

O COMBOIO DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO APITA NA ESTAÇÃO TURISMO: UM *TOUR* FERROVIÁRIO EM SANTOS DUMONT, MG

Geísa Martins Soares¹⁸

RESUMO

Este estudo apresenta considerações sobre os elos do turismo e os bens patrimoniais, considerando os atrativos do patrimônio como responsáveis pelas decisões de escolha das viagens pelos consumidores turistas. Traz direcionamentos conceituais de turismo e patrimônio, vertendo foco de análises para as representatividades do patrimônio ferroviário do destino Santos Dumont, MG. O objetivo geral do estudo é conhecer e compreender os elos do turismo cultural e os recursos do patrimônio ferroviário, numa *práxis* turística gerada a partir da proposta do roteiro turístico ferroviário: Um *Tour* Ferroviário em Santos Dumont, Minas Gerais. Utilizou-se na metodologia, revisão bibliográfica e documental e pesquisa de campo com aplicação de entrevistas. No proceder das análises qualitativas utilizou-se o *Software* Atlas Ti., (versão 2023). Assim, pode-se afirmar que os bens ferroviários vêm adquirindo, após os usos primeiros na ferrovia, novos valores, como: valor de memória, afetivo, e valor turístico, entre outros, identificados juntos aos participantes da pesquisa entrevistados. A relevância do estudo trafega nas questões de se compreender os valores adquiridos pelo patrimônio ferroviário e as ressonâncias que ecoam e podem alcançar novas estações, como a Estação Turismo, visando a preservação dos bens.

Palavras-chave: Turismo. Patrimônio Ferroviário. Roteiro Turístico.

ABSTRACT

This study presents considerations about the links between tourism and heritage assets, considering heritage attractions as responsible for tourist consumers' travel choice decisions. It brings conceptual directions for tourism and heritage, focusing the analysis on the representations of the railway heritage of the destination Santos Dumont, MG. The general objective of the study is to know and understand the links between cultural tourism and the resources of railway heritage, in a tourist praxis generated from the proposal of the railway tourist itinerary: A Railway Tour in Santos Dumont, Minas Gerais. The methodology used was a bibliographic and documentary review and field research using interviews. To carry out the qualitative analyses, the Atlas Ti. Software (version 2023) was used. Thus, it can be stated that railway assets have been acquiring, after their first uses on the railway, new values, such as: memory value, affective value, and tourist value, among others, identified together with the research participants interviewed. The relevance of the study concerns the issues of understanding the values acquired by railway heritage and the resonances that echo and can reach new stations, such as Estação Turismo, aiming at the preservation of assets.

¹⁸ Doutora em Museologia e Patrimônio do PPG-PMUS UNIRIO / Mast. Docente EBTT do IF Sudeste MG., Campus Santos Dumont. E-mail: geisa.soares@edu.unirio.br

Keywords: Tourism. Railway Heritage. Tourist itinerary.

Introdução

Chuva e sol
Poeira e carvão
Longe de casa
Sigo o roteiro
Mais uma estação
E alegria no coração
Luiz Gonzaga e Hervê Cordovil¹⁹
(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 turísticos²⁰ 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

¹⁹ A música *Vida de viajante*, de Luiz Gonzaga e Hervê Cordovil, gravada em (ano) 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.” Luiz Gonzaga e Hervê Cordovil (1981).

²⁰ Recordando a composição da atratividade turística: 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).

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, promoção e comercialização turística. (BRASIL, 2007). Recomendando o quer 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).

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*²¹ 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. A atividade turística envolve uma gama de serviços, como hospedagem e alimentação que, unidas às atratividades culturais e recreacionais, oportunizam trocas simbólicas. Inserido na era da informação como instrumento primordial da modernidade, a tentativa de delinear conceitos sobre o turismo é desafiadora pois, "o fenômeno turístico é tão grande e complexo que é praticamente impossível expressá-lo corretamente; e por isso, muitos autores preferem observar invariavelmente seus aspectos parciais ou, pelo menos, algumas de suas realidades isoladas". (BENI, 2001, p.35). Assim, vale considerar que o fenômeno turístico movimenta milhões de pessoas e traz mudanças em nível ambiental, econômico, social e cultural.

²¹ A pandemia causada pelo Coronavirus, 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 paralisia em todo o movimento de pessoas em todo o mundo.

O patrimônio é fonte inesgotável de atratividade para a atividade turística, a aderência 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.

De acordo com o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), o vasto patrimônio ferroviário distribuído pelo Brasil²², abrange 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, entre outros.

Nestes trilhos de pensamento, o artigo proposto traz os elos do patrimônio ferroviário e o turismo, numa proposta de roteiro turístico, a partir da análise da pesquisa qualitativa apresentada. De tal modo, para dar suporte teórico à investigação, são discutidas brevemente algumas conceituações de turismo e apresentados os elementos envolvidos na atratividade turística, apresentam-se questões relacionadas aos valores do patrimônio, incluindo o valor turístico, questões relacionadas ao patrimônio ferroviário e os elos com a atividade turística. Trazendo o alicerce teórico de Beni (1998), Ignarra (2006), Pakman (2012), entre outros.

Deste modo, o artigo está dividido em três seções. A primeira traz na parte teórica as conceituações de turismo e os valores atribuídos ao patrimônio, com o foco de análise nos atrativos de patrimônio ferroviário e os valores atribuídos ao patrimônio a partir das relações e elos entre a atividade turística e o patrimônio. Na seção de resultados apresenta-se o roteiro turístico: Um *Tour* Ferroviário em Santos Dumont,

²² 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).

MG.²³, localidade escolhida como destino referencial para as análises qualitativas apresentadas.

O ensaio traz no processo metodológico a revisão bibliográfica com pesquisas em fontes primárias e secundárias que oportunizaram a construção de reflexões teóricas iniciais para, em seguida, trazer as análises qualitativas realizadas em torno do roteiro turístico planejado em Santos Dumont, MG.

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. (IBGE, 2023).

Fora realizada pesquisa de campo entre outubro e dezembro de 2022, com aplicação de 29 entrevistas²⁴ num roteiro de perguntas (semiestruturado) que, após transcritas e compiladas, com o apoio do Software Atlas Ti., versão 2023, foram agrupadas e codificadas para que a análise qualitativa alcançasse as reflexões temáticas propostas. O software Atlas Ti. é um programa que permite organizar e analisar os dados da pesquisa qualitativa, auxiliando o pesquisador na classificação e no gerenciamento das informações, é uma ferramenta que funciona como um apoio importante na análise dos dados empíricos, como documentos textuais e imagens, que depois de alimentados em um projeto criado dentro do sistema, permite a organização documentos decompondo-os e codificando-os para em seguida, elaborar análises diversas, através de códigos, redes, planilhas etc.

Quando ouvimos as histórias contadas pelos ferroviários do município de Santos Dumont, MG., e por suas famílias, percebe-se a relação de afeto com o patrimônio

²³ Este ensaio traz resultados preliminares de análise qualitativa da Tese de Doutorado (em andamento), do Programa de Pós-graduação em Museologia e Patrimônio da UNIRIO (PPG-PMUS UNIRIO).

²⁴ Na ocasião da entrevista foi apresentado ao participante de pesquisa o conteúdo do documento Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE), aprovado pelo Comitê de Ética de Pesquisa da Plataforma Brasil (em outubro de 2022), ao quais o projeto de pesquisa fora submetido. Foram selecionados para a entrevista pessoas ligadas a gestão do patrimônio, ferroviários aposentados, pesquisadores de história, museologia e turismo, alunos e eis alunos do Curso de Guia de Turismo e servidores do IF Sudeste MG, do Campus Santos Dumont.

ferroviário, legado de um passado que ressona no tempo presente. À luz da análise bibliográfica, a considerar juntamente com o desenvolvimento dos usos e as atuais importâncias adquiridas pelos bens ferroviários, pode-se afirmar que esse patrimônio vem adquirindo diversos valores ao longo do tempo. Além de valor histórico, novos valores como: valor museal e valor turístico, foram identificados juntos aos participantes da pesquisa, assim, podemos dizer que artefato ferroviário refletem tanto na memória individual das famílias sandumonenses, quanto na memória coletiva²⁵, figurando inclusive, passíveis de musealização e como atrativos para a implementação de atividades turísticas.

A relevância deste estudo trafega nas questões de se conhecer e compreender os valores adquiridos ao longo do tempo, ressonâncias que podem ecoar e ir além, alcançando novas estações de preservação, a partir das conexões com a Estação Turismo e as atividades que ele envolve, como a roteirização turística e outras mais.

Atrativos Turísticos e Patrimônio Ferroviário – Conexões na Estação Turismo

As viagens são uma necessidade do homem desde os tempos mais remotos. Em suas investigações sobre culturas da antiguidade, por exemplo, arqueólogos encontraram ruínas primitivas caracterizadas como espaços para reuniões de pessoas. No início o movimento de pessoas de uma localidade para outra tinham como principal objetivo a sobrevivência e depois, o intuito de conquistar novas terras e comercializar iguarias e, atualmente, parte delas desenvolvem-se com objetivo de lazer.

Observa-se uma nítida diferença entre essas viagens 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), o veneziano desbravador que chegou a visitar a China, a despeito das viagens de

²⁵ O sociólogo francês Maurice Halbwachs (1990), traz as principais referências para os estudos sobre memória e sentença 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, 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).

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).

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)²⁶, trazem como marco inicial nas discussões, o ano de 1925, quando ocorreu o Primeiro Congresso Internacional de Associações Oficiais de Tráfego Turístico²⁷, organizado em Haia, (março de 1925), para tratar do crescente desenvolvimento 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 OMT²⁸, 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.³⁰ (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).

²⁶ 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.

²⁷ O 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*).

²⁸ 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).

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.

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 muito difundidas, porém parecem marcar uma nova fase no entendimento do turismo por parte da OMT, quicá, 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).

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

- 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.

Quadro 1 – 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, sobremaneira 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, na busca de garantias ao sucesso 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 necessárias que permitem o traslado e a residência temporal. Este conjunto de elementos, imprescindíveis para que a atividade turística possa ocorrer, 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.

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, sobremaneira, com 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 da então EMBRATUR²⁹ – Instituto Brasileiro de Turismo, sem que o marco conceitual de Turismo Cultural tivesse sido oficialmente estabelecido. Na

²⁹ Empresa Brasileira de Turismo, criada em 1981, ligada ao Ministério do Turismo a partir de 2001.

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 Cultural³⁰.

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 às 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.

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

³⁰ Grupo Técnico 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.

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 e 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 1999³¹, 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.

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

³¹ 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.

gestão das políticas sociais, culturais, econômicas e de desenvolvimentos das atividades turísticas. (CARTA ICOMOS, 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 cultural diz respeito ao assunto fonte de reflexão para a tese, a valorização dos bens materiais e imateriais da cultura. 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).

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 existem, ou seja, por um lado o turismo vem contribuir para a preservação do patrimônio cultural, por outro lado, não tão positivo, 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.

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.³², 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 a importância de se conhecer os elementos atrativos para se estudar a proposta de roteirização nos destinos.

³² 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.

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 1980. A partir dos anos 1990 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.

Em muitos 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 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 visita³³. 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

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

³³ 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).

museus ferroviários, sinos, documentos e fotografias. Desta forma, o turismo ferroviário, uma das modalidades desenvolvidas dentro da tipologia do 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 litorinas³⁴ 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 do município de Cusco a Machu Picchu³⁵, no Peru, destino que se localiza o Santuário de Machu Picchu, 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 Calientes³⁶, com duração de viagem de cerca de quatro horas, 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, que oferta decoração diferenciada e serviço de bordo, como drinks e almoço, por exemplo.³⁷

De acordo com a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), são 32 trechos operados com trens de passageiros, denominados como os trens turísticos e os

³⁴ Carro de passageiros com motor próprio, que assenta e desliza sobre os carris das estradas de ferro. A litorina é o único ferrocarril do mundo com sistema automotriz (sistema de tração próprio). Ela pode viajar pelos trilhos de forma independente.

³⁵ Em passeio realizado pela autora em outubro de 2020, no trecho entre Cusco e Águas Calientes, foi possível observar a fauna e flora dos andes e os rios e pontes que estão a 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.

³⁶ *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 Pikchu*. 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.

³⁷ 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 (US\$149). Disponível em: <https://zonasegura.incarail.com/> Acesso em 16 de setembro de 2022.

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 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 Quadro 2, abaixo) e, uma linha está em estudo e planejamento de percurso para entrar em serviço de transporte turístico. Atualmente são quatro 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).

Quadro 2 – 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)	Empresa 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).

Estação Turismo Cultural – Um *Tour* Ferroviário em Santos Dumont, MG.

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 o reconhecimento pelo público turista. A escolha do tema deve considerar as características essenciais do atrativo, como um personagem ícone da tecnologia, destacando Alberto Santos Dumont, atrativos históricos, cidade de negócios, entre outros. No entanto, é importante dar atenção ao nível de atratividade dos recursos. 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 muitos 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 o é para outros.

Ressaltando que a tematização traz elementos com características aproximadas, ou até mesmo atributos diferenciados, mas que, se encaixam num esforço conjunto, para trazer subsídios ao processo de criação dos roteiros turísticos em determinado destino ou região, sempre levando em consideração tanto a atratividade do roteiro, quanto os interesses dos 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 que atendem a comunidade local.

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 esses bens e facilitar seu 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, sobremaneira 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, sobremaneira, 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 Nacional³⁸, 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).

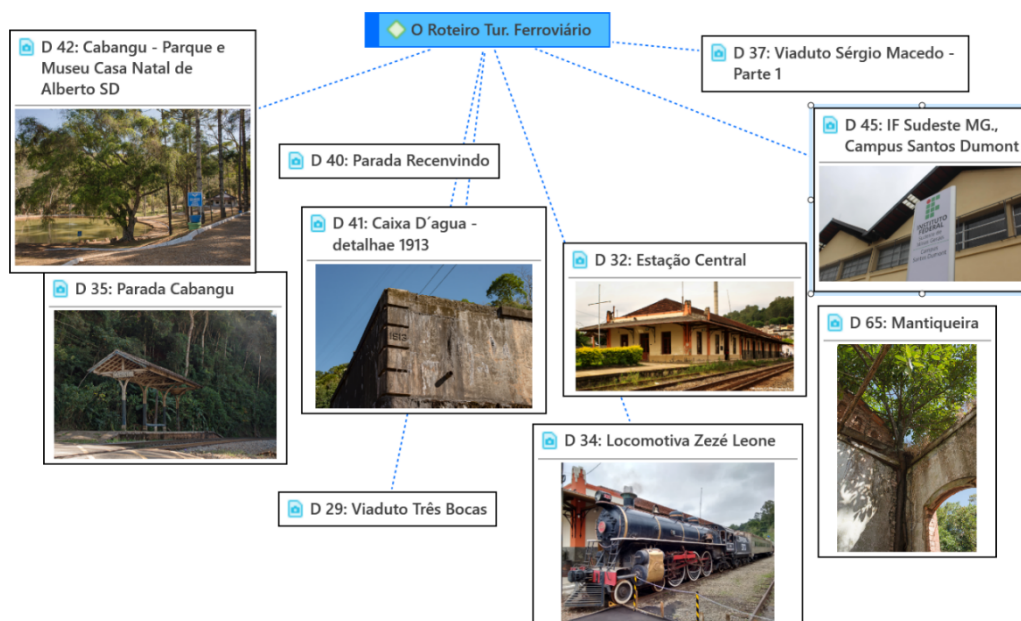
Na pesquisa de campo desta investigação, a partir do Roteiro de Entrevistas da pesquisa elaborado e respondido com a colaboração de 29 participantes de pesquisa, da tese incluímos duas perguntas relacionadas a possibilidade de um roteiro, sendo:

³⁸ 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).

- 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.

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 1, abaixo).

Figura 1. Rede – Roteiro Temático – Um *Tour* Ferroviário em Santos Dumont



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

Assim, ciente da importância da tematização e sistematização dos roteiros turísticos e da condução do profissional Guia de Turismo, ratificadas nas considerações

presentes nessa seção, e julgando-as pontuais³⁹, entendemos que a contextualização trazida aqui dá alicerce teórico, ainda que breve, para a proposição prática do Roteiro Turístico Ferroviário que vem apresentado a seguir.

Uma *Práxis* Turística – Um *Tour* Ferroviário em Dumont.

O Roteiro Turístico Ferroviário de Santos Dumont, denominado inicialmente de: Um *Tour* Ferroviário em Santos Dumont, MG. traz uma proposta de itinerário planejado para se pôr em prática no destino, direcionado 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 percurso, a duração das visitas em cada elemento do patrimônio ferroviário, 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).

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 projeto de roteiro, ora apresentado, supõe que o itinerário seja guiado, isto é, acompanhado por Guia de Turismo credenciado pelo Ministério do Turismo, ou por condutores locais.

O Roteiro Turístico Ferroviário: Um *Tour* Ferroviário em Santos 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

³⁹ 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.

6º parada: Trem Texas Restaurante, com almoço

7ª parada: Oficina 4º Depósito, Campus Santos Dumont do IF Sudeste MG.

Iniciando o roteiro pela Estação de Cabangu, apresenta-se a história da vinda da família de Henrique Dumont para morar na Fazenda Cabangu, em seguida, visitaçãõ no Parque Museu Casa de Cabangu.

Avante, visita-se o Distrito de Mantiqueira, com a visita a Estação da Mantiqueira (em ruínas) e contaçãõ 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 roteiro, a parada deve ser na Estação de Recovindo, que apesar de ser pequena parada de embarque e desembarque desativada, proporciona apreciaçãõ 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 de Santos Dumont, com almoço no Trem Texas Restaurante.

Após o almoço apreciaçãõ da Locomotiva Zezé Leone com contaçãõ de história sobre o bem ferroviário.

Seguindo o roteiro, a visitaçãõ é na antiga Oficina 4º Depósito, atual Campus do IF Sudeste MG. Por lá, é possível conhecer as instalações restauradas do Campus e os diversos carros ferroviários (vagão dormitório, vagão restaurante, entre outros, parados nas dependências do Campus.

Como destacado no início, a indicaçãõ da presença do profissional Guia de Turismo credenciado pelo CADASTUR, permitirá que o *Tour* Ferroviário tenha a apresentaçãõ e a interpretaçãõ necessárias para a condução dos turistas, permitindo a interpretaçãõ dos elementos do patrimônio ferroviário. Além da preparaçãõ técnica, do conhecimento da composiçãõ dos elementos do roteiro, bem como dos aspectos culturais e histórico-sociais que o envolvem, o Guia de Turismo possui habilidade de comunicaçãõ, 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. de Santos Dumont, aqui apresentado, para que possa ser implemento 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 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 prestador de serviço turístico Guia de Turismo, como um dos roteiros turísticos temáticos de Santos Dumont, MG.

Nos Trilhos das Considerações

Nestes trilhos de análise, enfatizamos, mais uma vez, que o Roteiro Turístico Ferroviário – Um *Tour* Ferroviário em Santos Dumont, MG., se revela numa perspectiva de valoração 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 que, 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, possibilitarão a preservação da memória ferroviária, individual e coletiva do destino.

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 ou visitante na experiência proporcionada pelas atividades turísticas, considerando aqui os atrativos ferroviários.

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, patrimonializado e musealizado. 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*, visitaçaõ guiada na perspectiva do turismo cultural e pedagógico e da educação museal, entre outras.

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.

O destino Santos Dumont, MG tem na sua constituição histórica, os trilhos da 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, até as conexões dos elementos ferroviários legados como patrimônio mineiro na localidade. Assim, 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.

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.

Referências

BOSI, Ecléa. Memória e sociedade: lembranças de velhos. São Paulo: Companhia das Letras, 1979.

BRASIL. Ministério do Turismo. Coordenação Geral de Regionalização. Programa de Regionalização do Turismo - Roteiros do Brasil: Módulo Operacional. Roteirização Turística/ Ministério do Turismo. Secretaria Nacional de Políticas de Turismo. Departamento de Estruturação, Articulação e Ordenamento Turístico. Coordenação Geral de Regionalização. – Brasília, 2007.

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>. Acesso em 15 de junho de 2023.

GONÇALVES, José Reginaldo Santos. Ressonância, materialidade e subjetividade: as culturas como patrimônios. Horizontes antropológicos, v. 11, n. 23, p. 15-36, 2005.

GONZAGA, Luiz; CORDOVIL, Hervê. Vida de viajante. Gravadora: EMI-Odeon. Catálogo: 164 422891/2. 1981.

HALBWACHS, Maurice. A memória coletiva. São Paulo: Ed. Revista dos Tribunais Ltda, 1990.

HINTZE, Hélio. Guia de Turismo – Formação e perfil profissional. 1º Edição. São Paulo: Editora ROCA, 2005.

IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Patrimônio imaterial: o registro do patrimônio imaterial. Brasília: IPHAN, 2000.

SOARES, Geísa Martins; BRITTES, Gicele. Turismo é Bom e dá Trabalho. III Seminário Nacional de Turismo e Cultura. Casa de Rui Barbosa. Rio de Janeiro 2019.

TAVARES, Adriana de Menezes. *City Tour*. 1ª Edição. São Paulo: Editora Aleph, 2002 – Coleção ABC do Turismo

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.