entrevista realizada com Luciene Andréia Barbosa Ribeiro, coordenadora técnica da ADOP, Agência de Desenvolvimento de Ouro Preto, em 29 de janeiro de 2009.

¹⁰ Os gestores entrevistados para o desenvolvimento desta pesquisa confirmaram a não participação na concepção do projeto Trem da Vale.

¹¹ Entrevista realizada com Luciene Andréia Barbosa Ribeiro, coordenadora técnica da ADOP, Agência de Desenvolvimento de Ouro Preto, em 29 de janeiro de 2009.

circulação de carros no entorno das estações, nas passagens de nível e outros, segundo Marcos Teixeira.¹² Estas informações foram confirmadas pelo arquiteto Samy Lansky.¹³

Para a sua implantação, foi requalificado o sítio histórico que compreende quatro estações ferroviárias: a de Ouro Preto, a de Vitorino Dias, a de Passagem de Mariana e a de Mariana; e 18 km de extensão de linha, obedecendo ao traçado original, com algumas intervenções para receber a locomotiva a vapor. Todas as estações são protegidas pelo Iphan, ***Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional***. Foram consideradas estações âncoras: a Estação de Ouro Preto: Estação Cidadania, considerada o portal turístico do projeto, e a Estação de Mariana: Estação Parque. Estes edifícios foram adaptados para novos usos e a revitalização do entorno.

Para atender os diversos espaços expositivos e abrigar às atividades sócio-culturais propostas pelo Trem da Vale, foram instalados carros e vagões fixos no pátio das estações âncoras (FUNDAÇÃO VALE, 2006).

Para o entendimento da modelagem das estações e do processo de concepção da interpretação do patrimônio do Trem da Vale, que foi desenvolvido para estabelecer comunicação com a comunidade local e turistas, relacionaram-se os espaços e os novos equipamentos descritos a seguir.

2.1 A Estação de Ouro Preto

Na área externa da Estação de Ouro Preto destacaram-se: o “Vagão dos Sons”; o Vagão Café; o “Circo da Estação”, equipamento destinado para eventos voltados a comunidade, atendendo o objetivo de aproximar os moradores do patrimônio histórico e cultural; e o girador de locomotivas. Seu edifício abriga: (i) o “Espaço Maquete” que contém: maquete da linha turística, a construção de uma linha do tempo com “informações históricas sobre a ferrovia e a cultura na região, no Brasil e no mundo” (FUNDAÇÃO VALE, 2006, p. 61); (ii) o Espaço UFOP, Universidade Federal de Ouro Preto, que conta a história da ferrovia e as transformações das paisagens de Ouro Preto e Mariana; (iii) a “Sala de Histórias” que apresenta informações e vídeos sobre a evolução das duas cidades históricas e sobre a

¹² Entrevista realizada com Marcos Teixeira de Almeida, Gerente de Trens Turísticos da FCA, via *email*, em 28 de maio de 2009.

¹³ Entrevista com o arquiteto Samy Lansky, coordenador dos projetos de urbanismo e paisagismo do Trem da Vale, em 20 de maio de 2009, no Instituto Metodista Izabela Hendrix.

ferrovia, apresenta um móvel com gavetas informativas e quiosques multimídia, todos esses interativos; (iv) o “Espaço de Registro Oral”, onde o visitante assiste depoimentos de moradores sobre peculiaridades e a história local, estimulando a valorização da identidade regional; (v) a loja que comercializa uma produção artesanal: fantoches e bonecos da *Companhia Navegante - Teatro de Marionetes* da cidade de Mariana.

2.2 A Estação de Mariana

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

Conforme Lansky¹⁴, o projeto de museografia do Trem da Vale foi desenvolvido com a intenção de provocar a curiosidade do visitante e procurou realçar a dimensão socioeconômica, histórica e ambiental da região. Nos espaços e ou equipamentos criados, fez-se uso de mídias e da interatividade, para apresentar: a história da ferrovia, a história local e os registros da história oral através de depoimentos da população sobre os temas afins.

Este artigo tem como objetivo identificar e avaliar a apropriação da comunidade de Ouro Preto em relação: à recuperação desse patrimônio industrial ferroviário, aos impactos antrópicos ocasionados com a ativação da estação e à importância do trem nos quesitos: “trem x lazer” e “trem x turismo”. Para isto, desenvolveu-se um breve histórico sobre este ramal ferroviário e uma pesquisa exploratória.

¹⁴ Entrevista com o arquiteto Samy Lansky, Coordenador dos projetos de urbanismo e paisagismo do Trem da Vale, em 20 de maio de 2009, na Instituto Metodista Izabela Hendrix.

2.3 Breve histórico sobre a ferrovia entre Ouro Preto e Mariana

Este trecho pertenceu ao Ramal de Ponte Nova. Foi aberto ao tráfego em 1888, para ligar a capital da província de Minas Gerais, Ouro Preto, à capital do Império, o Rio de Janeiro. Primeiramente, ficou conhecido como ramal de Ouro Preto (MORAIS¹⁵, 2002; IEPHA/MG, 2005). A estação de Ouro Preto foi iniciada em 08 de julho de 1886 e inaugurada em 22 de dezembro de 1887, com festas (CABRAL, 1969).

A construção da linha foi considerada uma extraordinária obra da engenharia brasileira. Conta com um difícil traçado devido ao relevo da região, exigindo notáveis obras de consolidação, como (IMPRESSÕES, 1913, *apud* KÜHL, 1998): cortes profundos nas gargantas do morro; muralhas de contraforte; pontes sobre penhasco, túneis em rochas duras; “aterros no dorso de espigões” (CABRAL, 1969, p.125). A ferrovia foi fundamental para delinear um novo rumo no desenvolvimento econômico da região em relação às riquezas minerais e em relação à industrialização (FÉRES, 2002).

A construção da estação ferroviária de Ouro Preto, situada às margens do ribeirão do Funil – parte ‘baixa’ da cidade induziu à expansão urbana e atraiu novos usos para a região, formando novos focos de povoamento (FÉRES, 2002). Nesta região, uma das poucas áreas planas da cidade, tornou-se, ao longo da história, ponto de referência para o desenvolvimento de atividades relacionadas ao lazer da população. Na beira da Lagoa do Funil, havia uma espécie de praia, conhecida como “praia do circo”, onde se instalavam os circos que passavam pela cidade e onde também ocorriam cavalgadas e espetáculos ao ar livre. Era comum os moradores de Ouro Preto freqüentarem a região aos domingos (MENICONI, 1999).

Entre os anos 20 e 30, iniciou-se a construção do complexo ferroviário de Ouro Preto contendo galpões que abrigavam as oficinas e os depósitos da ferrovia e as casas do Engenheiro-residente e do Chefe de estação (PROJETO, 2006). Nos anos 70, a casa do Engenheiro-Residente passou a abrigar a reitoria da UFOP e a residência do ramal ferroviário passou a ser a administração do Centro de Artes e Convenções. A antiga casa do Chefe de estação, hoje, é uma choperia, “Raro”. Essas construções seguiam o estilo eclético, bem de acordo com a moda da época (GODOY, 2006).

¹⁵ Moraes é arquiteto aposentado da Rede Ferroviária Federal S.A. Foi o autor do projeto de restauração da Rotunda de São João Del Rei, recebendo o prêmio nacional do Instituto dos Arquitetos do Brasil, IAB, pelo trabalho realizado.

Em 1941, as instalações ocupadas pelas oficinas ferroviárias, que se encontravam desativadas, foram cedidas para abrigar o Instituto de Metalurgia destinado a atividades didáticas da Escola Nacional de Minas e Metalurgia e para prestação de serviços para indústrias da região e produção de barras de ferro-gusa. O complexo passou a denominar-se *Parque Metalúrgico Augusto Barbosa*. Em 1964, foi desativado e na década de 1970, com a criação da UFOP, Universidade Federal de Ouro Preto, tornou-se oficina de manutenção, almoxarifado, garagem e instalações esportivas improvisadas para a universidade, sendo gradativamente abandonado. Em 2001, passou a servir de Centro de Artes e Convenções da UFOP através de um convênio entre a UFOP e a Prefeitura de Ouro Preto (GODOY, 2006).

Em 1980, este ramal foi desativado, mas ainda havia movimentação de passageiros que utilizavam os trens mistos, que são composições compostas de carros passageiros e vagão de carga. Durante a década de 1980, criou-se o PROFAC, Programa Ferroviário de Ação Cultural, junto às prefeituras municipais, para dar uma nova destinação aos edifícios ferroviários (FÉRES, 2002). Em 1985, foi realizado um estudo pelo PRESERFE, Programa de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário, para reativação do trecho ferroviário entre Ouro Preto e Mariana com fins turísticos, como já mencionado (FÉRES, 2002). No período de 30 de maio de 1986 até início de 1987, este trem turístico entre Ouro Preto e Mariana funcionou, com o nome de “Trem Azul”, operado pela RFFSA (MORAIS, 2002). Já Féres (2002) denominou este trem turístico de “Trem dos Inconfidentes”.

Féres (2002, p. 166) destaca que, com o fim do trem turístico, a linha férrea e os edifícios entraram em processo de deterioração. Foram construídas, ilegalmente, várias edificações ao longo da linha férrea, descaracterizando o patrimônio ambiental urbano. Em 1993, a Prefeitura Municipal de Ouro Preto e a Associação dos Amigos do Museu da Inconfidência assinaram um convênio¹⁶ junto com a RFFSA para “desenvolver projetos culturais¹⁷ à preservação do patrimônio ferroviário”. Este projeto não saiu do papel e o edifício da estação tornou-se sede da Prefeitura Municipal de Ouro Preto e sofreu processo de descaracterização. Durante este período, os arquitetos Abijaude¹⁸ e Lansky¹⁹ (2006), o

¹⁶ Convênio n.º 064/93, assinado em 22 de julho de 1993.

¹⁷ Esses projetos previam a criação de um centro cultural, que abrigaria biblioteca infanto-juvenil, exposição permanente sobre a história da ferrovia, espaços para exposições, cursos, palestras e oficinas de arte. O projeto arquitetônico chegou a ser desenvolvido pelo arquiteto da PRESERFE, Sérgio Morais (FÉRES, 2002, p. 166).

¹⁸ Izabela Vecci Abijaude foi a coordenadora do projeto museográfico do Trem da Vale.

¹⁹ Samy Lansky foi o coordenador dos projetos de urbanismo e paisagismo do Trem da Vale.

edifício foi adquirido pela UFOP, mas não foi realizada nenhuma melhoria na estrutura física do prédio, mantendo-se conservado.

Com a desativação desse ramal, a Prefeitura de Ouro Preto iniciou o calçamento sobre a via férrea para duplicar a Rua dos Inconfidentes, rua esta que ladeia o pátio da ferrovia. Esta rua é acesso para o Campus da Universidade e o bairro Saramenha e conta com um constante fluxo de automóveis e ônibus (FÉRES, 2002). Em 2005, com a ativação dos trilhos, essa rua passou a oferecer uma largura de via menor, mas ainda atendendo em mão dupla, apesar de ser estreita. Entretanto, houve erradicação das áreas de estacionamento ao longo da calçada. Alguns comerciantes, situados neste perímetro, sentiram-se prejudicados conforme dados desta pesquisa. Veja detalhes na análise de dados no item abaixo.

3 ANÁLISE E TRATAMENTO DOS DADOS

Para atingir os objetivos já mencionados, foram aplicados questionários de forma aleatória, no período de 23 de janeiro a 02 de fevereiro de 2009, pela autora desta pesquisa. O resultado dessa investigação é uma espécie de ‘fotografia’ do fenômeno estudado, mas não indicou suas tendências e variações e as possíveis mudanças estruturais. Essa investigação não esgotou o leque de questões a serem trabalhadas neste tema.

Para o tamanho da amostra, 82 moradores²⁰, considerou-se um intervalo de confiança de 90% e erro máximo de estimativa de 9,1%. O perfil socioeconômico identificado neste universo pesquisado foi de maioria do sexo feminino (60%) e o restante é do sexo masculino (40%). Houve uma predominância de moradores respondentes solteiros (52,44%), seguidos de 39,02% de casados; 7,32% de divorciados e 1,22% de viúvos. Da amostra total dos respondentes 17,07% tinham nível superior; 46,34% eram de nível médio; 26,83% do nível fundamental; e 9,76%, do nível básico. Quanto à ocupação principal, 19,51% dos questionados eram estudantes, 6,1% eram aposentados; 18,29%, comerciários; 7,32%, empresários; 12,20% tinham como ocupação principal o funcionalismo público; 1,22%, industriários; 3,6% eram professores; e 1,22%, profissionais liberais, restando 30,49% em ocupações diversas, não classificadas no questionário.

²⁰ Conforme o IBGE no Censo de 2005, há 67.048 pessoas residentes em **Ouro Preto** (IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - Diretoria de Pesquisas, Coordenação de Contas Nacionais. Disponível em: <<<http://www.ibge.gov.br/cidadesat/topwindow.htm?1>>> Acessado em: 19. mar. 2009).

A faixa etária de 21 a 30 é a que reúne o maior número de respondentes (24,39%); seguida de pessoas entre 11 a 20 (23,17%); de 41 a 50 anos foram 14,63%; de 51 a 60 anos foram 8,54%; 6,1% que estavam acima de 60 anos e apenas 1,22% tinham menos que 10 anos. A maioria dos abordados declarou a faixa de renda mensal familiar de até 10 salários mínimos²¹ (85,37%), seguida da faixa entre 10 e 20 salários mínimos (6,10%) e acima de 30 salários mínimos (6,10%). Somente 1,22% alegaram renda entre 20 e 30 salários mínimos e 1,22% não responderam.

Para entender a percepção e satisfação do residente em relação ao entorno da estação após a recuperação do patrimônio industrial ferroviário, procurou saber se houve um aumento do movimento de pessoas e de circulação de carros ao redor da estação. A maioria das respostas dos moradores respondentes (80,49%) confirmou o aumento. Além disso, 90,24%, afirmaram que este movimento não trouxe incômodo. Entretanto, 6,10% garantiram que sim e, 3,66% foram além, pontuaram o que mais as incomodam: o apito do trem e a dificuldade de se estacionar na Rua dos Inconfidentes²², após estreitamento da via.

Os 50,00% dos respondentes têm a percepção de que o aumento de pessoas provocou um maior movimento para o comércio. Já 23,17% das respostas negam um maior movimento para o comércio e 17,07% não souberam responder.

É importante ressaltar que todos os responsáveis por empreendimentos no entorno da estação responderam o questionário desta pesquisa, mas somente os responsáveis por empreendimentos do setor alimentício (9,76% dos respondentes) confirmaram que realmente houve um maior movimento para o comércio, desse setor, nos dias em que ocorre a viagem do trem. Para ilustrar o aquecimento na região após a requalificação da estação, verificou-se que foi aberta mais uma padaria, “Mais Sabor”, a apenas duas casas de distância de outra já existente e que, tanto a padaria existente, quanto o restaurante “Terra de Minas” efetuaram melhorias para atendimento ao público que visita a estação, conforme informação passada em entrevistas realizadas com os gerentes dos estabelecimentos citados, no dia 23 de janeiro de 2009.

Em relação às condições de segurança do local: 58,54% acreditaram que houve uma melhora; 28,05% não percebem melhoria neste quesito; e o restante, 13,41%, não soube opinar. Quanto ao fator de melhoria estética, houve um predomínio de afirmativas, 92,68%.

²¹ Tomou-se como referência do salário mínimo - R\$415,00 (quatrocentos e quinze reais).

²² Após a volta do trem esta rua sofreu um estreitamento e com isto minimizou área de estacionamento e horários. A proprietária do Varejão queixou-se da dificuldade que gerou para a descarga no horário comercial.

Mesmo concordando com a melhoria, 2,44% fizeram críticas à lona do circo permanentemente montada, por se tratar de uma área em um patrimônio tombado, além de destacarem o descaso com o coreto que fica na frente da estação. A recuperação deste coreto não foi contemplada na requalificação da estação, por não se tratar de patrimônio da ferrovia. É aguardada a recuperação do coreto, conforme Cláudia Alencar²³. Os dados demonstram que a recuperação da estação possibilitou mudanças positivas ao seu entorno, melhorando a qualidade de vida e propiciando espaços de troca, conforme Kühl (1998) destacou.

Foi dado aos respondentes, várias opções de respostas sobre a importância da preservação do patrimônio industrial ferroviário. A maioria (42,40%) entendeu que é importante a recuperação do patrimônio, porque este representa o modo de vida do passado e pelo seu significado. O percentual que apoiou a preservação do para fins turísticos foi de 37,60%. O que apoiou a preservação do patrimônio para uso turístico e acreditou também ser importante a preservação por representar o modo de vida do passado foi de 19,20%. E 0,80% citou a opção: somente preservar se estiver sendo utilizado. Os dados sugerem que este patrimônio serviu como “âncora simbólica” para seus moradores (GUPTA; FERGUSON, 2000, p. 36). Este espaço teve significado para as pessoas, sua requalificação valorizou a memória e a dinâmica social, mesmo que produzido a partir de interesses turísticos. Sua recuperação e a criação de espaços museográficos que interpretam a história da ferrovia local e da evolução do município podem assegurar aos moradores e também aos turistas, o reconhecimento e a valorização deste lugar, além de possibilitar às pessoas que fazem a viagem de trem, o acesso às paisagens da região, não assistidas por outras vias.

Quanto às questões relacionadas com o significado do trem: importância, “trem x lazer” e o “trem x turismo”: 51,22% dos respondentes, já fizeram a viagem no Trem da Vale. Este número demonstrou que não é tão baixa a utilização do trem turístico pelos moradores, como afirmado em um artigo elaborado por dois alunos do curso de graduação em Turismo²⁴ e um professor (MAMEDE *et al.*, 2008). Entretanto, 68,29% alegaram ser alto o valor da passagem para o morador. Chegaram a sugerir que as tarifas para o morador deveriam ser diferenciadas. Todavia, 31,71% dos moradores assegurou que o custo da passagem está de acordo com o benefício da viagem. Este número expressivo ratificou a afirmação do artigo de Mamede *et al.* (2008), no qual a população considerou alta a tarifa. Não foi de interesse desta pesquisa saber, se as viagens nesse trem foram custeadas por

²³ Entrevista realizada em 27 de janeiro de 2009, com a coordenadora do Subprograma Vale Promover na Estação de Ouro Preto.

²⁴ Curso de Turismo da Universidade Federal de Minas Gerais.

programas de educação patrimonial ou pelo próprio morador. O valor da viagem, no período da pesquisa era de R\$18,00 para ida e R\$30,00 para ida e volta.

Contudo, ressalta-se que 100% dos respondentes entenderam que a volta do trem é importante para a cidade. A maioria das respostas (75,61%) apontou que a recuperação da estação colaborou para as atividades do lazer do morador e 100% afirmaram que também contribuiu para as atividades do turismo da cidade. Estes dados demonstraram que a população de Ouro Preto entendeu que a requalificação desse patrimônio partilha recursos com a indústria do turismo e pode colaborar com a melhoria da qualidade de vida do morador.

Com relação à participação nos programas de educação patrimonial e ambiental proposto pelo Trem da Vale, somente 26,83% dos respondentes abordados já participaram de pelo menos um destes.

A maioria (76,83%) já fez ou faz uso dos novos equipamentos ou espaços propostos em uma das duas estações e o restante (20,73%) nunca foi às estações. Não foi interesse desta pesquisa saber às circunstâncias de visitação. Notou-se que a estação de Ouro Preto também tem sido usada como equipamento urbano, no uso de instalação sanitária, atendendo às necessidades de 2,44% dos respondentes, taxistas que ficam em frente à praça da estação.

No GRÁFICO 1, apresenta-se a frequência de moradores de Ouro Preto, nos novos espaços ou equipamentos receptores nas estações de Ouro Preto e/ou Mariana. O espaço mais usado em Ouro Preto foi o Espaço Maquete (12,04%). A Praça Lúdico-musical da Estação de Mariana foi o segundo espaço mais visitado (10,7%), e o terceiro foi o Circo (10,03%), freqüentado em dias de eventos ou para assistir espetáculos. Destacam-se na preferência, o Espaço UFOP (9,03%) e o “Vagão dos Sons” (9,03%). Durante o período da pesquisa, deparou-se com moradores, “amantes” do trem, no Vagão Café de Ouro Preto. Eles disseram que é comum irem a este local (7,02%) ou até à plataforma (5,35%) para assistir à chegada e à partida do trem.

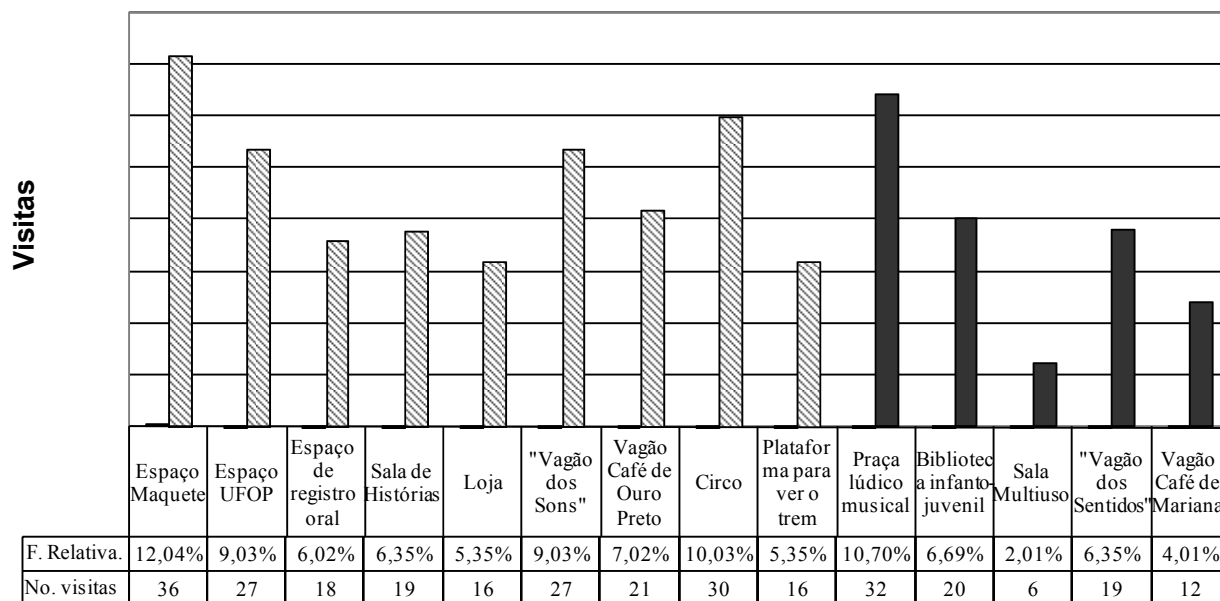


GRÁFICO 1- Distribuição da amostra de moradores de Ouro Preto segundo a frequência nos espaços e/ou equipamentos receptores nas estações do Trem da Vale.

Fonte: Dados da pesquisa 2009

As colunas com hachuras em diagonal representam os espaços na Estação de Ouro Preto frequentados pelos moradores desta cidade. As colunas em negrito apresentam a frequência de moradores de Ouro Preto nos espaços na Estação de Mariana.

Observação: Abreviaram-se, no gráfico acima, os termos: Frequência Absoluta como **F. Abs.** e Frequência Relativa como **F. Rel.**, para minimizar as dimensões dos campos.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Neste trabalho procurou-se analisar as percepções dos moradores de Ouro Preto em relação à recuperação do patrimônio industrial ferroviário para o turismo: o Trem da Vale. A consulta, apesar do tamanho da amostra ser de 82 moradores, revelou que eles consideraram importante a volta do trem para a cidade e a preservação das estações.

Notou-se que a população, mesmo ponderando sobre as tarifas inacessíveis para o bolso da comunidade, considerou que a recuperação desse patrimônio contribuiu para a fruição do local, para a preservação do lugar e para a geração de mais uma alternativa de lazer para as cidades. Alguns moradores costumam ir às estações para ver a chegada do trem, pela relação afetiva com o espaço e com a locomotiva a vapor. Eles construíram laços com este território, por ser um representante de um bem do passado e está relacionado à sua cultura. Transformá-lo em mais um produto turístico agregou valor à região. A utilização deste recurso pode promover o desenvolvimento local.

Há necessidade de se chegar a uma tarifa mais justa para as comunidades envolvidas, permitindo um maior uso da população local. Acredita-se que o Trem da Vale e seus projetos de educação patrimonial podem servir de referências projetuais para outras requalificações de patrimônio ferroviário. Torna-se necessário a participação da sociedade organizada, desde o desenvolvimento do projeto à sua gestão, permitindo-se a manifestação dos atores envolvidos e interessados, a fim de minimizar os conflitos. O uso do patrimônio pela comunidade e para fins turísticos traz visibilidade para a cidade.

Espera-se que o presente trabalho, ainda que feita com uma amostra modesta de moradores, possa ser ferramenta para auxiliar às recuperações do patrimônio ferroviário na superação das dificuldades de implantação, para que possam alcançar apropriações da população local e ter resultados expressivos no cenário turístico.

5. REFERÊNCIAS

ABIJAUDE, Isabela Vecci; LANSKY, Samy. Arquitetura ferroviária: a experiência do trecho entre Ouro Preto e Mariana. *In: Preserve 2006. IX Seminário Nacional de Preservação e Revitalização Ferroviária*. 23-26 ago. 2006. Belo Horizonte.

BARRETO, Margarita. *Turismo e legado cultural*. Campinas, São Paulo: Papirus, 2000.

CABRAL, Henrique Barbosa da Silva. *Ouro Preto*. Belo Horizonte, 1969.

CHOAY, Françoise. *A alegoria do patrimônio*. Trad. de Luciano Vieira Machado. São Paulo: Estação Liberdade: Editora UNESP, 2001. ISBN: 85-7448-030-4.

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

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

DIAS, Reinaldo. *Turismo e patrimônio cultural: recursos que acompanham o crescimento das cidades*. São Paulo: Saraiva, 2006. ISBN: 85-02-05922-X.

GUPTA, Akil; FERGUSON, James. Mais além da “cultura”: espaço, identidade e política da diferença. *In: ARANTES, Antônio Augusto (org.). O espaço da diferença*. Campinas, São Paulo: Papirus, 2000.

FÉRES, Luciana. *Tempo e espaço das ferrovias em Minas Gerais: a preservação do patrimônio ferroviário no contexto urbano contemporâneo*. Universidade Federal de Minas Gerais. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). 2002. 231p.

FONSECA, Maria Cecília Londres. *O patrimônio em processo: trajetória de política federal da preservação no Brasil*. 2ª. ed. rev. amp. Rio de Janeiro: Editora UFRJ; MinC – Iphan, 2005. ISBN: 85-7106-149-2. 296 p.

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

GODOY, Victor Vieira de. Parque metalúrgico: transformações no fundo de Ouro Preto. In: *Projeto trem turístico Ouro Preto-Mariana: Pesquisa histórica*. 2006.

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

GUPTA, Akil; FERGUSON, James. Mais além da “cultura”: espaço, identidade e política da diferença. In: ARANTES, Antônio Augusto (org.). *O espaço da diferença*. Campinas, São Paulo: Papyrus, 2000.

HALL, C. Michel. *Planejamento turístico: políticas, processos e relacionamentos*. Tradução Edite Sciulli. São Paulo: Contexto, 2001.

IMPRESSÕES do Brasil no século vinte. Londres: Lloyd’s Greater Britain Publishing, 1913, apud KÜHL, Beatriz Mugayar. *Arquitetura de ferro e arquitetura ferroviária em São Paulo: reflexões sobre a sua preservação*. São Paulo: Ateliê Editorial. Fapesp: Secretaria da Cultura, 1998.

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

MAMEDE, Douglas M. J. A.; VIEIRA, Guilherme Lima; SANTOS, Ana Paula Guimarães. *Trens turísticos e patrimônio cultural: como o turismo ferroviário tem resgatado, preservado e valorizado o patrimônio cultural*. Caderno Virtual de Turismo. Vol. 8, N° 2 (2008) p. 81-94.

MENDES, José Amado. Uma nova perspectiva sobre o patrimônio cultural: preservação e requalificação de instalações industriais. Seminário Internacional “História e Energia”, promovido pela Associação do Patrimônio Histórico da Energia em 02 de dez. 1999. *Gestão e Desenvolvimento*. São Paulo, n.9, 2000, p. 197-212.

MENICONI, Rodrigo. *A construção de uma cidade monumento: o caso de Ouro Preto*. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade Federal de Minas Gerais. 1999.

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

MORAIS, Sergio Santos. *Arquitetura das Estações Ferroviárias da Estrada de Ferro Central do Brasil no Século XIX, 1858-1900*. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Universidade Federal Do Rio de Janeiro, 2002.

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

PROJETO TREM TURÍSTICO OURO PRETO-MARIANA: Pesquisa histórica. Assunto: linha férrea. 2006.

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

TURISMO em trem de luxo liga Rio a Foz do Iguaçu. 21 fev. 2008. Disponível em: <<<http://www.governo.rj.gov.br>>> Acessado em: 21 fev. 2008.

VIEIRA FILHO, Nelson A. Quadros. Patrimônio, turismo e sustentabilidade. *Revista de economia da UNA*. v. 7, N° 4 (21). ISSN: 1518-3025. Belo Horizonte. Dezembro 2002. p.11-24.

Recebido em 28.10.2009. Aprovado em 05.01.2010.