



UFOP

Universidade Federal de Ouro Preto – UFOP
Escola de Direito Turismo e Museologia – EDTM
Departamento de Turismo – DETUR

Marina Izepan

**O OFÍCIO DO FERROVIÁRIO DO TREM VALE EM OURO PRETO E MARIANA: da
ausência da valorização da profissão à sua importância para o patrimônio cultural**

Ouro Preto – MG

2021

Marina Izepan

**O OFÍCIO DO FERROVIÁRIO DO TREM VALE EM OURO PRETO E MARIANA: da
ausência da valorização da profissão à sua importância para o patrimônio cultural**

Monografia apresentada ao curso de Turismo da
Universidade Federal de Ouro Preto, como requisito parcial
para a obtenção do título de Bacharel em Turismo.

Orientadora: Prof^a. Dra. Maria do Carmo Pires

Ouro Preto – MG

2021

SISBIN - SISTEMA DE BIBLIOTECAS E INFORMAÇÃO

I98o Izepan, Marina .

O ofício do ferroviário do trem vale em Ouro Preto e Mariana
[manuscrito]: da ausência da valorização da profissão à sua importância
para o patrimônio cultural. / Marina Izepan. - 2021.

76 f.: il.: color., gráf., mapa.

Orientadora: Profa. Dra. Maria do Carmo Pires.

Monografia (Bacharelado). Universidade Federal de Ouro Preto. Escola
de Direito, Turismo e Museologia. Graduação em Turismo .

1. Turismo - História. 2. Ferroviárias. 3. Artes e Ofício. 4. Patrimônio
Cultural. I. Pires, Maria do Carmo. II. Universidade Federal de Ouro Preto.
III. Título.

CDU 338.48

Bibliotecário(a) Responsável: Maristela Sanches Lima Mesquita - CRB-1716



FOLHA DE APROVAÇÃO

Marina Izezan

O ofício dos ferroviários do Trem Vale em Ouro Preto e Mariana: da ausência da valorização da profissão à sua importância para o patrimônio cultural

Monografia apresentada ao Curso de Turismo da Universidade Federal de Ouro Preto como requisito parcial para obtenção do título de Bacharel em Turismo

Aprovada em 26 de agosto de 2021

Membros da banca

1º Avaliadora: Profa. Dra. Kerley dos Santos Alves - Universidade Federal de Ouro Preto

2º Avaliador: Prof. Dr. Rodrigo Burkowski - Universidade Federal de Ouro Preto

3º Avaliadora (orientadora): Profa. Dra. Maria do Carmo Pires - Universidade Federal de Ouro Preto

Profa. Dra. Maria do Carmo Pires, orientadora do trabalho, aprovou a versão final e autorizou seu depósito na Biblioteca Digital de Trabalhos de Conclusão de Curso da UFOP em 31 de agosto de 2021



Documento assinado eletronicamente por **Maria do Carmo Pires, PROFESSOR DE MAGISTERIO SUPERIOR**, em 31/08/2021, às 00:07, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://sei.ufop.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **0214891** e o código CRC **C43F05B4**.

Dedico este trabalho a Isabela Harumi, com esperança que quando puder compreender esta dedicatória o mundo seja melhor para uma menina/mulher viver e realizar seus sonhos.

AGRADECIMENTOS

Agradeço por toda a trajetória, pelo conhecimento e experiências adquiridos até aqui, a todos aqueles que cruzaram o meu caminho, nenhum encontro é por acaso, aos meus pais e minha família que apesar da distância nunca me deixaram só, por todos os amigos que se tornaram família, me apoiaram, ajudaram, motivaram e deixaram os dias mais leves, alegres e divertidos, sou eternamente grata a vocês, carrego comigo um pouquinho de cada um.

Agradeço também a Universidade Federal de Ouro Preto, funcionários, servidores e professores pelo ensino público de qualidade, em especial a minha orientadora Professora Doutora Maria do Carmo Pires, pelo compartilhamento de saberes, paciência e apoio. Obrigada também a todos os colegas de trabalho que participaram do questionário complementar desta pesquisa.

“A essência do conhecimento consiste em aplicá-lo, uma vez possuído ”

Confúcio

RESUMO

Esta monografia versa sobre como é representado o ofício do ferroviário em lugares de memória, uma vez que existe a proteção através do tombamento da ferrovia e dos artefatos ligados a ela, como objetos, máquinas e documentos, mas pouco se fala das personas que se engajam para manter uma ferrovia operante, são experiências não compartilhadas, memórias esquecidas e histórias apagadas. O foco deste estudo foi a ferrovia que liga as cidades históricas de Minas Gerais, Ouro Preto e Mariana, o Trem Vale que apresenta em suas estações espaços de memória, mas que pouco contam sobre os ferroviários. Com o objetivo de compreender a influência desta ferrovia na região, no como se desenvolve o projeto cultural e educacional no ativo, e como o ofício do ferroviário é visto e representado nos espaços do trem, permitindo que os próprios relatem sua visão sobre o tema abordado. Em síntese este trabalho buscou trazer uma colaboração para os estudos da relação do modal ferroviário como patrimônio cultural nacional, além de traçar parte da história das ferrovias no Brasil e trazer à tona a importância de valorizar mais a história oral dos envolvidos na atividade, não existe uma maria fumaça operante sem um maquinista com conhecimento para conduzi-la sendo assim que o trabalho/ofício do ferroviário seja mais valorizado, que esta monografia possa servir como base para outros estudos relacionados aos temas abordados.

Palavras-chave: Ferrovia. Memórias. História. Ofício. Trem Vale.

ABSTRACT

This monograph is about how the railway's craft is represented in places of memory, since there is protection through the overturning of the railway and the artifacts linked to it, such as objects, machines and documents, but little is said about the personas who engage to keep a railroad running, its unshared experiences, forgotten memories and erased stories. The focus of this study was the railroad that connects the historic cities of Minas Gerais, Ouro Preto and Mariana, the Trem Vale, which has memory spaces in its stations, but which have little to say about railroads. In order to understand the influence of this railway in the region, in how the cultural and educational project is developed in the active, and how the railway's craft is seen and represented in the spaces of the train, allowing them to report their views on the topic addressed. In summary, this work sought to contribute to the studies of the relationship of the railway modal as a national cultural heritage, in addition to tracing part of the history of railways in Brazil and bringing to light the importance of giving more value to the oral history of those involved in the activity. an operant maria smoke without a machinist with knowledge to drive it, so that the railway's work/craft is more valued, that this monograph can serve as a basis for other studies related to the topics covered.

Keywords: Railroad. Memories. Story. Craft. Trem Vale.

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ANTF - Associação Nacional dos Transportes Ferroviários

CEDUC - Coordenação de Educação Patrimonial

DAF - Departamento de Articulação e Fomento

DNIT - Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes

FEOP - Fundação Educativa de Rádio e Televisão de Ouro Preto

IPHAN - Instituto do Patrimônio Histórico Artístico Nacional

OCA - Organização Cultural Ambiental

RFFSA - Rede Ferroviária Federal

SRBC - Santa Rosa Buerau Cultural

UFOP - Universidade Federal de Ouro Preto

UNESCO - Organização das Nações Unidas para a Educação a Ciência e a Cultura

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 – Mapa das ferrovias ativas no Brasil	24
Figura 2 - Nuvem de palavras 1.....	49
Figura 3 - Nuvem de palavras 2.....	50
Figura 4 - Nuvem de palavras 3.....	51
Gráfico 1 - Sexo	41
Gráfico 2 - Idade	42
Gráfico 3 – Qual sua cor ou raça?	42
Gráfico 4 – Grau de escolaridade	43
Gráfico 5 - Qual a situação profissional como ferroviário (a)?	44
Gráfico 6 - Quanto tempo atuou/atua a função de ferroviário?	45
Gráfico 7 – Você pretende continuar exercendo a profissão de ferroviário ao longo de sua vida?	45
Gráfico 8 - Em um grau de satisfação: o quanto você se sente realizado em sua profissão? (Onde 0 é nada satisfeito(a) e onde 5 é muito satisfeito(a)).....	46
Gráfico 9 - Em um grau de satisfação: Você se sente bem remunerado exercendo a sua profissão? (Onde 0 é nada satisfeito(a) e onde 5 é muito satisfeito(a))	46
Gráfico 10 - Você considera o seu trabalho como ferroviário (a) exaustivo?	47
Gráfico 11 - Além de você algum outro familiar é ou foi ferroviário (a)?	41
Gráfico 12 - Você sabe o que é um patrimônio material ou imaterial?	49
Gráfico 13 - Você sabia que desde 2008 a ferrovia no Brasil é considerada um patrimônio material nacional?	52
Gráfico 14 - Alguns ofícios no Brasil são considerados patrimônios imateriais. Você sabia disso?.....	53
Gráfico 15 - Para você o ofício de ferroviário (a) deveria ser considerado um patrimônio imaterial brasileiro?	53
Gráfico 16 - Você já visitou o trem Vale Mariana e Ouro Preto?	55
Gráfico 17 – Para você, o ativo Trem Vale Mariana e Ouro Preto, deveria ser tombado como patrimônio?	56

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	12
I CAPÍTULO – 1 AS FERROVIAS E O OFÍCIO DOS FERROVIÁRIOS	15
1.1 As ferrovias no Brasil	15
1.2 Os ofícios dos ferroviários e suas histórias.....	19
1.3 As ferrovias e os ferroviários como patrimônio cultural.....	22
II CAPÍTULO 2 – CAPÍTULO2 “TREM VALE” PATRIMÔNIO CULTURAL: A AUSÊNCIA DE QUEM O MOVE.	24
2.1 Educação patrimonial: exemplificação e conceitos.....	27
2.2 O projeto Trem Vale.....	30
2.3 A ausência “de quem o move”:a falta de registro nos espaços do projeto.....	36
III CAPÍTULO 3 – REGISTRO DOS OFÍCIOS DOS FERROVIÁRIOS.....	40
3.1 O perfil dos ferroviários (as).....	40
3.2 “Ferrovia e Patrimônio”: Os conhecimentos dos participantes sobre.....	49
3.3 Trem Vale Ouro Preto e Mariana, a percepção dos ferroviários sobre o ativo	54
CONSIDERAÇÕES FINAIS	46
APÊNDICE A - Questionário Aplicado.....	65

INTRODUÇÃO

As ferrovias são sinônimo de desenvolvimento no mundo, por onde uma ferrovia passa em seu entorno se desenvolvem cidades e vilarejos, o trem ele não carrega apenas cargas e pessoas, transporta sonhos, memórias e histórias. Mas no Brasil de uma hora para outra as extensas ferrovias que existiam no país pararam de operar, dando espaço cada vez mais para as rodovias, os trilhos foram deixados a esmo, locomotivas pararam, já não se escutava o apito do trem chegando nas estações e os trabalhadores que nela prestavam serviços e construíam sua história também foram esquecidos.

Esta monografia versa sobre como é representado o ofício do ferroviário em lugares de memória, uma vez que existe a proteção através do tombamento da ferrovia e dos artefatos ligados a ela, como objetos, máquinas e documentos, mas pouco se fala das pessoas que se engajam para manter uma ferrovia operante, são experiências não compartilhadas, memórias esquecidas e histórias apagadas. O foco deste estudo foi a ferrovia que liga as cidades históricas de Minas Gerais, Ouro Preto e Mariana, o Trem Vale que apresenta em suas estações espaços de memória, mas que pouco contam sobre os ferroviários. Esta ferrovia que é mantida pela mineradora Vale s/a, tem como foco as comunidades que circundam os trilhos, a fim de criar uma aproximação com a comunidade que é afetada pela atividade da empresa na região, através de eventos sociais e um projeto voltado para a Educação Patrimonial, para além disso está é reconhecida como ativo cultural e integra a atividade turística das duas cidades. Com o objetivo de compreender a influência desta ferrovia na região, no como se desenvolve o projeto cultural e educacional no ativo, e como o ofício do ferroviário é visto e representado nos espaços do trem, permitindo que os próprios relatem sua visão sobre o tema abordado.

A motivação para trabalhar com este tema, se deu pela vivência com o espaço do Trem Vale, através do programa de estágio realizado entre os anos de 2018 a 2020 e a proximidade e contato com os colegas ferroviários e o público que visitava o local.

Ademais, utilizou-se nesta pesquisa, inicialmente, o levantamento bibliográfico sobre a temática aborda Matos (2017), Zambello (2005), Santos, Vieira e Mamede (2008), Lewinski (2017), Siviero (2015) e Fonseca (2003) além de documentos oficiais

do projeto Trem Vale e do IPHAN. Para além, aplicou-se questionário a 39 ferroviários e ex ferroviários da empresa Vale s/a, entre 21 de julho de 2021 a 1 de agosto de 2021. O questionário foi composto por 38 perguntas, entre opções de múltiplas escolhas e questões dissertativas direcionadas livres. Participaram da pesquisa 39 pessoas, maiores de 18 anos, sendo 6 mulheres e 33 homens. Os dados levantados a partir da aplicação do questionário passaram por tratamento estatístico e serão analisados nesta monografia.

A presente monografia está dividida em três capítulos. No primeiro, intitulado “As ferrovias e os ofícios dos ferroviários” dividido em três subtítulos, faz-se uma breve contextualização da temática das ferrovias no Brasil, desde os primórdios até a estagnação das mesmas, tomadas pelas rodovias, com enfoque em Minas Gerais e o desenvolvimento do ramal ferroviário nas cidades históricas de Ouro Preto e Mariana, onde se encontra o Trem Vale, local de estudo deste trabalho. O segundo tópico trata especificamente sobre os ferroviários e suas histórias, mostrando a importância da figura para desenvolver, manter e operar as ferrovias, para além de melhor contar suas experiências, expressando o vínculo afetivo com a profissão e mostrando como foram esquecidos junto ao fim das ferrovias. Por último é relatado o fato das ferrovias serem consideradas patrimônio cultural, mas o como esse patrimônio é abordado nos espaços de memória, anulando o ferroviário e dando enfoque apenas para o material.

No segundo capítulo “Trem Vale” patrimônio cultural: a ausência de quem o move. Faz uma conceituação sobre educação patrimonial e seus conceitos e como o fato de conhecer ou não sobre afeta a sociedade e sua história, como é imprescindível sensibilizar o olhar das pessoas para com seus patrimônios e assim preservá-los. A segunda parte do capítulo relata sobre o projeto Trem Vale que opera nas duas cidades mineiras desde 2006, para além do passeio de trem e a atividade turística, o quanto esse projeto é educacional e social, atendendo as comunidades e distritos da região, com parceria com a Universidade Federal de Ouro Preto, como são geridos os espaços do projeto e qual seu principal objetivo. No terceiro tópico é relativizado os espaços do projeto com a falta de representação dos ferroviários nos mesmos, além de referenciar esta deficiência em outros espaços de memória como o museu de “Artes e Ofícios” em Belo Horizonte – MG e também um estudo feito no Museu Nacional Ferroviário em Portugal com a mesma temática.

Por fim, no terceiro capítulo, realiza-se a análise e discussão dos dados levantados na pesquisa. O referente capítulo está dividido em três subtítulos, contando com representações em gráficos das respostas dos participantes, o primeiro busca traçar o perfil dos ferroviários e ex ferroviários que participaram do questionário, enfatizando alguns tópicos relevantes para a pesquisa, buscando entender um pouco da relação com a profissão e suas influências. No segundo foram demonstradas as repostas referente ao conhecimento dos participantes sobre os principais objetos de estudo desta monografia, sendo esses patrimônios culturais, as ferrovias como patrimônio e tombamento de ofícios, no último tópico e também última parte da pesquisa foi destinada a compreender como os próprios ferroviários e funcionários da empresa percebem e enxergam o Trem Vale Ouro Preto e Mariana, qual sua importância e a visão sobre alguns aspectos do ativo cultural, e se os mesmos consideram importante o desenvolvimento das ferrovias no Brasil.

I CAPÍTULO 1 - AS FERROVIAS E O OFÍCIO DOS FERROVIÁRIOS

No dia 30 de abril de 1854 na inauguração da primeira estrada de ferro do Brasil, Irineu Evangelista de Souza, também conhecido como Barão de Mauá pronunciou: "...esta estrada de ferro, que se abre hoje ao trânsito público, é apenas o primeiro passo de um pensamento grandioso. Esta estrada, Senhor (D. Pedro II), não deve parar..." (Barão de Mauá, na inauguração da **estrada de ferro** Rio-Petrópolis, em 1854) o pensamento e desejo do Barão de Mauá, durou por alguns anos, mas com o passar do tempo e a evolução de outros meios de transporte, o que realmente fora grande um dia, hoje quase se extinguiu em um país de tamanha extensão, assim como mostra o relato do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) sobre a Rede Ferroviária Federal (RFFSA). "A empresa suportava sério desequilíbrio técnico operacional, decorrente da degradação da infra e da super estrutura dos seus principais segmentos de bitola métrica e da postergação da manutenção de material rodante, que ocasionaram expressiva perda de mercado para o modal rodoviário. " Entretanto, pelo mundo as ferrovias continuaram a se desenvolver, mas em solo brasileiro estagnou, e onde ficaram os registros dessa história? Ou então sobre as pessoas que fizeram parte desta?

Neste capítulo foi retratado desde a ascensão, ao declínio da malha ferroviária no Brasil seccionando para o estado de Minas Gerais, com ênfase para estrada de ferro situada nos municípios de Ouro Preto e Mariana e como a mesma trouxe certa evolução e dinamismo por onde se desenvolvia, diante disso é abordado também os personagens envolvidos em todo o processo que não podem ser dissociados a história, os ferroviários, suas relações com o ofício e a paixão que transpassa por gerações pela ferrovia, essa que permanece como elemento de memória através de um inventário administrado pelo IPHAN desde 2008.

1.1 As ferrovias no Brasil

A estrada de ferro teve uma disseminação no Ocidente no século XIX, estratégia vinda da Europa, por conta da revolução industrial, que enaltecia uma evolução para o continente, segundo Borges (2011, p. 28), "o Mundo Ocidental conheceu um fenômeno denominado *coqueluche ferroviária* para expressar a grande expansão das vias férreas na época". No Brasil esse meio de transporte passou a se constituir no

início da década de 1850, quando o visionário Irineu Evangelista de Souza, mais conhecido como Barão ou Visconde de Mauá, entrou em contato com o governo para iniciar a construção da linha férrea:

[...] mais precisamente em 30 de abril, é inaugurado o primeiro trecho ferroviário do país, que levaria Mauá a assim se pronunciar: 'Esta Estrada de Ferro que se abre hoje no trânsito público é apenas o primeiro passo na realização de um pensamento grandioso. Esta Estrada não deve parar [...]' (MATOS, 1990, p. 12).

É notório que a intenção de estabelecer malhas ferroviárias no país se deu por conta do transporte de suprimentos entre os principais polos da agricultura da época, atendendo ao anseio de uma elite, em especial latifundiários monocultores, que detinham de uma mão de obra escravista (GÓMEZ, 2018) principalmente para a indústria do café. Segundo Matos (1990, p. 10-11) "parece fora de dúvida que a nossa Ferrovia surgiu e, se desenvolveu 'à cata' do café, isto é, a Estrada de Ferro seguiu de perto o caminho feito pelo cafezal".

Assim como o desenvolvimento da indústria agricultora, as cidades, as pessoas, seus modos de vida e a cultura local em si, experimentava inevitavelmente as mudanças que vinham com a ferrovia. Ao lado de uma estação de trem existia uma nova e massiva movimentação de pessoas e máquinas, aqueles que dependiam do meio de transporte, ou que trabalhavam diretamente com a manutenção ou com as cargas e suprimentos que vinham em seus vagões. A atividade desse modal atraía e necessitava de mão de obra tanto local como as estrangeiras que detinham de um conhecimento especializado, assim sendo a formação de lugarejos e ou o crescimento deles também se dava por conta de pontos estratégicos das ferrovias, que ligavam aos grandes centros urbanos da época, como afirmam Martins e Filho (1998)

A importância relativa das cidades pode mudar também como o desenvolvimento de novas modalidades de transporte, isto é, o padrão e o tamanho de uma cidade são largamente moldados pela natureza das disponibilidades de transporte (MARTINS & FILHO, 1998, p. 72).

Diante do "boom" das ferrovias no Brasil, surgiram questionamentos de ambos os setores, de um lado uma elite que via com bons olhos o escoamento do café através das estradas de ferro, e a de outro as regiões que não detinham desse suprimento e ficavam por fora do planejamento dos ramais. Outro fato importante é que a companhia Pedro Segundo na época, tinha a intenção de interligar todo o país através

dos trilhos, mas devido à diferença de solo, principalmente nas regiões montanhosas de Minas Gerais, precisava estabelecer um padrão de construção e as bitolas se tornaram a principal discussão:

A sua bitola de 1,6 metros, embora mais robusta que a bitola estreita de um metro usada em outras linhas da Mata, fez com que custasse mais para construir e que fosse menos prática para a região de terreno montanhoso e de encostas íngremes. A bem da verdade, a intenção era integrar o país inteiro com a ferrovia, e deste ponto de vista a bitola mais larga fazia sentido (BLASENHEIM, 1996, p. 93).

E diante dessa incerteza de qual melhor equipamento usar é que a companhia Pedro Segundo optou pela bitola mais larga, que era mais cara e acabou decretando falência em 1858, apesar de ter perdurado por muitos anos ainda, através de apoiadores.

Os trilhos chegaram em Minas Gerais por volta de 1869, com a inauguração da Estrada de Ferro Dom Pedro II, depois nomeada Central do Brasil, que chegou em Belo Horizonte 25 anos depois, financiada pelo governo. Em 1874 a linha férrea Leopoldina era de suma importância, como também por exemplo Vitória a Minas e Oeste de Minas que conectavam o território ao litoral do país e outras localidades. Fazendeiros e mineiros consideravam a ferrovia uma evolução para a localidade, “estava a crença compartilhada por todos os mineiros que as ferrovias estimulariam o crescimento econômico em toda a província integrando as regiões e estimulando exportações” (BLASENHEIM, 1996, p. 83), ainda que muitos ramais foram sabotados e não passaram do papel, fosse por falta investimento ou simplesmente por existirem ramais mais efetivos. Em 1888 a Pedro Segundo escalou a Mantiqueira e começou a adentrar o centro de Minas. Quando a ferrovia “nacional” chegou em Ouro Preto em 1888 a seção mineira contava com 725 quilômetros (BLASENHEIM, 1996).

Apesar de em alguns registros conter que a ferrovia chegou em Ouro Preto em 1888, foi um ano antes que os ouropretanos viram uma locomotiva chegar na estação da cidade. Mas, segundo os jornais da época, a primeira viagem foi realizada no dia 1º de janeiro de 1888, o tráfego fora provisoriamente liberado tanto para pessoas como para bagagens e encomendas, mas sua cerimônia oficial de inauguração ocorreu dezenove meses depois. No dia 23 de julho de 1889 Dom Pedro II, imperador na época, chegou com a família imperial em um trem de luxo na cidade, as casas

estavam enfeitadas e fogos de artifícios estalaram na Praça Tiradentes (ALMANAQUE, 2012).

Por conta da importância histórica da cidade, a estação de Ouro Preto recebeu outra figura de renome para o país, o então presidente da República Getúlio Vargas, em 1938 que chegou para a cerimônia de repatriamento das cinzas dos inconfidentes. O ramal de Ouro Preto em 1912, começou a ser prolongado, com 17 quilômetros de linha e mais três estações ao longo do trajeto nomeadas essas de Itacolomy, Passagem de Mariana e Mariana, a última inaugurada somente em 12 de outubro de 1914, facilitando a locomoção da população, e o ramal se estendeu até a cidade de Ponte Nova. Foi nesse mesmo trecho que ligava as cidades históricas de Ouro Preto e Mariana que na década 1980 a Rede Ferroviária Federal implantou o Trem dos Inconfidentes, que era um trem turístico, ressignificando o espaço (ALMANAQUE, 2012).

A partir da década de 1930 o sistema ferroviário começou a estagnar, seu crescimento já não era mais o mesmo e, de acordo com Silveira,

Para viabilizar a eficiência das ferrovias, Getúlio Vargas passou a estatizar parte da malha nacional. As estatizações só foram concretizadas em 1957, com a criação da RFFSA (Rede Ferroviária Federal S/A). Esses acontecimentos foram fundamentais para que o setor não entrasse em decadência (SILVEIRA, 2002, p. 66-67).

O fato é que as vias férreas passaram a competir com o setor rodoviário. Entretanto, devido à falta de investimento, as ferrovias foram sendo deixadas a esmo. Silveira afirma que:

A partir de 1995 tem início o processo de desestatização das ferrovias federais (RFFSA, Ferronorte, Norte-Sul e outras) e estaduais (Fepasa-ferrovia Paulista S/A e Ferropar – Ferrovia Paraná S/A), concedidas a empresas privadas, gerando forte processo de reestruturação (compra de locomotivas e vagões no mercado internacional, melhora dos sistemas de logística e de comunicação, desativação de trechos antieconômicos formação de oligopólios) no setor ferroviário brasileiro (SILVEIRA, 2002, p. 67).

Desta forma, o setor rodoviário se tornou um grande concorrente. Para Paula (2000), além do crescimento das rodovias, muitas delas ao lado das ferrovias seguindo o curso das mesmas, o setor automobilístico havia crescido relativamente, levando certas regiões que teriam sido por anos servidas pelos trens a optar pelo uso do modal

rodoviário.

1.2 Os ofícios dos ferroviários e suas histórias

Os ofícios circundam as sociedades desde a antiguidade. O mestre de ofício representa os importantes agentes de construção e oferta de serviços, transmissores de saberes e fazeres que contemplam a organização de uma classe. Destarte,

Ora, o mestre de um ofício é sempre um sabedor, é alguém bastante diferenciado que encarna um semideus, um pactuante com o sobrenatural, um detentor de um tipo de liderança, sobretudo por ser aquele que transforma, que inaugura um novo estado cultural. É da sua memória que se projeta a construção do mundo (FERREIRA, 1996, p. 103).

Esses fazeres não são necessariamente ensinados em uma escola e não existe um curso para aprende-los, são saberes e modos de fazer que passam de mestre para aprendiz, de geração em geração dentro de famílias e assim sucessivamente, o que os tornam únicos.

O exercício de qualquer ofício, nesse sentido, pressupõe que o seu realizador domine os processos que lhe são inerentes e seja capaz de executá-los de maneira a observar como cada momento, cada detalhe por diminuto que seja, cada gesto ainda que automático, resulta de uma unidade em que os fragmentos só justificam sua existência por fazerem parte do todo (SOUZA NETO, 2005, p. 250).

Os mestres de ofícios necessitam de seus materiais, suas máquinas, de matéria prima, de suas oficinas. Segundo Manoel de Souza Neto (2005), a oficina é considerada um templo onde os rituais de criação e de fazeres acontecem, com seus códigos, regras, noções únicas, onde não só se materializam demandas, mas onde é criada a identidade entre os indivíduos que partilham daquele espaço a partir dos seus conhecimentos. Assim quando as pessoas e seus ofícios são reverenciados, seu conhecimento é reconhecido, mas também sua individualidade, suas paixões para além da sua função. É importante compreender que quando se fala de um trabalhador, está se referindo a história de vida de alguém, suas memórias, lembranças, que por consequência se cruza com seu trabalho que é de serventia de um bem maior. Partindo da discussão sobre o ofício do ferroviário, Souza afirma que:

Nos anos se que seguiram à abolição da escravidão, o mundo do trabalho ferroviário na Bahia, como em algumas regiões brasileiras, foi marcado por políticas de disciplinarização e tentativas específicas de reorganização e regulamentação do processo de trabalho (SOUZA, 2007, p. 47).

É em dado momento da história, quando os ofícios passaram a se mesclar com a cultura operária concomitantemente com o contexto histórico da revolução industrial que alcançava o país, que a classe ganha apreço.

Os ferroviários em todo o mundo são vistos como um setor diferenciado da classe trabalhadora, seja pela dignidade dos seus uniformes, pela relação com a máquina e a velocidade materializadas na figura do maquinista, seja ainda pela ideia de constituírem um setor bem remunerado, organizado e mais estável da classe trabalhadora. (RIBEILL, 1980 apud LANNA, 2016, p. 506).

A profissão dos ferroviários foi uma das primeiras a se enxergar como categoria, com sindicatos e afins no país. História de trabalhadores que escondia trágicos relatos de exploração, más condições de trabalho e até insalubridade, para Lanna (2016), o discurso da elite brasileira, principalmente a ligada ao setor ferroviário era contraditório em si, afinal as ferrovias eram vistas e faladas como um fator de progresso, uma nova fase para os trabalhadores do país, mas a realidade era completamente diferente, principalmente para aqueles que eram ligados ao trabalho que não exigia tanta qualificação.

As duras condições de vida e de trabalho registradas nesse período, como ataques de índios, doenças endêmicas, condições insalubres, atrasos contínuos de pagamento, falta de suprimentos alimentares etc., levaram os profissionais promoverem inúmeras paralisações e revoltas contra os empreiteiros (CORREA; MACHADO, 2014, p. 75).

Por um lado, a ferrovia necessitava de trabalhadores que detinham um conhecimento específico, como por exemplo engenheiros que em sua maior parte eram buscados fora do país, por outro a demanda de serviços braçais, que não necessitavam de tanto conhecimento teórico, empregando homens de vários lugares, incluindo analfabetos e muitos buscavam e viam na ferrovia uma alternativa de melhorar a situação da família, sujeitando-se às condições impostas. Em contrapartida ao trabalho dos ferroviários visto por todas essas precariedades, o mesmo também remete a uma disciplina, que seguia horários bem calculados, o que evitava atrasos e era mais que normal que uma cidade tivesse seu tempo regido pelos horários do trem e da movimentação das estações, Zambello afirma isso na seguinte passagem:

Nas ferrovias as ações dos indivíduos ficavam circunscritas dentro do “Horário” dos horários dos trens e restritas a uma distância determinada: nas dependências das estações, no pátio, nas linhas, ou no bairro operário

formado ao lado das estradas de ferro. As Ferrovias envolviam os trabalhadores e suas famílias (ZAMBELLO, 2005, p. 261).

Dentro do setor ferroviário existiam inúmeras possibilidades e cargos, como afirma Vieira (2011, p. 115) “eram maquinistas, foguistas, graxeiros, chefes de trem, guarda-freios, conservadores de linha, feitores, chefes de turma, tunileiros, ferreiros, soldadores, torneiros, eletricitas, bagageiros, carregadores, etc.”. Diante dessas muitas possibilidades de cargos exercidos majoritariamente por homens e toda a masculinidade que envolve essa atmosfera, faz-se necessário analisar o cenário da época em que as ferrovias começaram a surgir, por volta do final do século XIX, o meio cultural e a sociedade brasileira da época quando as mulheres não tinham espaço, como argumenta Silva (2013, p. 14) “As mulheres por muito tempo foram vistas como ‘seres’ acessórios, secundários e inferiores no meio operário brasileiro e na sociedade como um todo.” Assim no meio ferroviário não era diferente, seguindo a argumentação da autora:

[...] são lembradas pelos outros ferroviários, geralmente uma parcela de homens ligados à vida administrativa da ferrovia, como mulheres de conduta questionável, até mesmo como “vagabundas”. O direito da mulher casada ao trabalho dependia da autorização do marido ou da decisão judicial. E quando mulheres não estavam no lar, que era visto como o seu lugar passou a ser identificada como “mulher pública”, demonstrando dificuldade cotidianas que as funcionárias ferroviárias enfrentando para romper os preconceitos da exclusão (SILVA, 2013, p. 53).

Estes fatores colaboraram para que a conjuntura do meio ferroviário fosse lembrada e exaltada pela figura do homem, assim abordada por Gómez (2018, p. 25) “...a compreensão da masculinidade no trabalho ferroviário pode ser feita por meio de um mergulho na cultura visual do Ocidente, que inclui o imaginário do herói, do trem/máquina e do próprio trabalho enquanto um valor fundante”. Assim, é importante ressaltar e questionar acerca do trabalho das mulheres nas ferrovias e a significância dessa figura no meio.

As ferrovias foram do seu auge ao abandono em pouco tempo e inúmeros ferroviários ficaram a esmo, “o relógio parou sem que os trabalhadores fossem avisados e as experiências vividas nos trilhos e caminhos do trem vão sendo descartadas. O trabalho ferroviário pertence ao passado, e o passado foi esquecido” (ZAMBELLO, 2005, p. 10). Não só o ferroviário em si, mas as estações, os trilhos e as máquinas foram sendo abandonadas, o transporte não se fazia mais necessário como antes com a expansão das rodovias, e assim não só a herança material, mas

também o conhecimento de cada trabalhador foi se perdendo pois já não era mais útil, detentores de saberes únicos e especializados perderam sua serventia, o que não quer dizer que para os mesmos aquela vivência tenha perdido seu significado.

[...] o ofício era a unidade básica; a célula elementar do processo de trabalho. Dentro de seu ofício, cada trabalhador era senhor de um acervo de conhecimentos tradicionais e dos métodos e procedimentos que eram deixados a seu critério. Cada trabalhador detinha um conhecimento acumulado de materiais e práticas pelas quais a produção era realizada no ofício. Eram vários ofícios, cada qual representando um ramo da divisão social do trabalho. Havia no corpo e na mente do trabalhador uma combinação de conceitos e habilidades físicas de sua especialidade (BRAVERMAN, 1977, p. 100, apud GARCIA, 1992, p. 53)

Por mais que a evolução tenha obrigado os ferroviários a deixarem de lado sua profissão, é nítido que ao recordar do seu histórico, sempre falam do trabalho exercido com amor e orgulho. Garcia reafirma esse sentimento no trecho “as relações daí advindas deixam transparecer relações paternalistas que sustentaram o amor dos ferroviários pela ferrovia. As mesmas desenvolveram neles o desejo de servir e desenvolver a ferrovia. Os ferroviários amaram a ferrovia acima de suas próprias vidas” (GARCIA, 1992, p. 142). Os ferroviários lutam para que a ferrovia não morra de vez, mantendo a história viva.

1.3 As ferrovias e os ferroviários como patrimônio cultural

O patrimônio cultural é de fundamental importância para a memória, a identidade e a criatividade dos povos e a riqueza das culturas. Esta afirmação demonstra o que vem a ser o patrimônio cultural, termo apresentado pela UNESCO e concebido na Convenção do Patrimônio Mundial de 1972 e adotado por cerca de 190 países, incluindo o Brasil, que se propuseram a identificar, resguardar e preservar quaisquer materiais na respectiva área (UNESCO, 2007). As novas concepções de patrimônio cultural ampliaram o leque de possibilidades de reconhecimento dos bens culturais, como o saber fazer e os diferentes ofícios: “Na passagem evolutiva do conceito de patrimônio histórico e artístico para o de patrimônio cultural, incorporaram-se os dois sentidos: o da materialidade e o da imaterialidade” (OUTRAS, 2010, p. 247).

No Brasil, existe um órgão federal nomeado Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) responsável por todo e qualquer patrimônio do nosso país,

incluindo seu processo de reconhecimento, tombamento e posteriormente por mantê-lo. Os conceitos de material e imaterial, anteriormente citados, são definidos pelo órgão da seguinte maneira:

Material: os bens tombados de natureza material podem ser imóveis como as cidades históricas, sítios arqueológicos e paisagísticos e bens individuais; ou móveis, como coleções arqueológicas, acervos museológicos, documentais, bibliográficos, arquivísticos, videográficos, fotográficos e cinematográficos. Imaterial: as práticas, representações, expressões, conhecimentos e técnicas – com os instrumentos, objetos, artefatos e lugares culturais que lhes são associados – que as comunidades, os grupos e, em alguns casos os indivíduos, reconhecem como parte integrante de seu patrimônio cultural (IPHAN, 2000, p.3).

Mas diante de toda a conceituação do que seja um patrimônio, surgem algumas inquietações, quem decide o que é patrimônio? Depois de decidido, esse patrimônio é para que? E para quem? Perguntas essas que estão sempre presentes, tanto na sociedade quanto e principalmente dentro da academia, que ainda não se tem uma resposta definida, e talvez não a tenha tão breve.

Mesmo assim, continuamos a atribuir a nomenclatura de patrimônio a diversos bens, como às ferrovias, que englobam não apenas os trilhos, mas as máquinas e estações. “O Trem de ferro é, reconhecidamente, um dos ícones da cultura mineira. Assim como a extração do minério, ele é indissociável da história, da economia e da formação social do estado” (OUTRAS, 2010, p. 31). Considerado um patrimônio cultural, o trem, encontra sua justificativa e suporte para ser reconhecido como tal de diversas maneiras, mas principalmente pela sua importância para a memória coletiva:

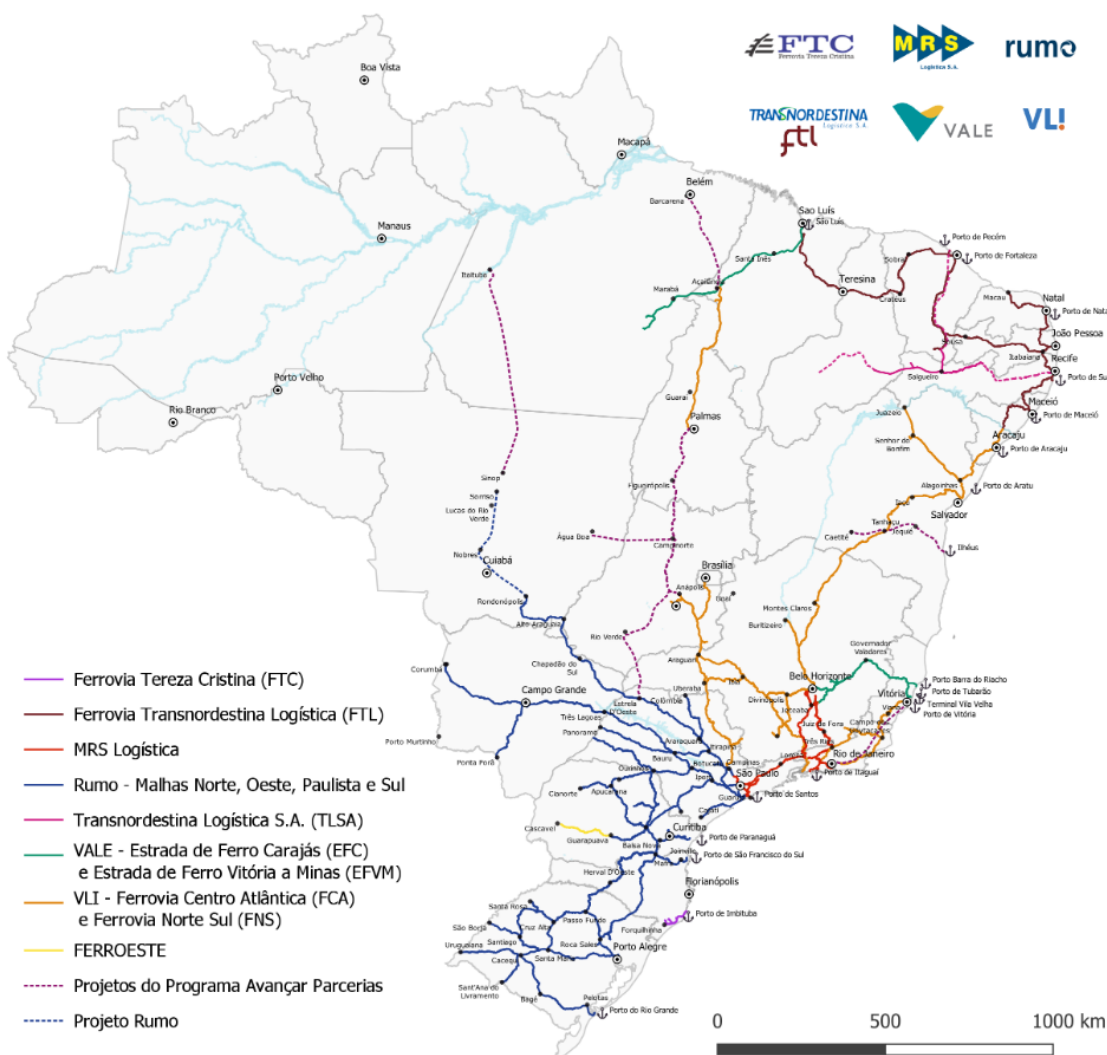
Então, com a incorporação de novas concepções nas práticas de tombamento a partir da democratização da cultura, o patrimônio da ferrovia no Brasil passou a pertencer ao inventário dos bens a serem preservados. Assim, sendo a ferrovia que, por mais de um século era símbolo de modernidade em que grupos sociais passaram a buscar uma representação de sua memória coletiva (LEWINSKY, 2017, p. 36)

Mas somente quando a Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA) passou por desestatização que todo o patrimônio ferroviário, que não estava ligado ao trabalho operacional desde meados século XIX, tornou-se responsabilidade do IPHAN, que por intermédio do Governo Federal instituiu um programa voltado para a atividade, nomeado Programa de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário (Preserfe) (LEWINSKY, 2017). Sendo assim, inúmeras estações ferroviárias foram

revitalizadas, bem como parte dos objetos destinados a lugares de memória, e alguns trechos que passaram para iniciativa privada foram restaurados, ou mantiveram-se em atividade:

O programa de resgate do transporte ferroviário de passageiros, de acordo com o PRF, tem como um dos objetivos a criação de condições para o restabelecimento do transporte de passageiros através das ferrovias, visando promover os atendimentos regionais, sociais e turísticos, onde se mostrar viável (MAMEDE; VIEIRA; SANTOS, 2008, p. 86).

Figura 1 - Mapa das ferrovias ativas no Brasil



Fonte: ANTF (Associação Nacional dos Transportes Ferroviários), 2019.

No mapa (figura1), é possível averiguar as ferrovias ativas ainda existentes no Brasil, que englobam não somente as de logística e transporte, mas também as ferrovias destinadas ao turismo, importante elemento para a preservação do

patrimônio cultural ferroviário do país.

Iniciando propostas de educação patrimonial, os trens turísticos conseguem aumentar o sentimento de pertencimento que a população tem em relação ao transporte ferroviário e à cultura local. Assim é possível não somente trazer à tona a memória daqueles que tiveram contato direto com o transporte ferroviário, mas também despertar nas gerações mais novas a curiosidade sobre o tema, proporcionando novas experiências, e criando novas memórias aos que viajam em um trem turístico, criando um elo entre tempos e gerações (MAMEDE; VIEIRA; SANTOS, 2008).

Porém de nada adianta termos todo esse patrimônio edificado, cheios de história e ainda ativos, se os principais integrantes dessa mesma história muitas vezes são ofuscados ou esquecidos diante da exuberância das máquinas, se são os próprios ferroviários que os movem. Do que resultaria uma maria fumaça, se não fosse o maquinista? Como se daria o embarque e toda a logística dentro de um carro de passageiros se não fosse os chefes de trem? E acima de tudo como um trem circularia em seus trilhos se não fosse pela manutenção dos oficiais de via permanente? Como já foi ressaltado, todo o conteúdo referente a ferrovia passou a ser responsabilidade do IPHAN, que segundo o órgão é composto por:

O patrimônio ferroviário oriundo da RFFSA engloba bens imóveis e móveis, incluindo desde edificações como estações, armazéns, rotundas, terrenos e trechos de linha, até material rodante, como locomotivas, vagões, carros de passageiros, maquinário, além de bens móveis como mobiliários, relógios, sinos, telégrafos e acervos documentais (IPHAN, 2014, p.4).

Percebe-se que toda a experiência e conhecimento dos ferroviários não se encaixam no detalhamento supracitado, sendo considerados como patrimônio cultural, apenas o conteúdo material da ferrovia. Para Zambello

[...] o ferroviário imagina o trem de passageiro e nele visualiza o seu trabalho, que por alguma razão desconhecida foi desvalorizado ao longo dos anos. O conhecimento lhe escapa, mas sobrevive a lembrança, a crítica, a ideia do trabalho realizado e apropriado por outro, a ideia do trem de passageiro e do seu valor de uso (ZAMBELLO, 2005, p. 329).

Apesar de atualmente existirem cursos profissionalizantes para quem deseja seguir carreira como ferroviário, estes são ainda escassos e é na prática e no convívio com outros ferroviários no cotidiano que se aprende as malícias do trabalho.

Antigamente esse conhecimento muitas das vezes era passado de pai para filho e assim foram surgindo gerações e gerações envolvidas nesse meio de transporte.

As experiências da prática do trabalho ferroviário que antes se afirmavam eternas anunciavam ao aprendiz os caminhos dos acertos. O pai anunciava ao filho as tarefas, as funções de cada ferramenta e este fazia exatamente igual ao mestre. A sabedoria encontrava seu destino, assim o trabalhador podia ver os resultados de seu trabalho nas mãos do aprendiz. O tempo não cessava (ZAMBELLO, 2005, p. 10).

A riqueza cultural que o homem carrega consigo, o seu ofício, sua experiência e sabedoria ao executar um trabalho ou atividade e suas paixões referentes a atividade que executa e a experiência que proporciona ao outro, deveriam ter seu reconhecimento perante a sociedade. “Assim, pode-se afirmar que a memória é individual e coletiva, construindo, destarte, um fenômeno construído, sendo possível também, estabelecer uma ligação intrínseca entre memória e identidade” como ressalta Amorim (2012, p. 109). Não tem como dissociar o *know-how* do ferroviário do patrimônio cultural material da ferrovia. Partindo do pressuposto de que os dois não se dissociam, estão intrinsecamente ligados, uma questão se faz necessária: por que o reconhecimento dos saberes e dos fazeres daqueles que viveram diretamente as experiências do setor ferroviário estão sendo deixados de lado nos espaços de memória ligados às ferrovias, seja eles museus, estações e afins? De nada vale um atrativo de transporte sem aquele que o move.

II CAPÍTULO - 2 “TREM VALE” PATRIMÔNIO CULTURAL: A AUSÊNCIA DE QUEM O MOVE

Como principal objeto de estudo deste projeto, foi escolhido o “Trem Vale” situado nas cidades históricas de Minas Gerais, Ouro Preto e Mariana, um importante atrativo turístico, cultural e histórico da região que preserva parte da história ferroviária do país, antiga Estrada de Ferro Dom Pedro II que ligava o Rio de Janeiro ao Vale do Paraíba e posteriormente a Minas Gerais, quando Ouro Preto ainda era capital da província de Minas Gerais, a mineradora Vale expõe “ Com o advento da ferrovia se delineou o novo rumo do desenvolvimento econômico da região, tanto em relação à industrialização quanto ao aproveitamento das suas riquezas minerais.”

Diante da relevância desta estrada de ferro, no ano de 2006 a mesma foi revitalizada pela Vale e fora implantado um projeto de educação patrimonial cultural e natural com foco das comunidades do entorno com parceria até então da agência mineira Santa Rosa Bureau Cultural, disseminando conhecimento, compartilhando e valorizando a cultura local. No Guia Básico de Educação Patrimonial encontra-se a seguinte definição “... um processo **permanente** e sistemático de trabalho educacional centrado no Patrimônio Cultural como **fonte primária** de conhecimento e enriquecimento individual e coletivo. ” (grifo do autor). Neste capítulo foi relatado o conceito de educação patrimonial como Maria Cecília Londres Fonseca e Fernando Pascuotte Siviero, uma breve explanação do Projeto de Educação Patrimonial Trem da Vale e como se encontra atualmente, e as formas com que estão sendo representados ou não os ofícios dos ferroviários em espaços de memórias, sendo esse o principal elemento para manter viva e operante as estradas de ferro do país.

2.1 Educação Patrimonial: exemplificação e conceitos

O processo de tombamento e proteção de um patrimônio por alguns autores é visto como uma imposição para a sociedade, de acordo com Maria Cecília Londres Fonseca (2009, p. 59) a ideia de “patrimônio histórico e artístico” sustenta no imaginário das pessoas que devemos apenas considerar relevante, monumentos, artes no geral que foram referência para a história ou fizeram parte de momentos históricos ou assim foram relatados por historiadores, mas a realidade é que se restringe apenas a uma identidade conduzida pela política do Estado, que se distancia

da realidade vivida, ignora a diversidade, e ofusca aflições e embates da sociedade no passado como no presente, de certa forma os oprime. Apesar do patrimônio cultural ser visto como um direito social, ele não acolhe e incorpora o corpo social, segundo Siviero:

[...] a política preservacionista brasileira (em seus três níveis federativos) opera através de conceitos, concepções, metodologias e mecanismos técnicos, jurídicos e administrativos que excluem e alijam a sociedade civil da maior parte dos processos decisórios sobre a identificação, valoração e preservação dos seus bens culturais. Nessa lógica, empregada há quase 80 anos, resta à “população em geral” aceitar – e agradecer, se possível –, as definições, escolhas e consequentes interferências da política preservacionista em sua vida (SIVIERO, 2015, p. 82)

Diante disso vê-se a dificuldade de aproximação da sociedade com os bens considerados patrimônios, dificultando o elo entre compreender e assim proteger esses, para Siviero (2015), as ações de tombamento pelo IPHAN são vistas como autoritárias e exalta que o órgão vê a solução para desmistificar esse “sentimento” através da educação:

A forma autoritária, especializada e autorizada como o tombamento é realizado e repercutido gera perturbações de várias ordens em comunidades e detentores dos bens culturais, provocando tensões cujas soluções, na história dessa instituição, quase sempre recaíram sobre a ação educativa. Por que os detentores dos bens culturais e a sociedade em geral não contribuem para a preservação de algo que é tão importante para si? Não querem preservar sua própria identidade? Por que insistem em querer alterar ou destruir algo que deve ser preservado? Seria falta de educação ou de cultura? Por que o povo brasileiro menospreza seu passado e valoriza tanto a modernidade, o novo e aquilo de vem de fora? ” (SIVIERO, 2015, p. 83)

No livro “Educação Patrimonial Histórico, conceitos e processos” do IPHAN é dito que desde de 1937 é possível encontrar em documentos a manifestação e iniciativas de projetos de ações de cunho educativo usado como estratégia para proteger e preservar o patrimônio, através de discussões teóricas, conceituais e metodológicas vistas como base nas políticas públicas do Estado (2014, p. 5).

A expressão “Educação Patrimonial” foi introduzida no Brasil em 1983 no 1º Seminário sobre o “Uso Educacional de Museus e Monumentos”, o termo foi inspirado na metodologia de um modelo Inglês, o *heritage education*. No ano de 1996 foi lançado o Guia Básico de Educação Patrimonial por Maria de Lourdes Parreiras Horta, Evelina Grunberg e Adriana Queiroz Monteiro (IPHAN, 2014, p. 13).

A partir de uma proposta metodológica que envolve quatro etapas progressivas

de apreensão concreta de objetos e fenômenos culturais (a saber: observação, registro, exploração e apropriação), as autoras reivindicam a natureza processual das ações educativas, não se limitando a atividades pontuais, isoladas e descontínuas. De acordo com as autoras, Educação Patrimonial consiste em um “processo permanente e sistemático”, centrado no “Patrimônio Cultural como fonte primária de conhecimento e enriquecimento individual e coletivo. (IPHAN, 2014, p. 13)

O IPHAN tem desenvolvido ações para fomentar as atividades relacionadas ao patrimônio cultural brasileiro, no ano de 2004 com o Decreto nº 5.040/04 foi concebido uma unidade administrativa para desenvolver iniciativas e eventos que visam diligenciar meios de embasamentos teóricos e conceituais, propostas norteadoras, para que de forma coletiva crie-se documentos e proposições que impulsionem a troca de experiências e cooperações entre várias instancias da sociedade civil, no ano de 2009 a Coordenação de Educação Patrimonial (CEDUC) é associado ao Departamento de Articulação e Fomento (DAF), com o principal objetivo de melhor gerir os programas e projetos de Educação Patrimonial na alçada da Política Nacional do Patrimônio Cultural (IPHAN, 2014, p. 14).

A proteção de bens culturais, dito esses, majoritariamente bens materiais, palpáveis e edificados, ocorre de se tornarem “vagos”, não passando de uma estrutura apenas para supostas contemplações, pois ficam “congelados” no tempo e passam a não integrar mais na vida e memória das pessoas, Fonseca elucida “... esse entendimento da prática de preservação terminou por associá-la às ideias de conservação e de imutabilidade, contrapondo-a, portanto, à noção de mudança ou transformação, e centrando a atenção mais ao objetivo e menos nos sentidos que lhe são atribuídos ao longo do tempo. ” (2003, p.66). Compreendido que patrimônio não pode se desvincular da sociedade, em que um é a construção do outro, nota-se a relevância de que as pessoas se sintam “pertencidas” a esses bens, enxerguem e reconheçam sua história sendo representada, “O que se almeja é a construção coletiva do conhecimento, identificando a comunidade como produtora de saberes que reconhece suas referências culturais inseridas em contextos de significados associados à memória social do local. ” (IPHAN, 2014, p. 20). Como consequência a valorização de bens que não são materiais ou chamados intangíveis, tem se intensificado para que os símbolos e manifestações culturais sejam reconhecidas também, para maior representatividade da sociedade, englobando e identificando a diversidade de cultura presentes no país.

A formulação da idéia de patrimônio imaterial tem clara orientação relativista, no sentido de explicitar, valorizar e oficializar a pluralidade e a diversidade cultural brasileira. Idealmente trata-se de diretriz para política pública potencialmente inclusiva e transformadora, na medida em que objetiva não os produtos culturais em si (materializáveis), mas os seres humanos concretos – os agentes – e as condições e processos objetivos de produção e reprodução dos tais bens culturais patrimonializáveis. (VIANNA e TEIXEIRA, 2008, p. 123)

Assim como a educação patrimonial, o reconhecimento de bens culturais imateriais se tornou uma forma de aproximação das diversas esferas sociais com relação aos patrimônios, Fonseca ressalta que todo esse processo resulta em uma série de efeitos sendo um deles ‘3) cria melhores condições para que se cumpra o preceito constitucional do “direito à memória” como parte dos “direitos culturais” de toda sociedade brasileira; ’ (2003, p. 76). As iniciativas educativas devem ser vistas como um esforço para fortalecer a identidade social, através de métodos e feitos de aprendizados produzidos de forma coletiva, democrática, através do diálogo constante entre “agentes institucionais e sociais e pela participação das comunidades detentoras e produtoras das referências culturais. ” (IPHAN, 2014, p. 20).

É coerente o objetivo dos órgãos detentores do poder e saber em relação aos esforços de viabilizar a educação patrimonial, mas é imprescindível que a comunidade esteja em concordância e participando ativamente desses.

O movimento de recuperar, valorizar e ressignificar a trajetória seguida por outros – que, a seu modo e em outros tempos, se debruçaram sobre a importante tarefa de encontrar ferramentas para valorizar e preservar a memória e o Patrimônio Cultural brasileiro – é fundamental para a construção coletiva de uma nova percepção das ações educativas nesse campo. (IPHAN, 2014, p. 27)

Reconhecer sua importância como principal “construtor” da sua memória, identidade e cronografia em um contexto mais amplo, para que não sejam apagados da história de que se consiste em uma nação.

2.2 O projeto Trem Vale

O Projeto de Educação Patrimonial Trem da Vale foi uma iniciativa da Fundação Vale, que pertence a mineradora Vale, empresa que atua na região com a atividade de mineração, no ano de 2003 por meio da Lei Federal de Incentivo à Cultura do

Ministério da Cultura e da Lei Rouanet nº 8.313/91(BRASIL, 1991)¹ . A empresa revitalizou a antiga ferrovia que existe entre as cidades históricas mineiras de Ouro Preto e Mariana, construída em 1883 e possui 18 km de extensão. Além dos trilhos, restaurou quatro estações que são encontradas no percurso, as estações de Ouro Preto, Vitorino Dias, Passagem de Mariana e a Estação de Mariana e também os carros e locomotivas foram artesanalmente reformados priorizando as características originais. O projeto foi idealizado juntamente com Santa Rosa Bureau Cultural (SRBC), agência de projetos e empreendimentos culturais de Belo Horizonte (VALE, 2010).

O complexo cultural apenas foi inaugurado no dia 5 de maio de 2006 e para a Fundação Vale o SRBC foi muito além com a sua proposta de apenas revitalizar a ferrovia com a finalidade de atrair turistas,

[...] apresentou à Fundação Vale um conjunto estruturado, diversificado e integrado de ações culturais de impacto, voltadas para o conhecimento, o reconhecimento e a valorização do patrimônio cultural e natural desses municípios e seu entorno: um consistente projeto de educação patrimonial (VALE, 2010, p. 6).

E além desse projeto voltado para as comunidades locais e estudantes de escolas públicas da região, tinha em seu viés quatro subprogramas o Vale Conhecer, Vale Preservar, Vale Registrar e Vale Promover com intuito de ampliar a esfera patrimonial com vários tipos de atividades como

[...] patrimônio cultural; patrimônio natural; formação histórica e aspectos geográficos da região; história oral; música; técnicas circenses; leitura; arte barroca; mineração; universo ferroviário – sua história, principais instrumentos, recursos tecnológicos, entre outros; conceito de cultura e de patrimônio; sensibilidade estética; bens imateriais; arquitetura; espaço urbano; paisagem natural; produção cultural (VALE, 2010, p. 7).

Perante a implantação do projeto, houve a preocupação desde o início de integrar a comunidade local, explicando como funcionaria toda a engrenagem do mesmo para mobilizar, sensibilizar os moradores e discutir quais os benefícios e possíveis impactos que traria para a região, fossem eles econômicos, sociais e culturais, dando abertura para sugestões e opiniões daqueles que circundam o

¹A Lei 8,313, de 23 de dezembro de 1991, instituiu o Programa Nacional de Apoio à Cultura (**Pronac**) com o objetivo de ampliar o acesso à cultura e a produção cultural em todas as regiões; apoiar, valorizar e difundir manifestações artísticas brasileiras; proteger nossas expressões culturais e preservar o patrimônio; além de estimular a produção cultural como geradora de renda, emprego e desenvolvimento para o país. Disponível em: <<http://leideincentivoacultura.cultura.gov.br/o-que-e/>> Acesso em: 13 maio 2021

espaço. Outro elemento essencial foram os ferroviários, filhos e netos desses, que participaram ativamente no restauro dos carros de passageiros. A depredação desse patrimônio era eminente e o projeto tinha como objetivo o resgate da estrutura original dos carros, “o conhecimento que eles tinham não só do interior dos vagões, mas de seu funcionamento, garantiu uma restauração que aproximava o TREM DA VALE das composições do século XIX” (VALE, 2010, p. 46). Desta forma, foi um

Os espaços do Trem da Vale contam com a Estação de Ouro Preto que também era chamada de Estação Cidadania. Logo no seu *hall* de entrada existe uma exposição museográfica intitulada Evolução Arquitetônica das Estações, com fotos e vídeos antigos e recentes das estações apresentando a arquitetura de cada uma delas. Na Sala UFOP, tem um acervo destinado ao Setor Ferroviário do Museu de Ciência e Técnica da Escola de Minas da Universidade Federal de Ouro Preto que contempla tanto a extração do minério no Brasil e a ferrovia, como se desenvolveu levando em consideração também suas máquinas (VALE, 2010, p. 69). Pode-se também encontrar a Sala da Maquete, com uma reprodução do trecho ferroviário local, além da linha do tempo da ferrovia no Brasil e no mundo, e o relato da evolução urbana da cidade Patrimônio Mundial destacando a chegada da locomotiva na mesma. Com intuito de apresentar, guardar e valorizar a identidade regional, existia o espaço Sala de Histórias que exibia vídeos de relatos de pessoas ligadas ao eixo ferroviário para mostrar a memória afetiva do lugar (VALE, 2010, p. 70). O espaço da estação conta também como uma tenda cultural, que é um picadeiro onde era utilizado para realizar eventos de escolas públicas e também onde funcionava um projeto social de aulas de circo e em um dos carros estacionados no ambiente que funcionava um café, conhecido como Vagão Café, cujo objetivo era servir e ter um espaço de descanso para aqueles que visitam o espaço e o trem. Ainda existe a biblioteca infanto-juvenil, o Vagão Sonoro – Ambiental que busca resgatar a tradição secular da cidade de Mariana com a música, com instrumentos feitos de sucata e havia o oferecimento de uma oficina de construção dos instrumentos musicais que era aberta ao público (VALE, 2010, p. 70 -76).

A Estação de Mariana ou Estação Parque, contempla um *hall* de entrada com um totem que apresenta curiosidades do trecho ferroviário, além de informações ambientais da região e sua história, um espaço museográfico que insere a evolução

urbana da cidade, a biblioteca infanto-juvenil e uma sala multiuso com dispositivos de mídia para sessão de filmes e totens que passavam as histórias registradas pelo projeto de personalidades locais. Nos vagões estacionados no espaço há o Vagão Oficina de Vídeo que ampara toda a produção de filmagem com equipamentos para edição e um estúdio. Funcionava também o Vagão dos Sentidos que tinha como proposta uma imersão por vídeos passados nas telas com imagens da região com temas específicos como “Barroco”, “ Vagão de todo mundo” e “Campanário”, existe um Vagão Café com a mesma proposta da outra estação, mas o mais atrativo e o diferencial é o Parquinho Lúdico-Musical com brinquedos feitos de sucata e materiais reciclados da antiga ferrovia, eles ainda tem a proposta sonora, de artes plásticas e arquitetura, atraindo muitas famílias principalmente as crianças (VALE, 2010, p. 78).

Como já citado, existiam os subprogramas Vale Conhecer, Vale Preservar, Vale Registrar e Vale Promover, os dois primeiros detinham a parceria com escolas de Ensino Fundamental em conjunto com os professores para pesquisar, identificar e estudar a cultura local para promover ações de preservação, propondo novas formas de aprendizado. Já o Vale Registrar tinha o objetivo de fazer a salvaguarda da memória dos conterrâneos por meio da história oral, com cabines de vídeos itinerantes e os monitores do projeto faziam a coleta dessas entrevistas, editavam e faziam os arquivos. O Vale Promover era mais voltado para o desenvolvimento da atividade turística, ainda destacava uma educação patrimonial e a valorização do que diz respeito a patrimônio ferroviário, incentivando e contribuindo para o crescimento da proteção do mesmo na região de Minas Gerais (VALE, 2010, p. 94).

O Vale Conhecer tinha como objetivo que os profissionais de patrimônio cultural e ambiental do projeto entrassem no âmbito escolar e fizessem um elo com educadores e alunos junto à comunidade, assim os profissionais especializados participavam da rotina de três escolas previamente escolhidas por um semestre letivo e trabalhavam com um “Diário de Viagem” para registro de todo o processo desenvolvido. Outro subprograma o Vale Preservar tinha como público inicialmente somente escolas do 2º ciclo do Ensino Fundamental e todo o meio que os envolvesse e posteriormente o programa foi estendido para população ao redor e também turistas, com intencionalidade de mostrar e desenvolver discernimento e transpor conhecimento a fim de selecionar bens culturais que poderiam ser preservados, como

pode ser verificado no objetivo a seguir:

Incentivar os alunos e a comunidade a eleger seu 'patrimônio afetivo', promovendo visão de que um bem cultural é algo representativo da sociedade, cuja proteção depende de um sentimento coletivo, e não apenas escolhas efetuadas segundo critérios exclusivamente técnicos. (VALE, 2010, p. 97).

No entanto depois dos subprogramas implantados viu-se que, tanto o Vale Conhecer quanto o Vale Preservar não poderiam se dissociar “não há como preservar o que não se conhece” unificando esses e estabelecendo somente como Vale Conhecer (VALE, 2010, p. 98).

Dentro do Vale Conhecer, existiu um outro projeto nomeado Programa de Formação Continuada, exclusivamente para docentes, que preparava os professores com subsídios de diferentes modos e modernos meios de registro, metodologias e conceitos sobre patrimônio cultural e natural a serem aplicados com seus alunos. Esse projeto foi posteriormente estendido para supervisores e pedagogos das instituições do ensino básico, mudando seu nome para Curso de Educação Patrimonial, que infelizmente foi suspenso no ano de 2009 por conta de ajustes de estratégia e orçamento. De todos os processos que envolviam as escolas, com inspiração nas feiras de ciências comumente conhecidas, as escolas realizavam mostras de preservação patrimonial, evidenciando os trabalhos produzidos e os aproximando ainda mais da cultura local.

Outro movimento muito importante que acontecia estava relacionado ao Circo da Estação, subprograma pautado como ação social com jovens de baixa renda. Curiosamente onde se encontra o terreno da estação de Ouro Preto, no início do século XX era conhecido como Praia do Circo, por ser utilizado como espaço de encontro e entretenimento para a população, servindo de inspiração para a criação do projeto. O ambiente do circo projeta um potencial de desenvolvimento diferente e lúdico assim como no livro do relatório técnico do Programa:

Com base na premissa de que as artes circenses são um rico instrumento de arte e educação para a cidadania, promoviam-se, por meio de exercício de técnicas circenses e vocais, da musicalidade, da expressão corporal, de jogos dramáticos, da educação patrimonial e ambiental e de oficinas temáticas, valores intrínsecos ao circo que são fundamentais: solidariedade, autonomia, cooperação, disciplina, agilidade, criatividade, superação de limites etc. (VALE, 2010, p.101)

Os objetivos iam para além da educação patrimonial, mas um meio de impulsionar jovens cidadãos a serem mais ativos, afetivos e intelectuais com o meio e a sociedade, concebendo que integravam um todo e que o protagonismo era indissociável para proteger e incorporar o patrimônio cultural e ambiental onde estão inseridos. No ano de 2009 o Circo da Estação por decisão do patrocinador, foi encerrado e se transformou em Tenda Cultural, todo o espaço e o que ali continha foram doados para uma organização não governamental, nomeada OCA, seguindo com a mesma premissa do antigo projeto (VALE, 2010, p.101)

O Vale Conhecer também impulsionava um Plano de Incentivo à Leitura, assim implantou duas bibliotecas infanto-juvenis dentro das estações de Ouro Preto e Mariana à disposição da comunidade, que além de livros, revistas, periódicos, gibis, contava com diversas oficinas, saraus, gincanas e contação de histórias, disponibilizava aparelhos para apresentação de filmes e vídeos, bem como computadores com acesso à internet e fazia o empréstimo de todo o material disponibilizado através de um cadastro prévio e existiram mais de dois mil usuários cadastrados (VALE, 2021, p. 104).

Em comunicação, o projeto contava com o Vale Promover, que integrava tanto o Conhecer quanto o Registrar. A intencionalidade do Vale Promover é de fato a promoção do que é desenvolvido nas estações com a comunidade diante da educação patrimonial, do próprio passeio do trem e das cidades que integram, mas o principal objetivo desse era evidenciar para os moradores locais como as localidades que residem são vistas pelo resto do mundo. Diante disso, existiam alguns circuitos propostos para as escolas e funcionários públicos, que exploravam as estações e espaços museográficos, com a finalidade educativa de:

Promover conhecimento sobre o patrimônio cultural local; desenvolver a percepção sensível (educação dos sentidos); desenvolver a atitude crítica (capacidade de análise e avaliação); promover respeito e o interesse pelo patrimônio cultural; promover a reflexão sobre a diversidade cultural (VALE, 2010, p.112).

E para completar, havia o Vale Registrar que tinha com finalidade mapear historicamente os pontos em que o trem percorre, fazer o registro das histórias, conhecimentos, vivências locais contadas pelas pessoas que residem na região, transferindo conhecimento e o mantendo vivo em registro para gerações futuras, além

do processo de reconhecimento da importância dos bens imateriais e apropriação desses, auxiliando na forma de identificação e documentação, além de fazer uma inclusão tecnológica usando da metodologia oral e produzindo conteúdos educacionais. Os vídeos que foram produzidos pelo Vale Registrar eram exibidos nas Salas Multimídia que existiam nas próprias estações, no antigo site do trem e também para algumas emissoras de televisão, e ficavam a disposição para consulta na biblioteca de Mariana.

A proponente do Projeto de Educação Patrimonial Trem da Vale, de 2006 até o primeiro semestre de 2013, era de responsabilidade da Fundação Vale, a partir do segundo semestre do mesmo ano essa passou a ser de responsabilidade da agência Santa Rosa Bureau Cultura de Belo Horizonte com a permissão da mineradora Vale, patrocinadora do projeto. No final do ano de 2015 o Santa Rosa passou o programa para a Associação Memorial Minas Gerais Vale, que em prossecução transferiu para a Fundação Educativa de Rádio e Televisão de Ouro Preto (FEOP) que passou a chamar o projeto de Circulatrilha. Em novembro de 2018 a FEOP foi fechada por meio do Ministério Público Estadual que solicitou para o Conselho Curador da Fundação o fechamento da mesma (UFOP, 2018)², e devido a isso os espaços coordenados por esses nas estações de Ouro Preto e Mariana também foram fechados.

2.3 A ausência “de quem o move”, a falta de registro nos espaços do projeto

O estudo de caso percorrido neste estudo, o Complexo Cultural Trem da Vale, possui espaços museográficos e de memórias que englobam não apenas o universo da ferrovia e suas estruturas, como também sobre a Universidade Federal de Ouro Preto, apresentando um pouco sobre a Escola de Minas. Também um breve registro da biodiversidade presente na região, elucida algo sobre o barroco mineiro e patrimônio, pontos fortes entre as duas cidades, principalmente Ouro Preto mundialmente reconhecida e tombada. O acervo dos espaços conta com artefatos, móveis e objetos históricos preservados, uma representação em maquete da ferrovia, bem como relatos em forma de vídeos, fotos e textos corridos. Apesar de toda essa abordagem nos espaços nas duas principais estações, muito relacionados ao

²Nota do Conselho Curador da FEOP, 2018. Disponível em: <<https://ufop.br/noticias/institucional/nota-do-conselho-curador-da-feop-0>> Acesso em: 16 maio, 2021

patrimônio material, não é possível encontrar algo especificamente destinado ao ofício dos ferroviários, os relatos que foram feitos em formato de vídeos com ferroviários e ex ferroviários por meio do Vale Registrar não estão em exposição. Tem o registro, mas não é exposto, sendo uma ironia já que estamos falando de ferrovia e o ofício não se dissocia do maquinário. Mas o apontamento feito não é exclusivo da localidade, um estudo feito por Maria R.J. Pereira e Maria J.B. Grilo no Museu Nacional Ferroviário localizado em Portugal, apresenta a mesma inquietação.

Ao património ferroviário pertencem tanto os vestígios materiais da presença continuada deste meio de transporte, há já mais de 150 anos presente no quotidiano das populações, com destaque merecido para o inestimável valor do material circulante, a que se juntam evidentemente todo o conjunto de instrumentação técnica própria da actividade, a literatura de cariz profissional e os objectos de adorno e de funcionalidade das composições, mas também todo o conjunto inestimável das memórias e das vivências que várias gerações de pessoas dedicaram ao serviço deste meio de comunicação e de desenvolvimento cultural e económico, que urge fixar e tratar documentalmente, por exemplo em arquivo fonográfico (PEREIRA; GRILLO, 2013, p. 6).

A importância e relevância ao patrimônio material para a sociedade Brasileira é evidente desde 1937, com um decreto de Lei nº 25 de 30 de novembro do mesmo ano que passa a reconhecer e preservar qualquer bem móvel ou imóvel do país que fosse de interesse público, que tenha vínculo a fatos memoráveis, ou valor arqueológico ou etnográfico, bibliográfico ou artístico sendo elevado a patrimônio artístico histórico nacional (BRASIL, 1937). Apenas em 1988 na Constituição Federal nos artigos 215 e 216 é que expandiu a noção de patrimônio cultural e passou a reconhecer bens de natureza material e imaterial (IPHAN, 1998) e somente em 4 de agosto de 2000, com o Decreto nº 3.551, que se instituiu o Registro de Bens Culturais de Natureza Imaterial e foi criado o Programa Nacional de Patrimônio Imaterial (PNPI) (IPHAN, 2000). Entretanto, o patrimônio ferroviário só gerou um inventário conduzido pelo IPHAN entre os anos de 2008 e 2009. Pelo fato de não existir diretrizes específicas para que estipulassem como preservar esses bens, fica uma descontinuidade no processo, assim afirma Maria Emília Lopes Freire (2015, p. 12): “Existe, portanto, uma lacuna de ordem interpretativa e metodológica referente ao processo de preservação do patrimônio ferroviário brasileiro, especificamente no que tange a maneira ‘recortada’ em como se vem apreendendo e identificando seus elementos constituintes”.

Quando ocorre a abordagem sobre o patrimônio ferroviário, pode-se

acrescentar outros termos como “o patrimônio industrial e/ou “arqueologia industrial”. Segundo Beatriz Mugayar Kühl (2009, p. 1), “as investigações históricas e sociológicas no campo possuem, porém, longa genealogia, através de estudos de diversos autores sobre história das ciências, da técnica, econômica e social, voltados aos processos de industrialização, produção de energia e meios de transporte.” Assim relativizando com o caso presente nesta dissertação, levando em consideração o contexto histórico da localidade onde se encontra a ferrovia, as cidades que nasceram por conta da mineração que ainda nos dias atuais é uma atividade econômica muito representativa, faz-se necessário o resgate desse meio de transporte que transformou e impulsionou o escoamento dos materiais daqui retirados, para serem levados para os portos como do Rio de Janeiro por meio do trem no século XIX. Para Victoria de Azevedo Braga Tatini (2020) “no que concerne o patrimônio industrial, é importante incluir tanto os bens que estão íntegros quanto os que não estão na interpretação do sítio, pois permite compreender as dimensões do sistema de produção e trabalho que ali existiam”.³ Sendo assim no que tange à preservação das estações do complexo do Trem da Vale, e também os carros e locomotivas, bem como os sítios arqueológicos que estão presentes ao longo da ferrovia, é necessário associar a fala e memória de pessoas que trabalharam ali para que o conceito e a valorização se feche e se faça entendido para aqueles que ali buscam a valorização da memória e desenvolvimento da sociedade local completando a metodologia da educação patrimonial, principal objetivo do projeto.

Como dito anterior através do subprograma Vale Registrar, o projeto buscava assim como o próprio nome diz, fazer o registro da história oral e dos conhecimentos da população local onde se encontra o Trem da Vale.

Na tradição oral, de geração em geração, todos, a seu modo, relatam acontecimentos do passado, os interpretam, dão-lhes significado, mantendo viva a memória coletiva. Ativar e enriquecer os processos da memória é uma forma de identificar cada pessoa na história da comunidade e fortalecer a noção de cidadania. O VALE REGISTRAR propõe revelar algumas das manifestações culturais ditas imateriais que, apesar de estarem intrinsecamente ligadas a uma cultura material, ainda não são devidamente ou oficialmente reconhecidas como patrimônio (VALE, 2010, p. 115).

O acervo de entrevistas contém, além daquelas captadas espontaneamente nas cabines itinerantes colocadas nas estações esporadicamente, entrevistas

³ Disponível em : < <https://memoriaferroviaria.rosana.unesp.br/?p=3468>> Acesso em: 10 abril, 2021

programadas com grupos específicos, desenvolvendo o que chamavam de “História de vida” e “História temática”

[...] previu-se, nos então denominados Núcleos de Memória, a captação de depoimentos sobre por exemplo, antigos ofícios, como os de ex-trabalhadores (e seus decentes) da ferrovia, da tecelagem em Vitorino Dias e da antiga vila mineradora (São Vicente) em Passagem de Mariana. Propunha-se organizar essa memória coletiva em depoimentos e testemunhos indicadores da coexistência de diferentes gerações que se utilizaram do trem, que trabalharam na ferrovia, na tecelagem, na mineração, nas artes derivadas do patrimônio barroco e nas manifestações imateriais (VALE, 2010, p. 115).

A equipe do projeto dedicou especificamente uma parte do trabalho em saber as histórias dos ferroviários e/ou dos filhos e netos daqueles que trabalharam no território onde se encontra o Trem da Vale. As entrevistas eram esquematizadas da seguinte forma: primeiramente informações básicas sobre o entrevistado, depois sobre sua família, então a família e a relação com a ferrovia, sobre as estações, o trem, e a estação e sua relação com a cidade. Até o ano de 2010 ao todo foram entrevistados 39 personalidades relacionadas ao tema ferrovia, essas entrevistas foram gravadas e disponibilizadas em formato de CD/DVD que além de apresentadas esporadicamente nas estações nas salas de multimídia, estão também disponíveis na biblioteca da estação de Mariana. Infelizmente após várias mudanças de gestões do projeto, os vídeos não eram mais exibidos nos espaços, o site que também abrigava os vídeos saiu “do ar” e nem sempre a biblioteca está aberta e disponível para a consulta do material. Com isso a representação dos ferroviários e suas memórias se perderam de forma representativa, uma vez que atualmente quem vai à estação dificilmente tem acesso ao conteúdo e a representatividade do ferroviário está restrita àqueles que hoje trabalham nesta ferrovia.

III CAPÍTULO 3 – REGISTRO DOS OFÍCIOS DOS FERROVIÁRIOS

A fim de verificar e compreender conceitos apresentados anteriormente neste trabalho, como parte complementar de pesquisa, foi realizada um questionário através de formulário pelo Google Forms, voltado exclusivamente para ferroviários (as) e ex ferroviários (as) que trabalham ou trabalharam nas estradas de ferro da mineradora Vale, sendo essas, Estrada de Ferro Vitória a Minas, Estrada de Ferro Carajás e Trem Vale Ouro Preto e Mariana, o principal objeto de pesquisa deste. Com intuito de traçar o perfil dos envolvidos neste ofício, sua relação e satisfação com o trabalho exercido, como é o vínculo estabelecido com a atividade, as vantagens e desvantagens da profissão, além de compreender o entendimento de cada um desses perante aos conceitos de patrimônio material e imaterial e como percebem a influência do seu trabalho para o patrimônio nacional, visto que a Ferrovia é um patrimônio reconhecido no país. Além disso foi seccionado perguntas referentes especificamente ao Trem Vale nas cidades históricas mineiras de Ouro Preto e Mariana, para compreender o como o ativo se integra aos municípios e sua atividade turística e se estabelece algum tipo de relação com os envolvidos.

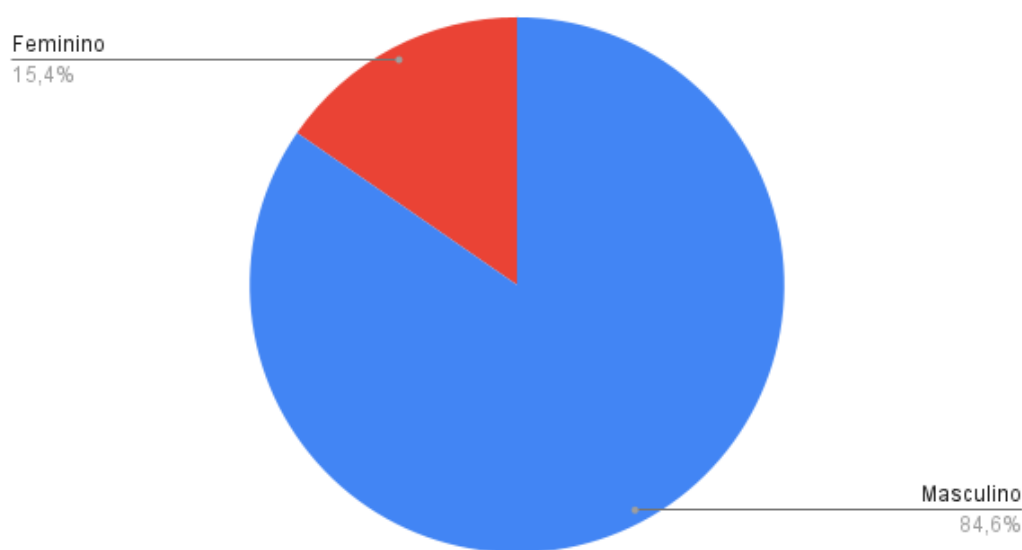
O questionário composto por 36 perguntas, entre quantitativas de múltipla escolha e qualitativas abertas direcionadas, separadas em 3 partes, a primeira nomeada “Informações gerais” a segunda “Informações específicas: a profissão” e a terceira “Informações específicas: Ferrovia e Patrimônio”, o formulário foi disponibilizado por meio de *link* e divulgado através das redes sociais e comunicação: *Whatsapp* e *Facebook*. Ao todo foram coletadas 39 respostas, que serão apresentadas através de gráficos e discussões, fazendo uma correlação com os tópicos, teóricas e temas apresentados anteriormente.

3.1 O perfil dos ferroviários (as)

Ao traçar o perfil dos participantes é possível perceber em que sua maioria são homens, acima de 31 anos, autodeclarados brancos, com ensino técnico/profissionalizante ou ensino superior e atua na profissão a mais de 6 anos, como a pesquisa foi direcionada apenas para ferroviários que trabalham ou

trabalharam em ferrovias da companhia Vale s/a, é interessante ressaltar que a maior parte trabalhou na Estrada de Ferro Vitória a Minas. Neste primeiro gráfico é possível perceber a discrepância em relação ao sexo neste ofício, onde 84,6% dos entrevistados são do sexo masculino e apenas 15,4% são do sexo feminino, historicamente a mulher é inserida nos meios de produção muito tempo após os homens e na ferrovia não é diferente, em estudo Juliana Franchi da Silva enfatiza que isso se dá não só na posição de ferroviária, mas na história “As mulheres não são vistas como um ser individual, como personagens históricas mesmo na condição de ferroviárias.” (2013, p. 53). As oportunidades dentro do meio exigem condições e experiências inalcançáveis, que historicamente não favorecem a mulher, talvez assim justificando a baixa representatividade.

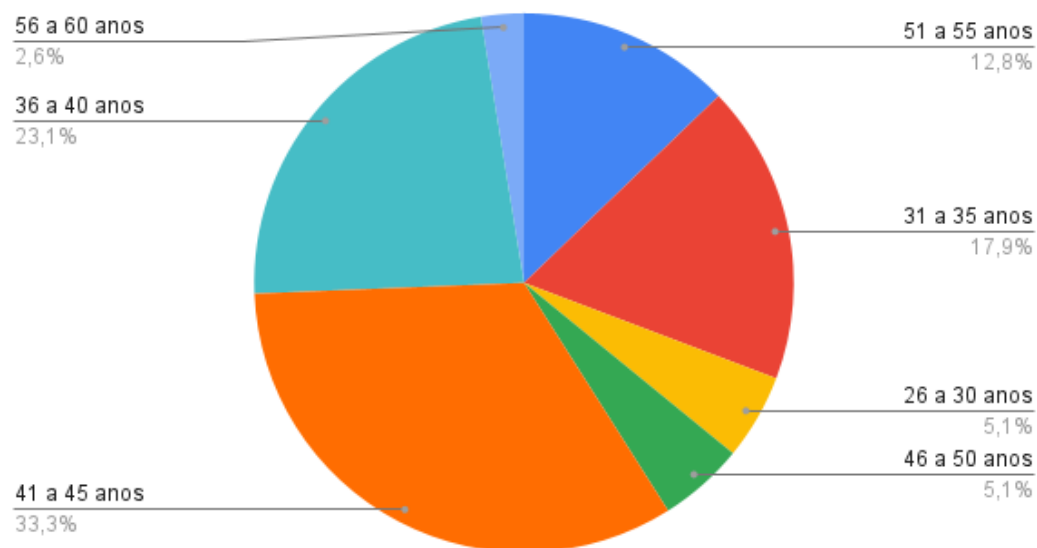
Gráfico 1 - Sexo



Fonte: Da autora (2021)

No segundo gráfico é notável que o perfil dos participantes é de pessoas acima de 31 anos, 94,9% da amostragem tem entre essa idade ou mais, isso é um reflexo tanto das ferrovias no país terem decrescido e não terem se desenvolvido e prosperado ao longo dos anos como em outros países, quanto a busca dos jovens por outros tipos de profissões em ascensão.

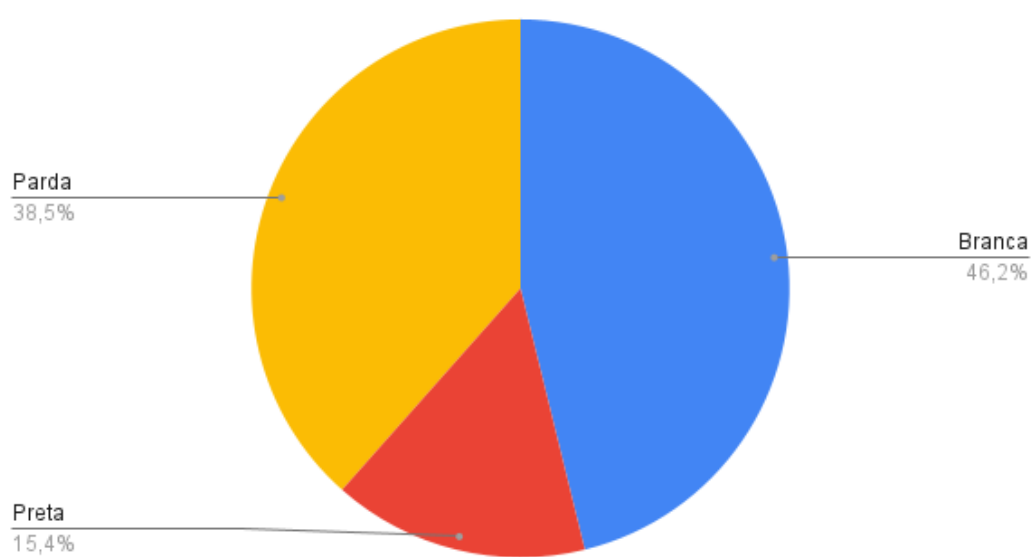
Gráfico 2 - Idade



Fonte: Da autora (2021)

A maior parte dos participantes se auto declaram brancos, seguidos dos que se auto declaram pardos, sendo apenas 15,4% declarados pretos.

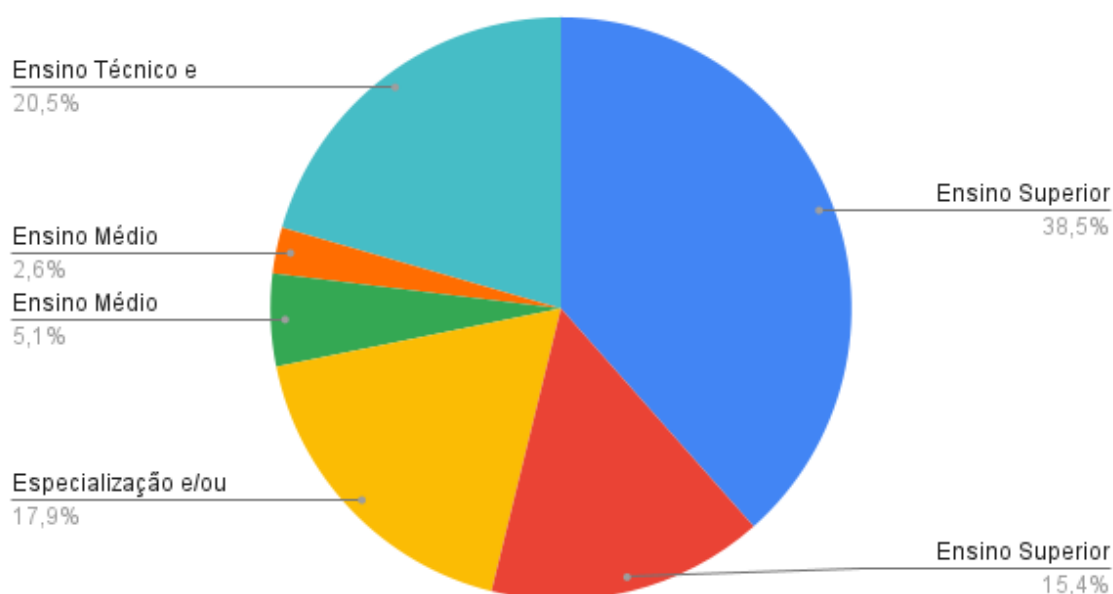
Gráfico 3 – Qual sua cor ou raça?



Fonte: Da autora (2021)

Como dito anteriormente a maior parte dos integrantes disseram ter ensino técnico/profissionalizante e ou Ensino Superior completo, sendo a parcela de 15,4% (em vermelho) relativa ao Ensino Superior é incompleto e é interessante salientar que 2,6% disseram ter Ensino Médio incompleto, isso é devido a profissão não exigir que o profissional tenha certo nível de escolaridade, apesar da empresa oferecer recursos para que esse seja completo.

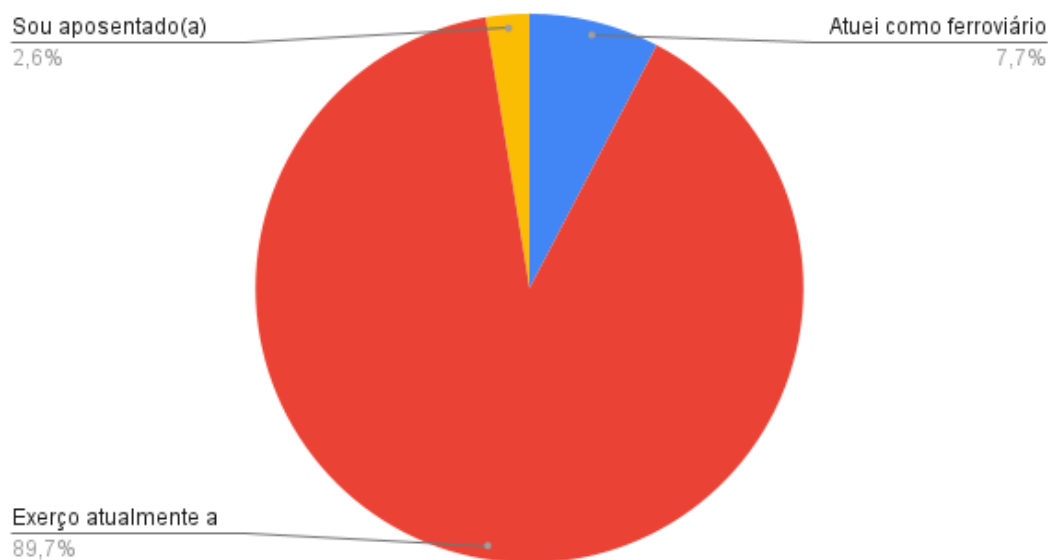
Grafico 4 – Grau Escolaridade



Fonte: Da autora (2021).

Uma das questões foi “Qual a situação atual como ferroviário (a)? ” A maioria disse estar exercendo a profissão atualmente, os 7,7% dos que responderam terem atuado e não estar mais na profissão, declararam que desejam ter um negócio próprio e ou empreender, ou que buscam novos desafios fora do ofício de ferroviário (a) e apenas um disse que os cargos da ferrovia que estão ligados a operação têm remuneração muito baixa.

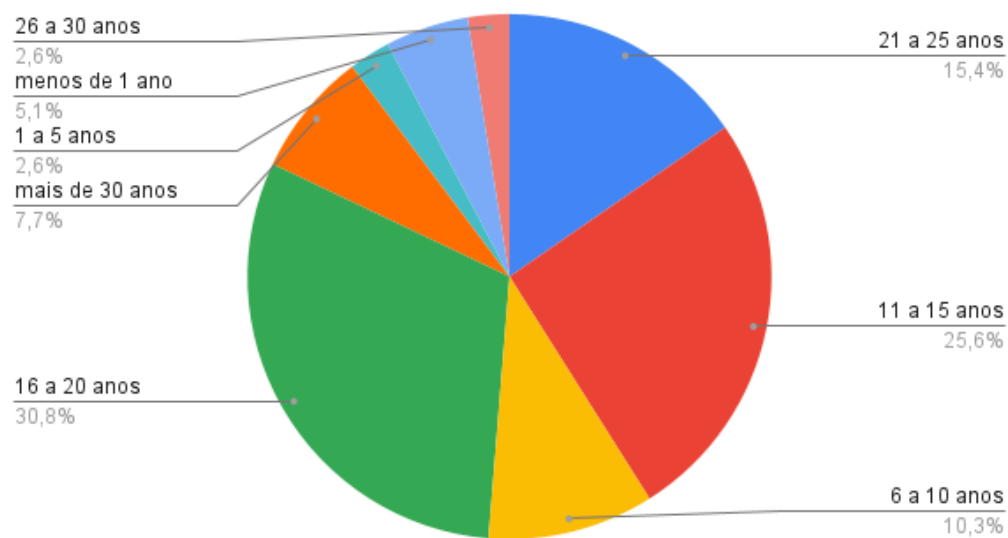
Grafico 5 – Qual a situação profissional como ferroviário (a)?



Fonte: Da autora (2021).

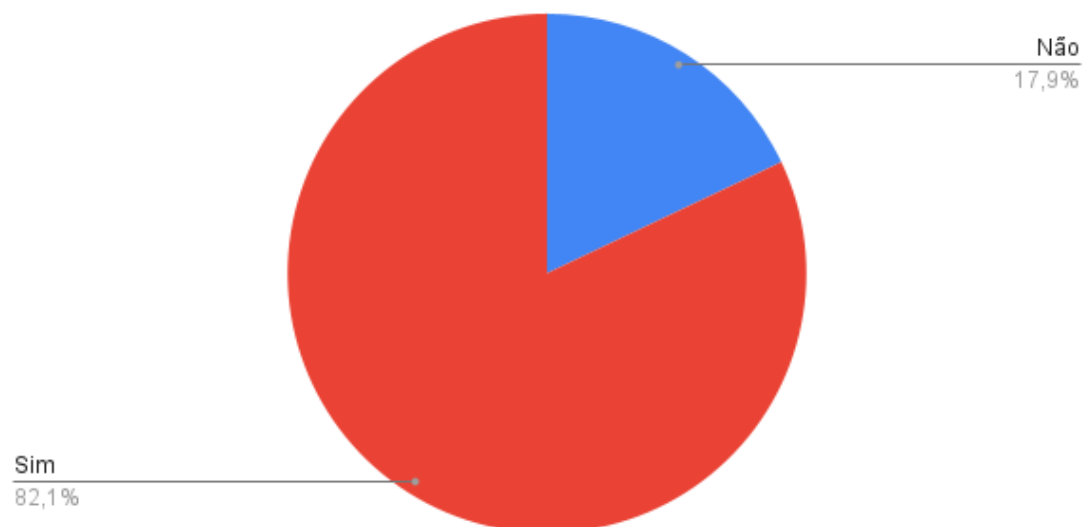
É relevante salientar os dados do próximo gráfico, respectivamente ao tempo de atuação na função como ferroviário (a), onde 92,3% diz estar na profissão a mais de 6 anos, sendo a maior parte, 30,8% entre 16 a 20 anos atuando, fazendo uma correlação com o gráfico 7 onde 82,1% dos participantes dizem pretenderem continuar atuando na área, e também com outra pergunta do formulário onde foi questionado o grau de satisfação em relação ao grau de realização profissional, onde 0 era nada satisfeito (a) e 5 era muito satisfeito(a), 18 pessoas responderam estar muito satisfeitos, 15 responderam estarem satisfeitos. Foram questionados em relação ao grau de satisfação em relação a remuneração na profissão, 18 participantes disseram não estarem insatisfeitos, mas também não estarem satisfeitos com seus salários, apenas 3 disseram estarem muito satisfeitos. Concluindo que apesar da maior parte dos profissionais da área estarem a anos trabalhando nas ferrovias e pretenderem continuar, não se sentem completamente satisfeitos com seu provento, talvez pelo fato de mais da metade considerarem seu trabalho é um pouco ou muito exaustivo como mostrado no gráfico 10.

Grafico 6 – Quanto tempo atuou/atua a função de ferroviário?



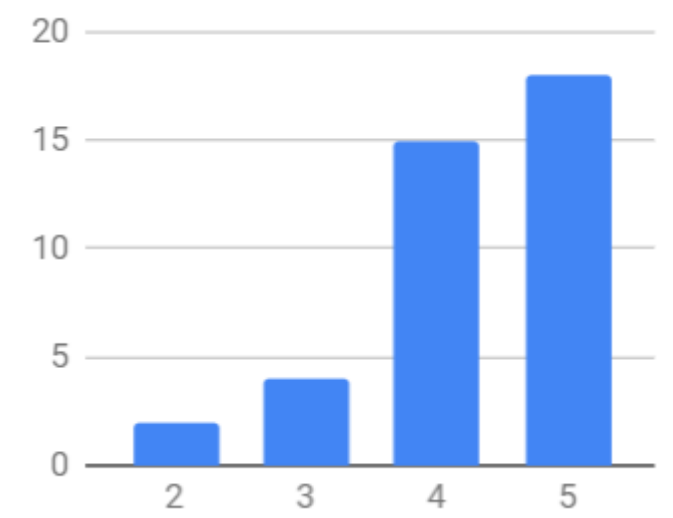
Fonte: Da autora (2021).

Grafico 7 – Você pretende continuar exercendo a profissão de ferroviário (a) ao longo de sua vida?



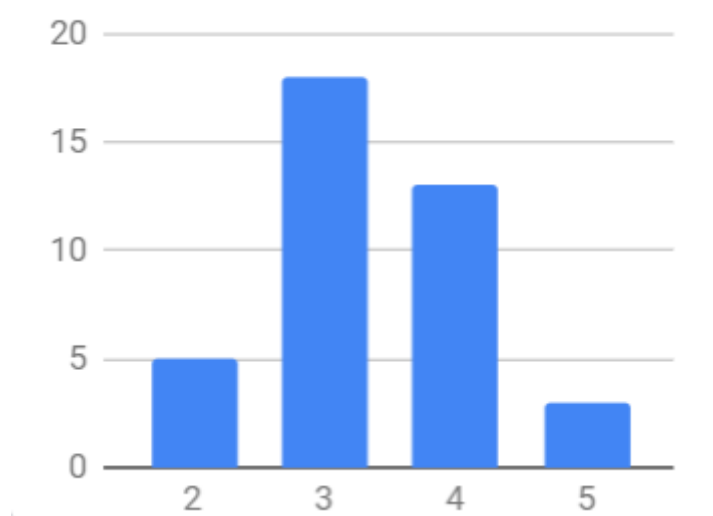
Fonte: Da autora (2021).

Gráfico 8 - Em um grau de satisfação: o quanto você se sente realizado em sua profissão? (Onde 0 é nada satisfeito(a) e onde 5 é muito satisfeito(a))



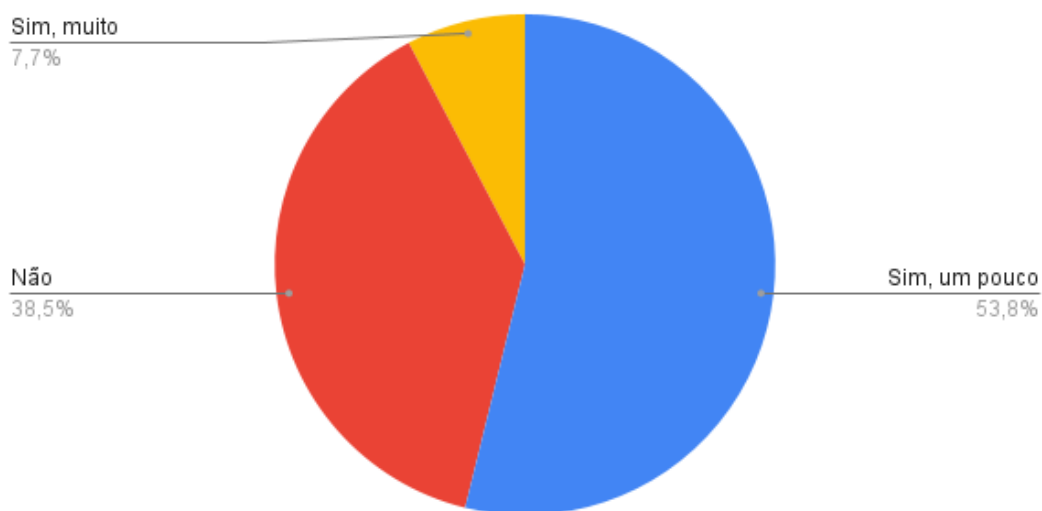
Fonte: Da autora (2021).

Gráfico 9 - Em um grau de satisfação: Você se sente bem remunerado exercendo a sua profissão? (Onde 0 é nada satisfeito(a) e onde 5 é muito satisfeito(a))



Fonte: Da autora (2021).

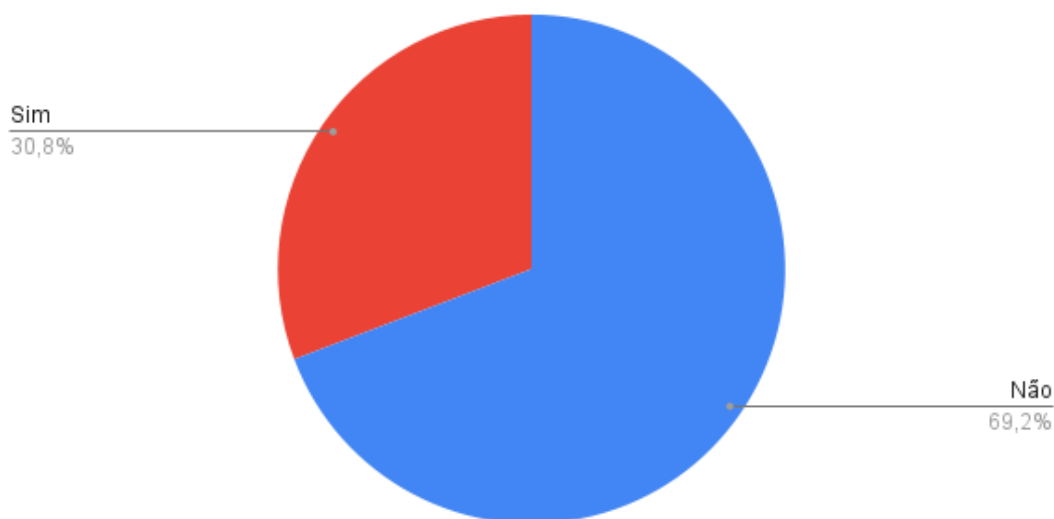
Gráfico 10 – Você considera o seu trabalho como ferroviário (a) exaustivo?



Fonte: Da autora (2021).

Uma das perguntas que compunham o questionário era se além dele (a) algum outro familiar é ou foi ferroviário (a), a fim de averiguar se existe alguma relação familiar na hora da escolha da profissão, apesar da maior parte relatar que não, um número expressivo de 30,8% disse que sim, dentre esses pais, avós, tios, irmãos e primos. Um dos participantes relatou ser a quarta geração na família a atuar na profissão e mais uma vez é possível ressaltar que a figura do homem na ferrovia prevalece, nenhum dos elementos relatou que algum parente do sexo feminino trabalha ou trabalhou no meio.

Gráfico 11 – Além de você algum outro familiar é ou foi ferroviário (a)?



Fonte: Da autora (2021).

Quando questionados do motivo de terem escolhido a profissão de ferroviário (a), alguns disseram que foi apenas uma oportunidade ou sobre a possibilidade de construir e evoluir em uma carreira. Mas a maior parte diz que se sente apaixonado pelo o que faz, que é incumbido de uma responsabilidade grande para a sociedade, ou que a profissão que o escolheu e que tudo não passa de um sonho de infância, por terem crescido em cidades por onde a ferrovia passava ou passa até os dias atuais e que a influência da família em alguns casos foi inevitável. Para enaltecer algumas palavras que mais foram escritas nas respostas, essas foram colocadas todas juntas, criando assim uma “nuvem de palavras” a seguir.

Figura 2 - Nuvem de palavras 1



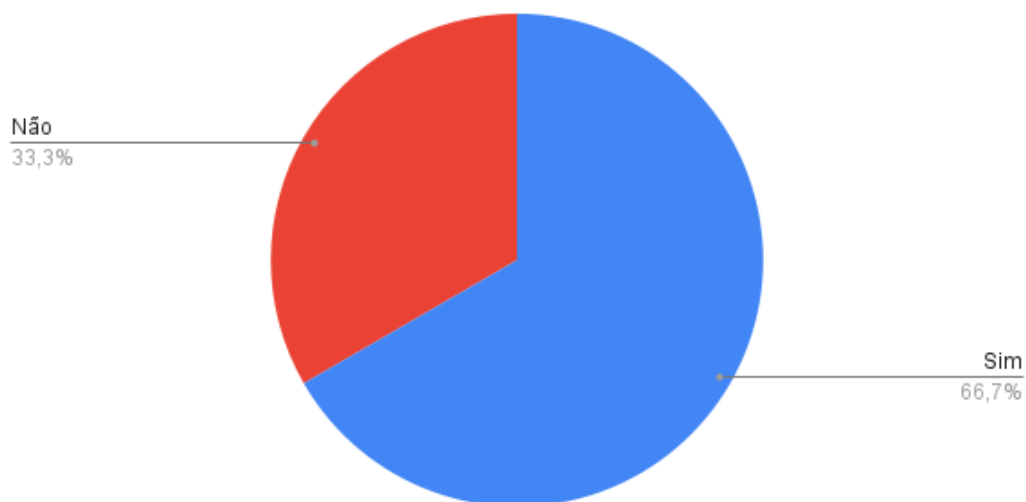
Fonte: Elaboração própria, utilizando o site <http://www.edwordle.net/create.html#> (2021)

3.1 “Ferrovia e Patrimônio”: Os conhecimentos dos participantes sobre

Com intuito de compreender melhor o entendimento dos participantes sobre o patrimônio material e imaterial, sua percepção em relação a ferrovia como patrimônio e seu ofício englobado na atividade, esta parte do questionário contou com perguntas tanto quantitativas quanto qualitativas, demonstradas a seguir.

Nesta primeira pergunta, questionados sobre saber o que é patrimônio material ou imaterial, os participantes tinham as opções de “sim ou não” onde a maior parte, 66,7% disse saber e 33,3% disse não saber. No questionamento não havia nenhum exemplo sobre, afim de saber realmente o conhecimento de cada um, logo após em pergunta aberta, apenas para aqueles que responderam “SIM” era necessário fazer uma pequena explanação sobre o assunto, instigados a responderem com “as próprias palavras”.

Gráfico 12 – Você sabe o que é um patrimônio material ou imaterial?



Fonte: Da autora (2021).

Todos os participantes que disseram saberem o que é patrimônio material foram coerentes com o conceito, exemplificado anteriormente nesta pesquisa, de forma simples e objetiva discorreram suas ideias. Disseram que o patrimônio material é palpável, tangível e citaram exemplo como casarões, obras de arte, igrejas, centros históricos, vestimentas e até elementos referentes as ferrovias como as estações,

locomotivas e a malha ferroviária em si. Novamente para elucidar as repostas dadas, foram agrupadas e criou-se uma “nuvem de palavras”.

Figura 3 - Nuvem de palavras 2



Fonte: Elaboração própria, utilizando o site <http://www.edwordle.net/create.html#> (2021)

Assim se sucedeu com as repostas relacionadas ao patrimônio imaterial, a maior parte citou a cultura, religiões, folclore, danças, celebrações, culinária, rituais, coisas intangíveis e afins, apenas um dos participantes citou os ofícios, as repostas também foram coerentes com o conceito de patrimônio imaterial já apresentado nesta pesquisa. As principais palavras foram agrupadas em mais uma “nuvem de palavras”

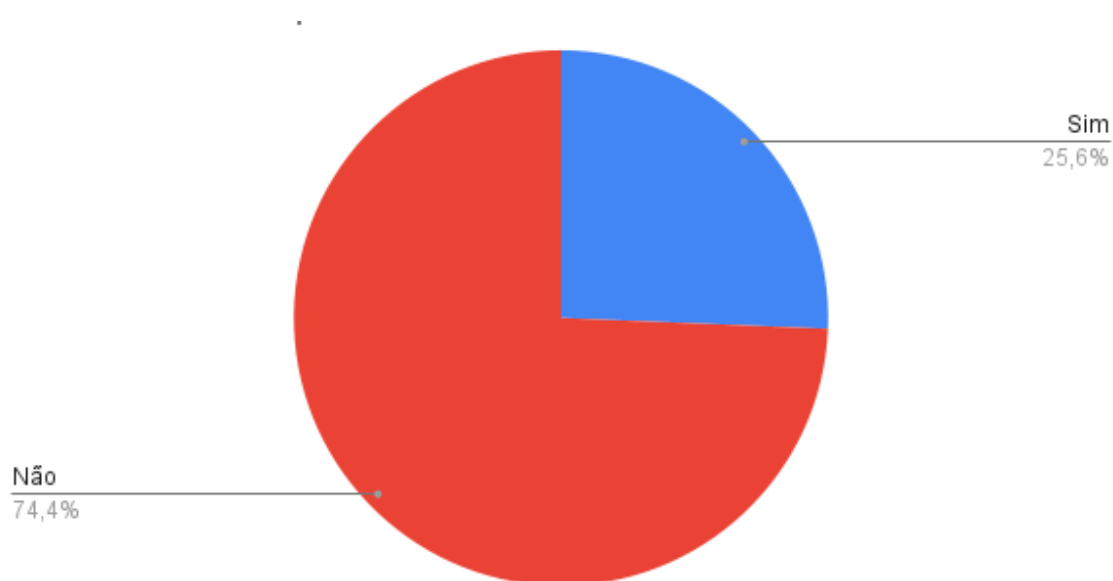
Figura 4 - Nuvem de palavras 3



Fonte: Elaboração própria, utilizando o site <http://www.edwordle.net/create.html#> (2021)

A pergunta conseguinte do questionário, buscava saber se os próprios ferroviários tinham conhecimento de que a ferrovia é reconhecida como patrimônio material nacional desde 2008 no Brasil e 74,4% dos participantes disseram não saber e apenas 25,6% disseram saber, o que é intrigante, pois os elementos que compõem a classe do ofício e que fazem parte deste patrimônio desconhecem que o mesmo é protegido, uma das fragilidades da educação patrimonial do Brasil, onde o acesso a informação sobre seus patrimônios é escasso afirmado por Aloísio Magalhães “Só se preserva aquilo que se ama e só se ama aquilo que se conhece” (apud IBRAM: MINISTÉRIO DA CULTURA, 2013, p. 5).

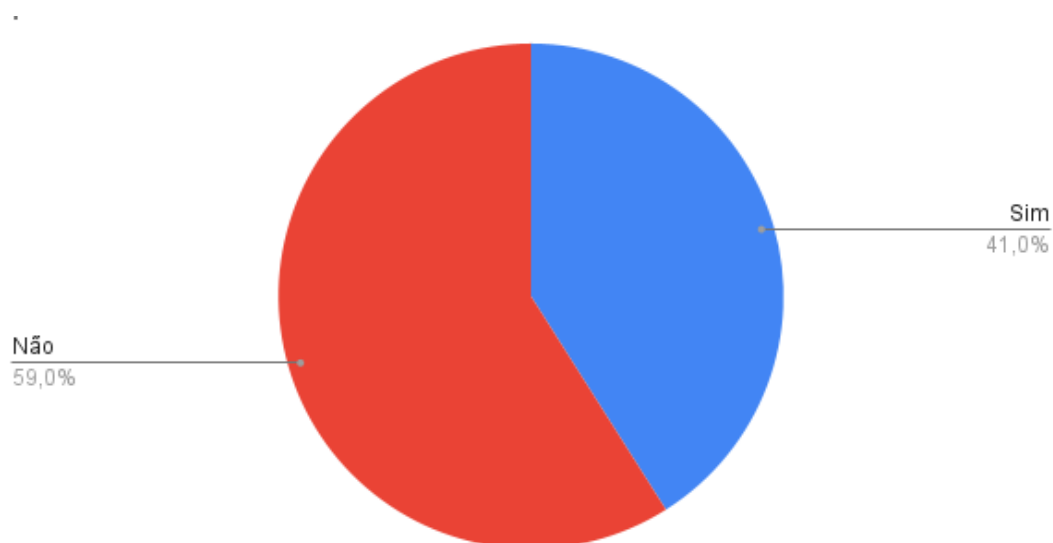
Gráfico 13 – Você sabia que desde 2008 a ferrovia no Brasil é considerada um patrimônio material nacional?



Fonte: Da autora (2021).

Ao serem questionados sobre o porquê as ferrovias deveriam ser consideradas patrimônio cultural, a resposta absoluta foi devida a sua importância no desenvolvimento e progresso para país, alguns citaram o fato de inúmeras cidades terem se surgido ao longo das ferrovias, e o progresso na economia, evidenciando o escoamento principalmente dos minérios por diversas partes do Brasil. Logo após, o questionário continha uma pergunta sobre os ofícios que são considerados patrimônio, citando exemplo de alguns como os mestres de capoeira, as baianas do acarajé e sineiros e indagava se os participantes sabiam do tombamento desses, mais da metade 59% disseram não saber sobre e os outros 41% disseram ter conhecimento sobre, como mostra no gráfico abaixo.

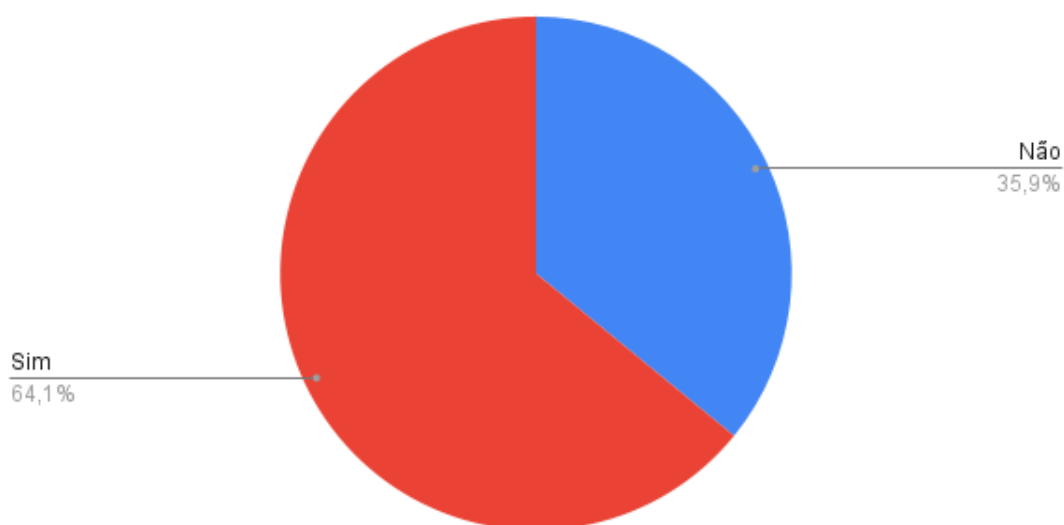
Gráfico 14 – Alguns ofícios no Brasil são considerados patrimônios imateriais. Você sabia disso?



Fonte: Da autora (2021).

Após averiguar se integrantes da pesquisa tinham conhecimento sobre alguns tipos de ofícios serem reconhecidos como patrimônio, foram questionados se consideravam relevante que o ofício de ferroviário (a) deveria de ter esse reconhecimento e apesar de a maior parte 64,1% dizer que sim, 35,9% desses disseram que não.

Gráfico 15 – Para você o ofício de ferroviário (a) deveria ser considerado um patrimônio imaterial brasileiro?



Fonte: Da autora (2021).

Aqueles que responderam “sim”, foram instigados a justificarem sua resposta e surgiram as mais variadas justificativas como por ser uma profissão que encanta, por não poder ser dissociada do patrimônio ferroviário em si, por estar ligada a cultura e história do país e também de seus imigrantes, a fim de valorizar e imortalizar a profissão e também por suas especificidades como o conhecimento que é transmitido de profissional para profissional, exemplo de maquinista para maquinista, os termos e gírias que só existem no meio ferroviário e que apenas aqueles que trabalham na área compreendem e alguns consideram uma profissão transformadora.

O fato dos participantes em sua maioria terem respondido que não sabiam que alguns ofícios são patrimônios imateriais no Brasil, como mostra o gráfico 14, demonstrando não conhecerem a importância do tombamento desses, pode ter influenciado os 35,9% responderem que seu próprio ofício não deveria ser passivo de tombamento e de certa forma invalidando a sua importância para o patrimônio ferroviário ao responderem à questão seguinte sobre seu próprio ofício, como apresentado no gráfico 15, visto que uma antiga locomotiva ou maria fumaça não pode “rodar” sem um maquinista, por exemplo, o funcionamento da máquina, neste caso não se dissocia do conhecimento e da sabedoria do homem.

3.3 Trem Vale Ouro Preto e Mariana, a percepção dos ferroviários sobre o ativo

Considerando que a pesquisa foi direcionada para funcionários (as) e ex funcionários (as) das ferrovias ligadas a mineradora Vale, sendo Trem Vale um dos objetos de pesquisa desse estudo, foram direcionadas algumas perguntas especificamente sobre esta ferrovia, para compreender como conhecem e enxergam o ativo.

A primeira questão foi se “já visitaram o Trem Vale? ”, 56,4% disse já terem visitado e 43,6% disse nunca terem visitado, como ilustrado no gráfico a seguir.

Gráfico 16 Você já visitou o trem Vale Mariana e Outro Preto?



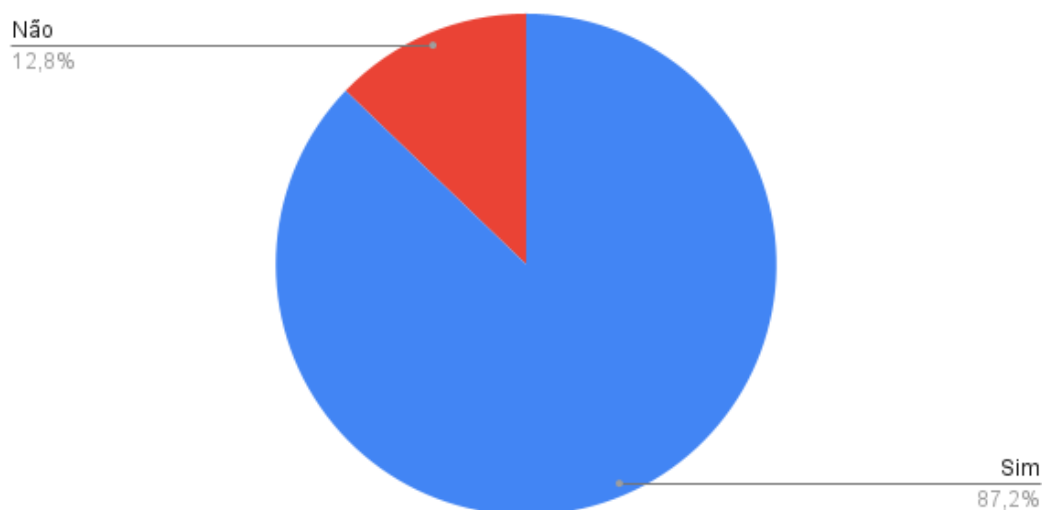
Fonte: Da autora (2021).

Se a resposta tivesse sido “sim”, esses deveriam descrever como foi a experiência neste trem, alguns participantes que atuam nesta ferrovia descreveram os prazeres de trabalhar neste local, descrevendo os lugares por onde a ferrovia passa e os sentimentos que veem à tona, como os cheiros, as belas paisagens, experiências próprias e prazeres do cotidiano, além aprendizados que tiveram ao trabalharem ativamente na localidade, dois funcionários foram bem específicos ao recordar do passeio do Trem de Natal, um dos principais eventos da agenda do ativo e a importância e encanto que gera na comunidade que circundam os trilhos. Aqueles que apenas visitaram relataram sobre o quanto de conhecimento é transmitido através do passeio, tanto sobre a ferrovia e patrimônio quanto sobre as duas cidades por onde o trem circula, alguns disseram rememorar seu passado e infância, em geral foi dito que a experiência no Trem Vale é aprazível e um dos participantes exaltou o descaso e descuido dos brasileiros de forma geral com sua história.

Para os intervenientes que disseram não terem visitado o Trem Vale, a pergunta seguinte era se existia o interesse de conhecer o ativo, e a resposta foi unânime, onde todos disseram que “sim” que tem interesse em visitar. Outra questão em que as respostas foram unânimes para os participantes foi se consideravam o Trem Vale importante para a região onde se encontra, expressaram que sim. Entretanto ao serem questionados se o Trem Vale deveria ser tombado como

patrimônio, 12,8% disseram que “não”, como mostrado no gráfico abaixo, apesar de anteriormente todos declararem que reconhecem a importância deste trem para a região.

Gráfico 17 Para você, o ativo cultural Trem Vale Mariana e Outro Preto, deveria ser tombado como patrimônio?



Fonte: Da autora (2021).

Para finalizar o formulário da pesquisa, foram submetidos a responderem se consideram importante o desenvolvimento das ferrovias no Brasil, todos disseram que sim e posteriormente teriam que justificar sua resposta. Em sua maior parte, foi dito sobre a logística das ferrovias, como é um dos transportes mais seguros, sua alta eficiência e economia, o que mudaria o cenário nas rodovias, além do seu potencial como atrativo turístico.

Assim ao analisar as repostas obtidas no questionário, primeiramente pode-se observar a baixa aderência de mulheres no meio ferroviário, é histórico e não acontece apenas nesta profissão, mas foi exaltada neste questionário, por ser uma atividade que exige um pouco mais do profissional fisicamente, como mostrado no gráfico 10 onde mais da metade relatava ser um trabalho um pouco ou muito exaustivo, subjulga que as mesmas não tem condições de atuar no meio, mas o aprofundamento no assunto pode-se se dirigir especificamente para outro estudo. Além disso é possível relativizar que os participantes em sua maioria têm a percepção da importância das ferrovias no Brasil, porém com mais ênfase na oportunidade e melhor alternativa para

o transporte de cargas, mantimentos, suplementes e afins, além do transporte de passageiros, levando em consideração que os envolvidos na pesquisa são pessoas que trabalham ou trabalharam na ferrovia de uma empresa que tem foco em transportar minério e alguns outros tipos de carga, e talvez por uma condição da companhia ou pelos seus valores, não desvinculam o olhar e conhecimento sobre o modal em apenas “fazer transporte”, anulando um pouco da sua importância para a história das ferrovias em um país onde a mesma quase se extinguiu. Levando em consideração essas informações, esbarramos em um dos tópicos da pesquisa, a Educação Patrimonial, foi possível notar que o discernimento sobre as ferrovias serem consideradas patrimônio cultural nacional e a possível chance da profissão ferroviária, abordada neste trabalho, ser adotada como ofício tombado ou pelo menos ser mais reconhecida em meio ao tombamento das linhas férreas, que esse reconhecimento e conhecimento sobre tais possibilidades é limitado, até mesmo pelas pessoas que estão exclusivamente envolvidas na atividade, quiçá para os leigos.

No entanto, avaliando as questões foi possível reafirmar a paixão e o vínculo afetivo que os ferroviários tem com sua profissão, um dos assuntos abordados no primeiro capítulo desta monografia. O envolvimento de muitos destes surge ainda mesmo na infância, como dito por um deles “Sou a terceira geração de ferroviário na família, já nasci dentro de uma locomotiva.” (PARTICIPANTE 19), alguns deles por conta dos exemplos de parentes outros pelo contato próximo as ferrovias, resgatando useu, já citado anteriormente “Só se preserva aquilo que se ama e só se ama aquilo que se conhece.” (Apud. IBRAM: MINISTÉRIO DA CULTURA, 2013, p. 5). Avaliando essa frase e correlacionando com o questionário aplicado é possível dizer que apenas é praticável a preservação do que ama e amar aquilo que se conhece, quando se é instruído aos “comos” para que a salvaguarda de algo em sua totalidade seja efetiva, não sendo suficiente apenas reconhecer a importância da valorização, mas como pratica-la e para que não aconteça a dissociação da relação, neste caso do homem e a máquina é fundamental. Novamente, cabe exaltar que a Educação Patrimonial é fundamental e a participação da sociedade é imprescindível, afinal ela é a detentora da sua história, e cronografia do seu meio. Embatendo em políticas públicas e educativas mais efetivas para que nenhuma história seja apagada ou esquecida.

Em relação ao Trem Vale Ouro Preto e Mariana também é notório sua

importância, para a região, para a história e relação com a comunidade a sua volta, mas que fica à mercê da iniciativa privada, tendo pouco ou nenhum respaldo do Estado, uma falha, sendo que toda malha ferroviária do país é de interesse dos órgãos que fazem sua proteção.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Assim como as grandes locomotivas e extensos trens causam admiração por onde circulam e impactam as sociedades circunvizinhas, na mesma proporção deveriam ser admirados, representados e lembrados os ferroviários que mantêm as mesmas operando. Sendo as ferrovias e seus equipamentos, patrimônio cultural nacional tombado no Brasil se percebe um certo descaso com as pessoas que incorporam ao não serem representados adequadamente em espaços de memória, com base nos ambientes que se encontram o Trem Vale nas cidades de Ouro Preto e Mariana, estruturados para preservar esta memória viva, atender a comunidade e atividade turística da região. Com o intuito de trazer à tona essa discussão, foi analisado e contextualizado a história da ferrovia no país, apresentado o projeto Trem Vale como ativo cultural e analisado a percepção dos ferroviários diante do contexto.

Por meio de levantamento teórico, buscou-se compreender melhor como se sucedeu o desenvolvimento até a estagnação da atividade ferroviária no Brasil, e assimilar melhor a relação do ferroviário com sua profissão/ofício, como ele a percebe, sua importância e influência para o patrimônio nacional e como os espaços voltados para a difusão do conhecimento relativo a temática trabalham e os representam, como perpetuam o tema através da educação patrimonial e sua sucessão e impactos na sociedade.

As dificuldades encontradas neste trabalho foram principalmente encontrar referencial teórico sobre a história das ferrovias desde os primórdios, praticamente as referências foram se perdendo com o desmonte das mesmas, o estudo se baseou em estudo de outras teses e monografias publicadas com a mesma temática, o mesmo aconteceu com o projeto escolhido como modelo o Trem Vale, uma vez que o mesmo passou por várias proposições algumas em que documentos que se encontravam apenas via internet já não estavam mais disponíveis. A escassez de estudos na área deste modal principalmente voltado para o turismo e patrimônio é eminente, e faz ser ainda mais questionado e relativizar com a Educação Patrimonial também é dificultoso, visto que o mesmo foi reconhecido recentemente comparado a outros patrimônios e ainda existem muitas questões a serem esclarecidas conceitualmente pela própria academia e órgãos que gerem e protegem esse.

Mas diante da pesquisa desenvolvida foi possível compreender e ponderar melhor a relação dos ferroviários com sua atividade profissional, o sentimento de orgulho que transborda para aqueles que são ligados a ferrovia, que constituem parte de uma história importante de desenvolvimento de um país e que apesar das dificuldades do cotidiano, não deixam de admirar e saber do valor do seu trabalho e sua importância para a comunidade. Também foi possível entender as fragilidades que a Educação Patrimonial enfrenta para tentar alcançar os brasileiros, mesmo aqueles que tem ou tiveram acesso a informação e formação superior, retrata para além disso um país que tem dificuldade com a educação básica e uma população que reluta em valorizar suas raízes e sua história, apresentando a fragilidade de todo um sistema. Com base no questionário aplicado também foi possível traçar o perfil dos envolvidos na atividade da concessão ferroviária privatizada e suas discrepâncias, sendo essas racial, de gênero e até mesmo educacional, observando os privilégios de uma classe.

Em síntese este trabalho buscou trazer uma colaboração para os estudos da relação do modal ferroviário como patrimônio cultural nacional, além de traçar parte da história das ferrovias no Brasil e trazer à tona a importância de valorizar mais a história oral dos envolvidos na atividade, não existe uma maria fumaça operante sem um maquinista com conhecimento para conduzi-la sendo assim que o trabalho/ofício do ferroviário seja mais valorizado, que esta monografia possa servir como base para outros estudos relacionados aos temas abordados.

REFERÊNCIAS

AMORIM, Maria Aparecida Blaz Vasques. História, memória, identidade e História Oral. **Jus Humanum: Revista eletrônica de ciências jurídicas e sociais da universidade cruzeiro do sul**, São Paulo, v. 1, n. 2, p.107-112, jun. 2012. Disponível em: <http://revistapos.cruzeirodosul.edu.br/index.php/jus_humanum/article/viewFile/75/53>. Acesso em: 1 dez. 2019.

ANJOS, Edwaldo Sérgio dos. O Trem da Vale (MG) sob a ótica de ferroviários aposentados, a partir de uma análise linguística do discurso. **Revista Brasileira de Ecoturismo**, São Paulo, v. 7, n. 3, p.462-481, ago. 2014. Disponível em: <<https://drive.google.com/file/d/1YVgc0N19F-LwAmTDOFMWe09yd1gjVdmU/view>>. Acesso em: 01 jun. 2021.

ASSOCIAÇÃO Nacional dos Transportes Ferroviários. **Mapa ferroviário**. 2019. Disponível em: <<https://www.antf.org.br/mapa-ferroviario/>>. Acesso em: 01 jun. 2021.

BLASENHEIM, Peter L.. As ferrovias de Minas Gerais no século dezenove. **Locus: Revista de História**, Juiz de Fora, v. 2, n. 2, p.81-110, 1996. Disponível em: <<https://periodicos.ufjf.br/index.php/locus/article/view/20429/10848>>. Acesso em: 01 jun. 2021.

BORGES, Barsanufio Gomides. Ferrovia e Modernidade. **Revista UFMG**, Belo Horizonte, n. 11, p.27-36, dez. 2011. Disponível em: <https://drive.google.com/file/d/1GKJXuAdTEk6RH4srduWt7_ISF3pq4pMS/view>. Acesso em: 01 jun. 2021.

CORRÊA, Caio; MACHADO, Heloisa Guaracy. **Cultura e memória: os ofícios da ferrovia**. 2015. 6 f. - Curso de História, PUC Minas, Belo Horizonte, 2015. Disponível em: <<file:///C:/Users/user/Downloads/9507-Texto%20do%20artigo-34245-1-10-20150505.pdf>>. Acesso em: 01 jun. 2021.

DNIT, Coordenação Geral Ferroviária do Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transporte -. **Histórico: ferrovias. Ferrovias.** Disponível em: <http://www1.dnit.gov.br/ferrovias/historico.asp>. Acesso em: 06 jun. 2021.

FERREIRA, Jesura Pires. Os ofícios tradicionais: cultura e memória. **Revista Usp**, São Paulo, p.102-106, maio 1996. Disponível em: <[file:///C:/Users/user/Downloads/25645-Texto%20do%20artigo-29656-1-10-20120615%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/user/Downloads/25645-Texto%20do%20artigo-29656-1-10-20120615%20(1).pdf)>. Acesso em: 1 dez. 2019.

FONSECA, Maria Cecília Londres. **Memória e Patrimônio: ensaios contemporâneos**. 2. ed. Rio de Janeiro: Lamparina, 2003. 309 p.

FREIRE, Maria Emília Lopes. **Patrimônio Ferroviário: por uma compreensão da sua lógica funcional**. 2015. 96 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Arquitetura e Urbanismo, Departamento de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2015. Disponível em: <<https://repositorio.ufpe.br/bitstream/123456789/17273/1/Disserta%C3%A7%C3%A3o>>

%20de%20Mestrado_Aluna%20Maria%20Em%C3%ADlia%20Lopes%20Freire%20_Patrim%C3%B4nio%20ferrovi%C3%A1rio_por%20uma%20compreens%C3%A3o%20sist%C3%A2mica%20da%20sua%20l%C3%B3gi~1.pdf>. Acesso em: 18 fev. 2021.

GARCIA, Liliana Bueno dos Reis. **Rio Claro e as oficinas da Companhia Paulista de Estrada de Ferro: trabalho e vida operária - 193 - 1940.** 1992. 235 f. Tese (Doutorado) - Curso de Filosofia, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Unicamp, Campinas, 1992. Disponível em: <file:///C:/Users/user/Downloads/Garcia_LilianaBuenodosReis_D.pdf>. Acesso em: 01 jun. 2021.

GÓMEZ, Guillermo Stefano Rosa. A locomotiva, o trem e o ferroviário: imagem e memória de uma masculinidade narrada no sul do Brasil. **Revista Latinoamericana de Antropologia del Trabajo**, Porto Alegre, n. 4, p.1-29, jul. 2018. Disponível em: <<https://drive.google.com/file/d/1USiA01HjND9DF-UhX6YABln6MKJZQ3dA/view>>. Acesso em: 01 jun. 2021.

IBRAM. **Programa para a Gestão de Riscos ao Patrimônio Musealizado Brasileiro.** Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Museus, 2013. 39 p. Disponível em: <https://www.museus.gov.br/wp-content/uploads/2013/10/programa_PGRPMB_web.pdf>. Acesso em: 01 ago. 2021.

IPHAN - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. **Título do arquivo. Ex. Lei de Tombamento. Decreto tal.** 2014. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/>>. Acesso em: 01 jun. 2021.

IPHAN - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. **GUIA BÁSICO DA EDUCAÇÃO PATRIMONIAL.** 2014. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/temp/guia_educacao_patrimonial.pdf>. Acesso em: 01 jun. 2021.

IPHAN. **Educação Patrimonial: histórico, conceitos e processos.** Brasília: Daf - Ceduc, 2014. 62 p. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Educacao_Patrimonial.pdf>. Acesso em: 01 jun. 2021.

KÜHL, Beatriz Mugayar. **Algumas questões relativas ao patrimônio industrial e à sua preservação.** 2009. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/algumas_questoes_relativas_ao_patrimonio.pdf>. Acesso em: 19 fev. 2021.

LEWINSKI, Cianralsolde Koch. **Um lugar de memória da estrada de ferro: o centro de preservação da história ferroviária do Rio Grande do Sul -1980/1990.** 2017. 312 f. Tese (Doutorado) - Curso de História, Universidade do Vale do Rio dos Sinos – Unisinos, São Leopoldo, 2017. Disponível em: <<https://drive.google.com/file/d/1UJp4UrQxc-8bdF3m62GIJruOtXQu6IIF/view>>. Acesso em: 01 jun. 2021.

MAMEDE, Douglas M. J. A; VIEIRA, Guilherme L.; SANTOS, Ana Paula G. Trens

turísticos e patrimônio cultural: como o turismo ferroviário tem resgatado, preservado e valorizado o patrimônio cultural. **Caderno Virtual de Turismo**, v. 8, n. 2, p. 81-94, 2008. Disponível em: <file:///C:/Users/user/Downloads/264-733-1-PB.pdf>>. Acesso em: 18 jun. 2021.

MARTINS, Ricardo Silveira; CAIXETA FILHO, José Vicente. O desenvolvimento dos sistemas de transporte:: auge, abandono e reativação recente das ferrovias. **Revista Teoria e Evidência Econômica - Upf**, Passo Fundo, v. 6, n. 11, p.69-91, nov. 1998. Disponível em: <http://seer.upf.br/index.php/rtee/article/view/4786/3219>>. Acesso em: 01 jun. 2021.

MATOS, Odilon Nogueira de. **Café e ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira**. 4. ed. Campinas: Pontes Editores, 1990. 178 p.

PAULA, Dilma Andrade de. As ferrovias no Brasil: análise do processo de erradicação de ramais. **Docutren**, Aranjuez, p.1-12, 2001. Disponível em: <http://www.docutren.com/HistoriaFerroviaria/Aranjuez2001/pdf/22.pdf>>. Acesso em: 1 dez. 2019.

PEREIRA, Maria Rita Jardim; GRILO, Maria João Bonina. Museu Nacional Ferroviário, uma reflexão necessária. **Convergências: Revista de Investigação e Ensino das Artes**, Lisboa, v. 6, p. 1-15, 2013. Disponível em:< https://repositorio.ipcb.pt/bitstream/10400.11/5634/1/ARTIGO_MUSEU.pdf>. Acesso em: 17 fev. 2021.

SILVA, Juliana Franchi da. **Mulheres por trás do trilhos:: história e oralidade sobre educação, trabalho e política nas famílias ferroviárias do rs**. 2013.[Dissertação Mestrado]. Curso de Pós Graduação em Ciências Sociais, Centro de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Federal de Santa Maria, Santa Maria, 2013. Cap. 3. Disponível em:< <https://repositorio.ufsm.br/bitstream/handle/1/6245/SILVA%2C%20JULIANA%20FRANCHI%20DA.pdf?sequence=1&isAllowed=y>>. Acesso em: 01 ago. 2021.

SILVEIRA, Márcio Rogério. Transporte e logística: as ferrovias no Brasil. **Geosul**, Florianópolis, v. 17, n. 34, p.63-86, dez. 2002. Disponível em: <file:///C:/Users/user/Downloads/13658-42083-1-PB.pdf>>. Acesso em: 1 dez. 2019.

SIVIERO, Fernando Pascuotte. Educação e patrimônio cultural:: uma encruzilhada nas políticas públicas de preservação. **Revista Cpc**, São Paulo, n. 19, p. 80-108, jun. 2015. Disponível em: <file:///C:/Users/user/Downloads/siviero.pdf>>. Acesso em: 20 jun. 2021.

SIVIERO, F. P. Educação e patrimônio cultural: uma encruzilhada nas políticas públicas de preservação. **Revista CPC**, [S. l.], n. 19, p. 80-108, 2015. DOI: 10.11606/issn.1980-4466.v0i19p80-108. Disponível em:< <https://www.revistas.usp.br/cpc/article/view/90786>>. Acesso em: 18 ago. 2021.

Acesso em: 20 jun. 2021

SOUSA NETO, Manoel Fernandes de. O ofício, a oficina e a profissão: reflexões sobre o lugar social do professor. **Cadernos Cedes**, Campinas, v. 66, p.249-259, ago. 2005.

Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/%0D/ccedes/v25n66/a07v2566.pdf>>. Acesso em: 1 dez. 2019.

SOUZA, Robério Santos. **Experiências de trabalhadores nos caminhos de ferro da Bahia: trabalho, solidariedade e conflitos (1892-1909)**. 2007. 159 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de História, Departamento de História do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2007. Disponível em: <http://repositorio.unicamp.br/bitstream/REPOSIP/281969/1/Souza_RoberioSantos_M.pdf>. Acesso em: 1 dez. 2019.

TATINI, Victoria de Azevedo Braga. Patrimônio Industrial: Interpretação e possibilidades. **Projeto Memória Ferroviária**, 2020. Disponível em: < <https://memoriaferroviaria.rosana.unesp.br/?p=3468>>. Acesso em: 17 fev. 2021

UFOP. Universidade Federal de Ouro Preto. **Almanaque do Trem: Trem da Vale**. Programa de Educação Patrimonial. UFOP, 2012.

UNESCO. **ONU - Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura**. 2017. Disponível em: <<http://www.unesco.org/new/pt/brasilia/home/>>. Acesso em: 1 JUN. 2021.

VALE, Fundação. **Outras memórias, outros patrimônios**: relato técnico do programa de Educação Patrimonial Trem da Vale. Cord. Eleonora Santa Rosa. Belo Horizonte: Fundação Vale. Rona, 2010

VALE. **Trem da Vale – Ouro Preto e Mariana**: história. Ferrovia. Disponível em: <<http://www.vale.com/brasil/PT/business/logistics/railways/trem-turistico-ouro-preto-mariana/Paginas/default.aspx#historia>>. Acesso em: 08 ago. 2021.

VIEIRA, Lêda Rodrigues. Trabalho e ferrovia: cotidiano do trabalho dos ferroviários na cidade de Paranaíba - PI, 1950-1990. **Revista Brasileira de História & Ciências Sociais**, Teresina, v. 3, n. 5, p.113-126, jul. 2011. Disponível em: <<file:///C:/Users/user/Downloads/90-179-1-SM.pdf>>. Acesso em: 1 dez. 2019.

VIEIRA, Lêda Rodrigues. **Trabalhar na ferrovia**: as relações de trabalho dos ferroviários na cidade de parnaíba. 2009. 17 f. Tese (Doutorado) - Curso de História, Uespi/campus Torquato Neto, Teresina, 2009. Disponível em: <<https://www.uespi.br/prop/siteantigo/XSIMPOSIO/TRABALHOS/PRODUCAO/Ciencias%20Humanas%20e%20Letras/TRABALHAR%20NA%20FERROVIA%20-%20AS%20RELACOES%20DE%20TRABALHO%20DOS%20FERROVIARIOS%20NA%20CIDADE%20DE%20PARNAIBA.pdf>>. Acesso em: 1 dez. 2019.

ZAMBELLO, Marco Henrique. **Ferrovia e memória**: estudo sobre o trabalho e a categoria dos antigos ferroviários da vila industrial de campinas. 2005. 368 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Sociologia, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Usp, São Paulo, 2005. Disponível em: <https://teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8132/tde-21092009-094613/publico/2005_MarcoHenriqueZambello.pdf>. Acesso em: 25 nov. 2019.

APÊNDICE A - Questionário Aplicado



Seção 1 de 4

Pesquisa: “O ofício do ferroviário do Trem Vale em Ouro Preto e Mariana: da ausência da valorização da profissão à sua importância para o patrimônio cultural”

Olá,

Eu sou a Marina Izepan, aluna do curso de Turismo da Universidade Federal de Ouro Preto (MG). Este formulário é uma ferramenta para minha pesquisa de Conclusão de Curso. Nesta pesquisa, intitulada “O ofício do ferroviário do Trem Vale em Ouro Preto e Mariana: da ausência da valorização da profissão à sua importância para o patrimônio cultural”, sob orientação da Profa. Dra. Maria do Carmo Pires (DETUR/UFOP), buscamos compreender a realidade laboral da profissão de ferroviário(a).

Assim, sua participação é importante para nos ajudar em nosso objetivo.

Cabe destacar, que seus dados e demais informações serão protegidos pelo sigilo em pesquisa. Significa que o acesso é apenas desta pesquisadora e não será publicado em outros meios, senão com fins acadêmicos. Os dados serão discutidos e analisados no Trabalho de Conclusão de Curso, sem que os participantes tenham sua identidade revelada.

De antemão, agradeço a sua participação e sigo à disposição para dúvidas.

E-mail: marina.izepan@aluno.ufop.edu.br

Aceita participar da referida pesquisa? *

☐ Aceito

Seção 2 de 4

Informações Gerais



Descrição (opcional)

Nome Completo: *

Texto de resposta curta

Sexo: *

☐ Masculino☐ Feminino

Sexo: *

☐ Masculino☐ Feminino

Idade: *

- ☐ 18 a 25 anos
- ☐ 26 a 30 anos
- ☐ 31 a 35 anos
- ☐ 36 a 40 anos
- ☐ 41 a 45 anos
- ☐ 46 a 50 anos
- ☐ 51 a 55 anos
- ☐ 56 a 60 anos
- ☐ Mais de 61 anos

Qual sua cor ou raça? *

- ☐ Amarela
- ☐ Branca
- ☐ Indígena
- ☐ Parda
- ☐ Preta
- ☐ Outra
- ☐ Prefiro não responder



Grau de Escolaridade: *

- ☐ Fundamental (Incompleto)
- ☐ Fundamental (Completo)
- ☐ Ensino Médio (Incompleto)
- ☐ Ensino Médio (Completo)
- ☐ Ensino Técnico e Profissionalizante (Completo)
- ☐ Ensino Superior (Incompleto ou Cursando)
- ☐ Ensino Superior (Completo)
- ☐ Especialização e/ou Pós-Graduação (Completa)

Se possui formação superior ou está cursando, qual o curso?

Texto de resposta curta

Seção 3 de 4

Informações específicas: a profissão



Descrição (opcional)

Qual sua situação profissional como ferroviário(a)? *

- ☐ Exerço atualmente a profissão
- ☐ Sou aposentado(a) pela profissão
- ☐ Atuei como ferroviário(a), mas atualmente não exerço a profissão

Quanto tempo atuou/atua a função de ferroviário? *

- ☐ menos de 1 ano
- ☐ 1 a 5 anos
- ☐ 6 a 10 anos
- ☐ 11 a 15 anos
- ☐ 16 a 20 anos
- ☐ 21 a 25 anos
- ☐ 26 a 30 anos
- ☐ mais de 30 anos

Em qual ferrovia da Vale atua ou atuou? (Selecione quantas opções forem) *

☐ Estrada de Ferro - Vitória a Minas

☐ Estrada de Ferro - Carajás

☐ Trem Vale Mariana e Ouro Preto

A Vale é a primeira empresa que atuou como ferroviário(a)? *

☐ Sim

☐ Não

Se a resposta anterior for NÃO, qual a outra empresa trabalhou como ferroviário(a)?

Texto de resposta curta

Quanto tempo atuou nesta empresa (se não for a Vale)?

- ☐ menos de 1 ano
- ☐ 1 a 5 anos
- ☐ 6 a 10 anos
- ☐ 11 a 15 anos
- ☐ 16 a 20 anos
- ☐ 21 a 25 anos
- ☐ 26 a 30 anos
- ☐ mais de 30 anos

Quanto tempo trabalhou/trabalha como ferroviário(a) na Vale? *

- ☐ menos de 1 ano
- ☐ 1 a 5 anos
- ☐ 6 a 10 anos
- ☐ 11 a 15 anos
- ☐ 16 a 20 anos
- ☐ 21 a 25 anos
- ☐ 26 a 30 anos
- ☐ mais de 30 anos

Em um grau de satisfação: o quanto você se sente realizado em sua profissão? (Onde 0 é nada satisfeito(a) e onde 5 é muito satisfeito(a)) *

0	1	2	3	4	5
☐	☐	☐	☐	☐	☐

Por que você escolheu esta profissão? *

Texto de resposta longa

Em um grau de satisfação: Você se sente bem remunerado exercendo a sua profissão? (Onde 0 é nada satisfeito(a) e onde 5 é muito satisfeito(a)) *

0	1	2	3	4	5
☐	☐	☐	☐	☐	☐

Você considera o seu trabalho como ferroviário(a) exaustivo? *

- ☐ Não
- ☐ Sim, um pouco
- ☐ Sim, muito

Você pretende continuar exercendo a profissão de ferroviário(a) ao longo da sua vida? *

- ☐ Sim
- ☐ Não

:::

Se a resposta anterior for NÃO, por que você não quer mais exercer esta profissão?

Texto de resposta longa

Além de você algum outro familiar é ou foi ferroviário(a)? *

☐ Sim

☐ Não

Se a resposta anterior for SIM, qual o familiar?

Texto de resposta curta

Informações específicas: Ferrovia e Patrimônio



Descrição (opcional)

Você sabe o que é um patrimônio material ou imaterial? *

☐ Sim

☐ Não

Se a resposta anterior for SIM, descreva com suas palavras o que é patrimônio material e imaterial para você?

Texto de resposta longa

Você sabia que desde 2008 a ferrovia no Brasil é considerada um patrimônio material nacional? *

☐ Sim

☐ Não

Na sua opinião, a ferrovia no Brasil deve ser considerada um patrimônio material ou não? Justifique sua resposta: *

Texto de resposta longa

Alguns ofícios no Brasil são considerados patrimônios imateriais, por exemplos as Baianas do Acarajé, Mestres de Capoeira, Sineiros, etc. Você sabia disso? *

☐ Sim

☐ Não

Considerando a pergunta anterior, para você o ofício de ferroviário(a) deveria ser considerado um patrimônio imaterial brasileiro? *

☐ Sim

☐ Não

Se a resposta anterior for SIM, justifique com suas palavras porque você considera importante que o ofício de ferroviário(a) seja considerado patrimônio no Brasil?

Texto de resposta longa

Para você, o ativo cultural Trem Vale Mariana e Ouro Preto, deveria ser tombado como patrimônio? *

☐ Sim

☐ Não

Você já visitou o trem Vale Mariana e Ouro Preto? *

☐ Sim

☐ Não

Se a resposta anterior for SIM, descreva com suas palavras como foi a sua experiência no trem Vale Mariana e Ouro Preto.

Texto de resposta longa

Se a resposta for NÃO, você tem vontade de conhecer/visitar o trem Vale Mariana e Ouro Preto?

☐ Sim

☐ Não

Você considera o trem Vale Mariana e Ouro Preto um atrativo turístico importante para a região? *

☐ Sim

☐ Não

Você considera importante o desenvolvimento das ferrovias no Brasil? *

☐ Sim

☐ Não

Se a resposta anterior for SIM, justifique com suas palavras o porquê da importância do desenvolvimento de ferrovias no Brasil:

Texto de resposta longa
