

TURISMO Y PATRIMONIO FERROVIARIO

Un estudio sobre el Trem da Vale (MG) - Brasil

Lourdes Regina Galvão Maia*
Centro Universitário Metodista Izabela Hendrix- Brasil
Reinaldo Dias**
Universidade Presbiteriana Mackenzie
São Paulo – SP - Brasil

Resumen: El presente trabajo presenta un análisis sobre la importancia del patrimonio industrial ferroviario para el turismo y utiliza al Trem da Vale como estudio de caso. Al recuperar este patrimonio se tomaron en cuenta elementos culturales y recreativos nuevos, destinados a la comunidad y a los turistas y/o visitantes. Se buscó analizar la ejecución del plan de puesta en valor e interpretación del patrimonio y se evaluó la satisfacción y la apropiación por parte del turista y el visitante en relación a la recuperación realizada. La metodología adoptada para esta investigación fue la aplicación de una encuesta entre los visitantes de las estaciones de Ouro Preto y Mariana (Brasil). Los datos fueron analizados a través del método de tabulación. Los resultados obtenidos sugieren que los turistas y visitantes apoyaron la recuperación del patrimonio industrial ferroviario para uso turístico. Asimismo, la interpretación del patrimonio agregó valor al sitio turístico.

PALABRAS CLAVE: patrimonio ferroviario, interpretación del patrimonio cultural, Trem da Vale.

Abstract: *Tourism and Railroad Heritage. A Case Study of Valley Railroad (Trem da Vale) of Ouro Preto and Mariana, State of Minas Gerais, Brazil. This paper presents an analysis of the importance for tourism of the industrial railroad heritage based on the case study of the Trem da Vale. In the requalification of this heritage, new cultural equipment and material for leisure have been created the railroad area meant for both the local community and visitors. The aim of the study was to understand the practices adopted for the enhancement and interpretation of this heritage. The perception and appropriation by the tourists and/or visitors related to the recovery of this heritage has also been considered in the questionnaires completed by the visitors of Ouro Preto and Mariana railroad stations. The data made available suggest that the tourists and/or visitors have given support to the recovery of the railroad heritage for tourist purposes. Other findings are that heritage interpretation adds value to the site and tourist satisfaction.*

KEY WORDS: railroad heritage, cultural heritage interpretation, Trem da Vale: Ouro Preto - Mariana.

* Arquitecta y urbanista. Magister en Turismo y Medio Ambiente por el Centro Universitario UNA, Belo Horizonte – MG. Profesora del curso de Arquitectura y Urbanismo del Centro Universitário Metodista Izabela Hendrix, Belo Horizonte. MG, Brasil. E-mail: reginagalvaoarq@gmail.com.

** Doctor en Ciencias Sociales por la Universidad de Campinas (Unicamp). Profesor del Centro de Ciencias Sociales Aplicadas de la Universidad Presbiteriana Mackenzie (UPM) São Paulo/SP, Brasil y de la Maestría en Turismo y Medio Ambiente del Centro Universitario UNA, Belo Horizonte - MG, Brasil. E-mail: reinaldodias@mackenzie.br.

INTRODUCCIÓN

La expansión del sistema ferroviario contribuyó a la internacionalización del sistema capitalista y fue considerada como *el mayor conjunto de obras públicas y casi la más sensacional obra de ingeniería conocida hasta entonces en la historia* (Hobsbawm, 1981:88). Su implementación y desarrollo se dio entre 1830 y 1875 en algunos países de Europa y en EEUU (Hamilton, 1979). Los ingleses dominaron las técnicas de este transporte (Graham, 1973) construyendo y financiando ferrocarriles; posteriormente, después de 1840, conquistaron otros territorios instalando ferrovías que unían los puertos con el interior de las colonias. Ellos buscaron nuevos mercados y dieron origen al imperialismo comercial (Hamilton, 1979). Según Bruit (1988), entre 1870 y 1914, otros países de Europa y los EEUU también planificaron conquistar nuevos continentes (África, Asia, Oceanía y América Latina). La penetración en esas nuevas culturas fue lenta y contó con acuerdos entre las partes. El propósito para ganar nuevos territorios era: (I) crear nuevos mercados de consumo para el excedente de los países industrializados (Gran Bretaña, Francia, Alemania y Estados Unidos); (II) crear demanda de materias primas; (III) exportar el capital comandado por los monopolios de banqueros e industriales; (IV) formar un imperio colonial; y (V) dar prestigio a la nación. Tartarini (2005) asegura que el ferrocarril durante el siglo XIX puede ser considerado como un monopolio de las empresas inglesas en América Latina. Sólo algunos pequeños ramales fueron construidos por belgas y franceses.

El transporte ferroviario fomentó el *desarrollo de los primeros balnearios y resorts costeros* (Sancho, 1998:114). En las márgenes de las vías se crearon varias localidades y fue el ferrocarril el que impulsó el crecimiento de algunas de ellas, convirtiéndolas en importantes ciudades. El trazado de las líneas facilitaría la comunicación y el acceso a esas ciudades, proporcionando dinamización comercial, turística y cultural; integración de las ciudades menores con las más grandes; y cambios socioculturales que modificaron la estructura urbana (Ortiz, 2000). El ferrocarril desde sus inicios fue un gran acontecimiento, un mito, símbolo de la modernidad y el avance tecnológico (Costa, 2001; Mariuzzo, 2006; Monastirsky, 2006).

La mayoría de los ferrocarriles brasileños fue instalada para atender la circulación de la producción de café, el principal producto de exportación brasileño (Silva, 1988; Matos, 1990; Kühl, 1998; Costa, 2001). Asimismo, fue considerado *el principal generador de divisas para la economía nacional* (Silveira, 2003:62) debido a que fortaleció significativamente la exportación en el período colonial. Además del café, se exportaba azúcar, algodón, cacao, ganado y productos mineros.

Después de la II Guerra Mundial el ferrocarril enfrentó grandes dificultades a nivel mundial (Hamilton, 1979). Tanto en EEUU como en Brasil se inició la expansión del transporte automotor y aéreo (Schoppa, 1982; Palhares, 2006). Durante el período comprendido entre 1945 y 1965 se produjo un gran aumento de los gastos en los principales ferrocarriles de Brasil, debido al exceso de personal administrativo y las lentas resoluciones administrativas. Estos factores frenaban las cargas

ferroviarias provocando serios inconvenientes en la actividad. En estas condiciones algunos ramales fueron cerrados y se paró el desarrollo de las regiones formadas a causa del ferrocarril (Lima, 1969).

Según Schoppa (1985: 32), no había razón para mantener ramales en regiones donde no había una necesidad de *transporte suficiente para viabilizar económicamente el ferrocarril*, y que *sólo se justifica, social y económicamente cuando tiene una densidad mínima de actividad lo que sólo se da en las regiones desarrolladas* (Schoppa, 1985: 95). Algunos servicios ferroviarios de carga y de pasajeros fueron cancelados o se redujeron sus frecuencias. Hasta se llegó a optar por servicios mixto con el objeto de minimizar el costo operativo y continuar cumpliendo con una función social. *La comunicación del ferrocarril con el público se hacía a través de los trenes de pasajeros y al reducir esos servicios y bajar la calidad, la imagen del ferrocarril frente a la opinión pública se deterioró* (Schoppa, 1982: 119).

El ferrocarril encontró dificultades para reunir recursos para expandir sus vías y conservar su patrimonio. Así, Inglaterra comenzó a dar un nuevo uso al patrimonio ferroviario -principalmente hacia fines de la década de 1970 a través de la entidad SAVE- creando estaciones, depósitos, plazas, oficinas, etc. Se generaron espacios sociales y educativos que recuperaron otros de intercambio y de actividades culturales mejorando la calidad de vida de los pobladores de la región y dando lugar al surgimiento de un producto turístico (Kühl, 1998: 34).

Rufino (2006: 70) explica que la recuperación del patrimonio ferroviario propicia un escenario de cambio en la localidad, ya que estas áreas se habían vuelto obsoletas después del proceso de desindustrialización y re-estructuración económica. La transformación de esos espacios recalifica el entorno y valoriza la memoria de los actores sociales que construyeron su historia allí.

El transporte ferroviario no sólo se utilizó como medio de locomoción sino que se redefinió como producto turístico, como en el caso del conocido tren turístico del Valle. Page (2008:47-48) afirma que el tren es más que un medio de transporte *para* el turismo y que puede ser considerado un transporte *como* turismo, ya que su desplazamiento combina potencial de *alto valor intrínseco como una experiencia turística*.

Para Dias (2003) la creación de políticas públicas urbanas debe considerar al turismo cultural como una estrategia para recuperar el patrimonio ferroviario y generar un producto atractivo, singular, que integre ciudades, aumente el flujo de turistas y contribuya al desarrollo socioeconómico de la región. Debe tenerse en cuenta la posibilidad de mantener los antiguos empleados del ferrocarril (potencial humano) considerándolo como un recurso turístico al integrarlos en el proceso de revitalización.

A través de las políticas públicas que se incorporan a los proyectos de desarrollo turístico, se pueden adoptar prácticas de valoración y recuperación del patrimonio ferroviario como medio

revitalizador de las áreas y los transportes degradados posibilitando la recuperación de su valor histórico. *La memoria es la base de la identidad porque ayuda a mantener los lazos de pertenencia de la humanidad* (Martins y Vieira, 2006: 5). Con un plan turístico local se puede transformar un potencial atractivo cultural, aumentando el flujo de turistas y las oportunidades de empleo directo e indirecto.

Existen distintas entidades políticas, asociaciones y ONG's que investigan e identifican nichos de mercado, crean productos, y definen políticas públicas sobre turismo y ferrocarriles (Instituto CEPTA, 2007). Al planificar se toman decisiones y se debe pensar en los resultados a ser alcanzados a corto, mediano y largo plazo. Los planes deben implicar la toma de decisiones respecto de acciones futuras (Dror en Hall, 2001: 24).

Ortiz (2000) asegura que el mercado de bienes culturales tiende a crecer y, de acuerdo con Urry (2001: 117), la 'cultura' pasará a ocupar una posición más destacada en la organización de las sociedades actuales. Harvey (2000: 259) afirma que ese nicho de mercado, el de bienes culturales, puede recuperar la imagen de un pasado perdido de patrimonios industriales y arquitectónicos, ferroviarios o no, dándoles a estos últimos un uso turístico. El consumidor contemporáneo interesado en la historia y en los productos diferenciados explora nichos que dominan la cultura del gusto y muestran la riqueza simbólica de las ciudades a través de sus tradiciones, muchas veces reinventadas (Harvey, 2000:81). El turista, ávido de lugares diferentes, de experiencias no vividas, de escenarios románticos, de tradiciones, de historia y de experiencias auténticas; busca la ciudad ausente y recupera la nostalgia de los valores simples.

Hall (2001) y Dias (2006) refuerzan la necesidad de planes turísticos que incorporen organización, uso de recursos locales, recuperación y puesta en valor del patrimonio histórico para uso turístico, mejora e instalación de infraestructura y ampliación de la oferta y del ciclo de vida de los productos. Es importante que la planificación regional esté relacionada con la planificación a mayores escalas, integrando dimensiones sociales, económicas y culturales.

Choay (2001:11) considera que el patrimonio histórico es *un bien destinado al usufructo de la comunidad* y Fonseca (2005) agrega que el patrimonio tiene una dinámica propia y son múltiples los valores atribuidos a éste, modificándose con el correr del tiempo según las circunstancias del momento.

La recuperación del patrimonio permite un hilo de continuidad de generación en generación (Bolle: 1984) y al mismo tiempo es una interpretación del pasado producida para constituir el espacio o [...] el ambiente en donde se desarrolla la vida actual (Arantes 1984: 9). Para la recuperación de edificios y sitios históricos éstos deben ser interpretados y desarrollados como recursos de la industria turística (Goodey y Murta, 1995:,21). Para que esto ocurra se debe establecer contacto con el visitante para ampliar el conocimiento del lugar visitado (Murta y Albano, 2002). La comunicación

con las personas (visitantes y población local) aumenta el valor de la experiencia mediante la información histórica, cultural y ambiental del lugar (Murta y Goodey, 2002:13).

Muchas iniciativas de puesta en valor y preservación del patrimonio ferroviario brasileño (antiguas vías de trenes, equipamiento y edificios ferroviarios) confirman el crecimiento de este sector y del número de pasajeros (Instituto CEPTA 2007). Según la ABOTTC (Asociación Brasileña de Operadores de Trenes Turísticos Culturales) en 2008 cerca de tres millones de personas viajaron en los trenes turísticos brasileños y el crecimiento fue del 8% anual. El turismo ferroviario se está dando en varios lugares y las empresas públicas y privadas del sector garantizan que hay un público interesado en pagar, y muy bien, para poder ver el paisaje de Brasil sobre rieles (Oliveira, 2009).

Partiendo de este marco teórico, se realizó un estudio en el tren turístico Trem da Vale, inaugurado el 5 de mayo de 2006. Este complejo ferroviario se sitúa en la región sudeste del Cuadrilátero Ferroviario, en el centro del Estado de Minas Gerais, donde el turismo es una actividad económica prometedora por su riqueza natural, cultural y humana.

Este tramo ferroviario fue abierto en 1888 para unir la capital de la provincia de Minas Gerais, Ouro Preto, con la capital del Imperio, Rio de Janeiro, y en 1914 llegó hasta Mariana. La construcción de la línea fue considerada una extraordinaria obra de ingeniería (Kühl, 1998).

En 1980 fue desactivada; y desde el 30 de mayo de 1986 y hasta principios de 1987 se reactivó con fines turísticos. La corta vida de este tren se debió a la falta de soluciones a los problemas técnicos de la locomotora, que no tenía fuerza suficiente para arrastrar los vagones, provocando que el viaje sea muy lento. Cuando el tren turístico dejó de funcionar las vías y los edificios ferroviarios empezaron a deteriorarse, se construyeron edificaciones ilegales a los costados de las vías y perdió identidad el patrimonio ambiental urbano (Féres, 2002).

El sector turístico de la ciudad de Ouro Preto recibió un subsidio por parte de la ADOP (Agencia de Desarrollo de Ouro Preto) para implementar el Trem da Vale y las estaciones contaron con un proyecto de museografía con diversos espacios de exposición. Para esto, se utilizaron herramientas para optimizar la interpretación del patrimonio. Sin embargo, en un artículo de la Universidad Federal de Minas Gerais se destacó el escaso uso de los espacios y equipamientos del Trem da Vale por parte de los visitantes (Mamede *et al*, 2008). Esto fue confirmado por la Gerencia de Educación Patrimonial.

Partiendo de esta realidad se desarrolló este estudio exploratorio cuya estrategia metodológica consideró los siguientes aspectos: (I) comprender el proceso de recuperación realizado en el Tren del Valle; (II) relacionar los temas turismo y ferrocarril; (III) analizar la importancia del transporte ferroviario para el turismo en los municipios de Ouro Preto y Mariana; (IV) estudiar el uso y la aceptación del equipamiento desarrollado para la puesta en valor del patrimonio ferroviario y el

paisaje urbano; y (V) evaluar si los nuevos espacios y equipamientos estimularon la curiosidad del visitante (Murta y Goodey 2002:18). Evaluar la aceptación de la puesta en valor por parte del visitante resultó de sumo interés para este trabajo, debido al crecimiento de los intentos por salvaguardar el patrimonio y del interés por el turismo ferroviario.

Para analizar los aspectos mencionados se realizaron entrevistas semi-estructuradas y encuestas de forma aleatoria entre el 23 y el 31 de enero de 2009. El resultado de la investigación si bien es una especie de 'fotografía' del fenómeno estudiado no indicó las tendencias, variaciones, ni los posibles cambios estructurales.

ESTUDIO DE CASO: TREN TURÍSTICO TREM DA VALE

El tren turístico responde a un proyecto realizado por la Fundação Vale; con planificación, ejecución y mantenimiento por parte de la Santa Rosa Bureau Cultural; con el patrocinio de la Compañía Vale, según la Ley Federal de Incentivo a la Cultura (Ley Rouanet n.º 8.313/91) del Ministerio de la Cultura; y con la operación a cargo del Ferrocarril Centro Atlántico (FCA). El objetivo del proyecto del Trem da Vale fue la valoración del patrimonio histórico-cultural, social y natural. Se realizaron intervenciones en los edificios protegidos y se implementaron acciones sociales para darle sustentabilidad al proyecto a través del desarrollo de programas culturales (Fundação Vale, 2006).

Figura 1: Estación Ouro Preto



Fuente: Los autores, 11 de junio de 2008

Con el Trem da Vale se restauraron cuatro estaciones ferroviarias, Ouro Preto (ver Figura 1), Vitorino Dias (ver Figura 2), Passagem de Mariana (ver Figura 3) y Mariana (ver Figura 4) protegidas por el IPHAN (Instituto de Patrimonio Histórico y Artístico Nacional). Se tomaron en cuenta como

estaciones base la Estación Ouro Preto - Estación Cidadania, considerada el portal turístico del proyecto, y la Estación Mariana - Estación Parque.

Figura 2: Estación Vitorino Dias



Fuente: <http://www.tremdavale.org/nggallery/page-91/album-3/gallery-17/?Vitorino%20Dias>
Visitada el 18 de marzo de 2009

Para la realización de las diversas actividades socio-culturales propuestas por el Trem da Vale, se fijaron carros y vagones en el patio de las estaciones. En el área externa de la Estación Ouro Preto, se destacan el *Vagón de los Sonidos*, el *Vagón Café*, y el *Circo de la Estación*, destinados a eventos abiertos a la comunidad con el objetivo de que los pobladores se acerquen al patrimonio histórico y cultural. También se destaca el girador de locomotoras. El edificio alberga: (I) el *Espacio Maqueta*, con una maqueta de la línea turística; y una cronología de la historia del ferrocarril y su vida cultural, en Brasil y el mundo (Fundação Vale, 2006: 61); (II) el Espacio de la UFOP (Universidad Federal de Ouro Preto), que cuenta la historia del ferrocarril y las transformaciones del paisaje de Ouro Preto y Mariana; (III) la *Sala de Historia*, que presenta información y videos sobre la evolución de las dos ciudades históricas y sobre el ferrocarril, dispuestos sobre expositores informativos y multimedia, todos interactivos; (IV) el *Espacio del Registro Oral*, donde el visitante puede escuchar entrevistas a los pobladores sobre las peculiaridades y la historia local, estimulando la valorización de la identidad regional; y (V) el *comercio de productos artesanales*: donde se venden títeres y muñecos de la *Compañía Navegante - Teatro de Marionetas* de Mariana.

La estación Mariana tiene en su área externa: (I) la *Plaza Lúdico-Musical*, inspirada en la fuerte tradición musical local. El proyecto de la plaza contó con la colaboración de los niños y maestros de la Escuela Estatal Profesora Santa Godoy, localizada enfrente de la estación. Esta participación *proporcionó nuevas formas de apropiación del espacio, contribuyendo a reducir los problemas relativos a la depredación de las instalaciones públicas* (Fundação Vale, 2006:75); (II) el *Vagón de los Sentidos*, donde el visitante asiste a proyecciones de imágenes sobre temas como la arquitectura del barroco de Minas Gerais [el barroco de esta región tiene un carácter singular tanto en la imagen urbana como arquitectónica producto de la gran cantidad de oro encontrada en la primera década del

setecientos y tiene como artista más representativo a Antônio Francisco Lisboa, o *Aleijadinho* (Mello, 1983)]; la explotación minera y la vida cotidiana de las dos ciudades vistas como si fuera a través de la ventana simulando un viaje por la región; y (III) el *Vagón Café*. El edificio alberga una biblioteca infanto-juvenil y una sala multiuso con un expositor multimedia interactivo que aborda temas sobre el antiguo tramo ferroviario, la riqueza ambiental de la región y el patrimonio cultural.

Figura 3: Estación Passagem de Mariana



Fuente: <http://www.tremdavale.org/nggallery/page-91/album-4/gallery-18/?Passagem%20de%20Mariana> Visitada el 18 de marzo de 2009

Figura 4: Estación Mariana



Fuente: Los autores, 19 de julio de 2008

Los medios de interpretación del patrimonio adoptados en el Trem da Vale pasaron a ser instrumentos de gestión en el intento por optimizar la experiencia del turista (Murta y Goodey, 2002). Según Samy Lansky, coordinador de los proyectos de urbanismo y paisajismo del Trem da Vale (entrevista realizada el 20 de mayo de 2009), el proyecto de museografía fue desarrollado con la intención de provocar la curiosidad del visitante y realzar la dimensión socioeconómica, histórica y ambiental de la región. En los espacios y los equipamientos creados se hace uso de medios de comunicación interactivos para mostrar la historia del ferrocarril, la historia del lugar y los registros de la historia oral a través de entrevistas a la población.

Para una mejor difusión de los espacios museográficos se contrató a partir de enero de 2009 a un actor que lleva un organito con una gaveta con mensajes sorpresa y muñecos caracterizados como si fueran personajes ferroviarios de la Compañía Navegante - Teatro de Marionetas. Este actor y los muñecos distribuyen un folleto para informar al visitante sobre las estaciones y el viaje con el objeto de ambientarlo además de entretener a las personas que se encuentran en las plataformas de embarque y desembarque (Entrevista con la Coordinadora del Subprograma Vale Promover, realizada el 27 de enero de 2009).

ANÁLISIS DE LOS DATOS

Durante la investigación exploratoria se encuestó a 108 visitantes y turistas dentro del tren y en las estaciones de Ouro Preto y Mariana. Las respuestas respondían a una escala de valores que iba de óptima, buena, razonable, regular a mala. Para el tamaño de la muestra se consideró un intervalo de confianza de 95% y un error máximo estimativo de 9,4%. El perfil socioeconómico identificado en este universo presenta una predominancia del sexo femenino (72,22%). Los visitantes provienen en gran parte de otro estado de Brasil (37,04%), del interior del estado de Minas Gerais (31,48%), de Belo Horizonte (27,78%), y de otros países (3,70%). La franja etaria entre los 31 y 40 años es la que reúne el mayor número de respuestas (27,78%), seguida de la franja entre 21 y 30 años (25,93%). La mayoría declaró un ingreso mensual familiar de hasta 10 salarios mínimos (referencia del salario mínimo: aprox. US\$ 176,00) (43,5%), seguida de quienes declararon entre 10 y menos de 20 salarios mínimos (38,0%); y sólo el 4,6% dijeron tener un ingreso mayor a 30 salarios mínimos.

Para comprender la forma en que los turistas y visitantes perciben la puesta en valor del patrimonio, se les preguntó si era la primera visita a la estación. El 80% respondió que sí, y el 20% restante dijo que ya la conocía. El 84,3% de los encuestados tuvo una impresión óptima sobre la recuperación del patrimonio ferroviario y el 15,7% tuvo una buena impresión.

También se analizó la frecuencia y satisfacción del turista y visitante en relación a la interpretación del patrimonio arquitectónico industrial ferroviario en los espacios diseñados para re-significar las estaciones de Ouro Preto y Mariana. Sólo el 1,85% de los encuestados visitó todos los espacios y equipamientos de las dos estaciones, y el 17,59% no visitó ninguno. La mayoría (79,63%) visitó al menos un espacio o equipamiento en una de las estaciones. Sólo el 0,93% alegó no haber hecho la

visita por falta de tiempo a pesar de estar interesados. No fueron computadas en el estudio las visitas a los sanitarios.

Según los números presentados, la cantidad de visitas a los espacios museográficos y a los equipamientos del Trem da Vale no es tan insignificante como los resultados que aparecen en el artículo de Mamede *et al.* (2008). No obstante, a través de la observación directa, mientras se realizó la investigación se observó un número significativo de visitantes que llegaron a la estación para tomar el tren casi en el mismo momento en que partía por lo cual no tuvieron tiempo para visitar los diferentes lugares. Si bien no era el objetivo de este estudio computar este número, pero vale decir que el viaje en tren es el atractivo de mayor interés para el visitante tal como señalan Mamede *et al.* (2008).

También a través de la observación directa se pudo observar un comportamiento común en la mayoría de los visitantes. Cuando la *Maria Fumaça* llegó pitando y cuando se hizo uso del tornavía todos se dirigieron hacia la plataforma. Estas actividades despertaron la curiosidad de los visitantes, quienes mostraron alegría y entusiasmo y registraron el momento mediante fotos y filmaciones. Algunos visitantes dejaron los espacios museográficos y se dirigieron a la plataforma de embarque. Tampoco este estudio se propuso comparar, por un lado, el grado de interés de estos momentos y, por el otro, la interpretación patrimonial como las exposiciones museográficas y equipamientos.

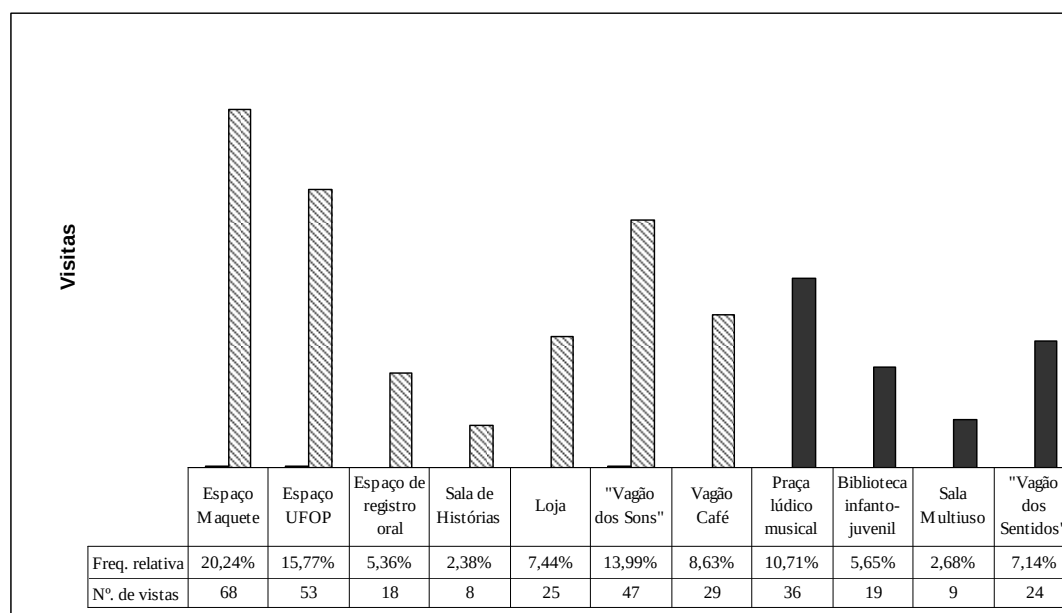
Sí se intentó conocer los espacios o equipamientos propuestos por el Trem da Vale que fueron los más visitados según los encuestados (Gráfico 1). Los visitantes fueron abordados en la plataforma del tren después de visitar los espacios y equipamientos de las dos estaciones. Cabe mencionarse que el Circo no estaba abierto para visitas al momento del estudio ya que sólo abre cuando hay eventos, y que el Vagón Café de Mariana tampoco estaba en funcionamiento.

El Espacio Maqueta fue el más visitado (20,24%). En este espacio lo que más llama la atención de los visitantes es la maqueta, más allá de complementarse con una exposición museográfica sobre el ferrocarril y la cultura de la región.

El segundo espacio más visitado fue el Espacio de la UFOP (Universidad Federal de Ouro Preto) (15,77%), seguido del Vagón de los Sonidos (13,99%). Los menos visitados, según los encuestados, fueron la Sala de Historia (2,38%) y la Sala Multiuso (2,68%).

Los números más insignificantes de visitas a los espacios de la Estación Mariana se debieron al poco tiempo que el visitante tenía para permanecer en la ciudad. El tren llegaba a la estación Mariana a las 12 horas cuando se realizó el estudio; y si el pasajero quería regresar a Ouro Preto en tren tenía que tomarlo a las 14. A través de la observación directa se vio que los pasajeros bajaban en la estación, se iban rápidamente a pasear por la ciudad y volvían casi en el mismo momento en que el tren partía de regreso.

Gráfico 1: Distribución de la muestra según la frecuencia de visitantes en los espacios e instalaciones de las estaciones del Tren del Valle



Fuente: Datos de la investigación (2009)

Nota: Las columnas con líneas diagonales representan la frecuencia de visitantes en la Estación Ouro Preto. Las columnas en negro presentan la frecuencia en la Estación Mariana.

Con el objeto de conocer si la interpretación del patrimonio resultaba educativa, se preguntó si los espacios y la exposición despertaron la curiosidad del visitante. El 89,58% de los encuestados que visitaron los espacios respondieron afirmativamente y, el 10,42%, declararon que no se les despertó la curiosidad. Uno de los visitantes mencionó que la información era cansadora y excesiva.

Para saber cuál fue para los encuestados el significado del viaje en tren se les brindaron varias posibilidades de respuesta: nostalgia; paisaje; exótico; preservación del patrimonio; sólo una alternativa de transporte; integración con los pasajeros; una opción turística más; etc. La mayoría (30,80%) escogió la opción *preservación del patrimonio*. *Paisajes* fue la opción que ocupó el segundo lugar en cuanto a representatividad (25,63%), seguida de *una opción turística más* (19,20%). La opción *nostalgia* recibió el 14,49% de las respuestas; el 1,09% eligió la *integración entre los pasajeros*; y el 0,72% restante optó por *cultura*.

Cuando se les preguntó si volverían a hacer el viaje en tren, el 89,81% de los encuestados respondió que sí; y el 0,93% dijo que volvería si mejoran el sistema de ventilación en el interior del tren (el día en que se realizó la encuesta hacía mucho calor). Los vagones no poseen ventilación mecánica y la apertura de las ventanas está limitada para garantizar la seguridad del pasajero. El 6,48% de los encuestados no respondió porque aún no había realizado el viaje; y el 2,78% no volvería a hacer este viaje porque le pareció largo (una hora aproximadamente), cansador y caluroso.

La mayoría de los visitantes y turistas abordados (97,22%) recomendaría el paseo; y el 1,85% no respondió. Mientras que el 0,93% recomendaría el paseo si se mejora el sistema de ventilación.

En relación a si el precio del pasaje está de acuerdo con el beneficio del viaje, el 74,1% respondió que sí; el 19,4% dijo que es alto; y el 6,48% no sabía porque aún no había realizado el viaje. La mayoría (99,07%) consideró el viaje en tren como una alternativa turística importante; y el 74,07% ya había realizado un viaje en tren.

Sobre la importancia de la preservación del patrimonio industrial ferroviario, el 29,63% destacó el uso turístico y el 25,93% se inclinó por mostrar el modo de vida y las tradiciones del pasado. El 43,52% escogió tanto la preservación del patrimonio para uso turístico como la importancia de mostrar el modo de vida del pasado. Sólo el 0,93% citó la opción de preservar si fuera utilizado, aunque consideró que es importante la preservación para mostrar el estilo de vida del pasado.

CONSIDERACIONES FINALES

En la actualidad ha marcado tendencia la acción de preservar y transformar las áreas de antiguos complejos ferroviarios en espacios recreativos, en lugares de memoria, de valores simbólicos y, al mismo tiempo, emotivos (Kühl, 1998: 234) para sus actores y para la nación.

En este artículo se intentó analizar la forma en que los visitantes perciben la recuperación del patrimonio industrial ferroviario con fines turísticos en el Trem da Vale. La consulta a 108 visitantes reveló que esta recuperación fue capaz de valorizar e interpretar este patrimonio. El transporte ferroviario es importante para el turismo porque posibilita el acceso y la contemplación del paisaje a lo largo del camino y el uso de la locomotora a vapor permite una experiencia nostálgica. La valorización de este patrimonio se dio a través de la memoria de la tradición y el modo de vida del pasado.

Para fundamentar el debate sobre la interpretación del patrimonio se recurrió a los espacios que despertaron mayor curiosidad entre los visitantes: el Espacio Maqueta, que adoptó recursos lúdicos y dinámicos; y el Espacio de la UFOP, que vinculó la historia del ferrocarril con la de la ciudad. Estos espacios informan e invitan a una búsqueda de información más profunda.

El Espacio del Registro Oral, con los videos de las entrevistas a los pobladores, fue el menos visitado. Se cree que el visitante tenía mayor interés por la interpretación más dinámica, con una visión más simple, que exija menos tiempo de contemplación. Los individuos de la cultura occidental globalizada “pasan el ojo”, hacen una lectura rápida y superficial de los espacios museográficos.

Las referencias territorializadas representan la memoria de la comunidad, estableciendo vínculos sólo con la cultura local. Los espacios, si bien son desarrollados para promover el turismo, pueden producir cambios en el escenario de la localidad y colaborar con la creación de empleo e ingresos

para la comunidad. Todos los espacios visitados estimularon al visitante, confirmando que los instrumentos de interpretación utilizados facilitaron la comunicación pero el atractivo principal es el propio tren turístico.

Cuanto mayor es la carga simbólica conferida a un bien cultural, mayores y más ricas serán las posibilidades de su utilización futura [...] en virtud de los significados que acumularon durante su historia, que merecen un esfuerzo especial para preservarlos y ponerlos a disposición de la población para usos futuros (Durkam, 1984: 30-31).

Mediante la diversidad de interpretaciones los espacios que algún día fueron representantes de la producción, de la modernidad y del progreso, pasan a ser lugares de recreación revitalizados bajo la óptica de nuevas interpretaciones de la historia, abriendo posibilidades para otros usos y nuevas perspectivas para esas antiguas prácticas.

Finalmente, se recomienda el desarrollo de otros estudios sobre la apropiación e interpretación del patrimonio para que puedan servir de referencia y se transformen en herramientas para la implementación de otros proyectos turísticos, ya que el turismo ferroviario es un fenómeno en crecimiento.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Arantes, A. A.** (Org.) (1984) "Prefácio": 7 - 9 *In*: ARANTES, Antônio Augusto. Produzindo o passado: estratégias de construção do patrimônio cultural. Brasiliense, São Paulo
- Bolle, W.** (1984) "Cultura, patrimônio e preservação" Texto I: 11-23. *In*: Arantes, Antônio Augusto (Org.) Produzindo o passado: estratégias de construção do patrimônio cultural. Brasiliense, São Paulo
- Bruit, Héctor H.** (1988) "O imperialismo". Editora da Universidade Estadual de Campinas, São Paulo:
- Costa, C. Teixeira da** (2001) "O sonho e a técnica: a arquitetura de ferro no Brasil". Editora da Universidade de São Paulo, São Paulo
- Choay, F.** (2001) "A alegoria do patrimônio". Estação Liberdade: Editora UNESP, São Paulo
- Dias, R.** (2003) "Planejamento do turismo: Política e desenvolvimento do Turismo no Brasil". Editora Atlas, São Paulo
- Dias, R.** (2006) "Turismo e patrimônio cultural: recursos que acompanham o crescimento das cidades". Saraiva, São Paulo
- Durkam, E. Ribeiro** (1984) "Produzindo o passado: estratégias de construção do patrimônio cultural". Texto II: 23-58. *In*: Arantes, Antônio Augusto (Org.) Brasiliense, São Paulo
- Féres, L.** (2002) "Tempo e espaço das ferrovias em Minas Gerais: a preservação do patrimônio ferroviário no contexto urbano contemporâneo". Universidade Federal de Minas Gerais. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo)

- Fonseca, M. C. L.** (2005) "O patrimônio em processo: trajetória de política federal da preservação no Brasil". Editora UFRJ; MinC – Iphan, Rio de Janeiro
- Fundação Vale** (2006) "Trem da Vale: Mariana, Passagem de Mariana, Vitorino Dias, Ouro Preto". Fundação Vale do Rio Doce
- Graham, R.** (1973) "Grã-Bretanha e o início da modernização no Brasil: 1850 – 1914". Editora Brasiliense, São Paulo
- Goodey, B. & Murta, S. M.** (1995) "Interpretação do patrimônio para o turismo sustentado: um guia". SEBRAE – MG, Belo Horizonte
- Hall, C. M.** (2001) "Planejamento turístico: políticas, processos e relacionamentos". São Paulo
- Hamilton, D. S.** (1979) "História ilustrada do trem". Fonseca Almeida Comércio e Indústria S.A., São Paulo
- Harvey, David** (2000) "Condição pós-moderna". Edições Loyola, São Paulo
- Hobsbawm, E. J.** (1981) "A Era do capital 1848-1875". Paz e Guerra, Rio de Janeiro
- Instituto CEPTA** (2007) "Turismo: BNDES vai investir em ferrovias e o planejamento estratégico da Embratur" 21 dez. Disponible en <http://www.institutocepta.org/php/noticia/ler.php?id=402>. Visitado el 08 de enero de 2008
- Kühl, B. Mugayar** (1998) "Arquitetura de ferro e arquitetura ferroviária em São Paulo: reflexões sobre a sua preservação". Ateliê Editorial. Fapesp: Secretaria da Cultura, São Paulo
- Lima, O. Álvares de Araújo** (1969) "A economia das estradas de ferro". Capítulo III: 47-68 *In*: Sistema ferroviário brasileiro: estudo econômico. Apec Editora, Minas Gerais.
- Mamede, D. M. J. A; Vieira, Guilherme Lima & Santos, A. P. Guimarães** (2008) "Trens turísticos e patrimônio cultural: como o turismo ferroviário tem resgatado, preservado e valorizado o patrimônio cultural". Caderno Virtual de Turismo 8(2): 81-94
- Mariuzzo, P.** (2006) "Trens e cana-de-açúcar: Engenhos e ferrovias são os testemunhos das primeiras atividades industriais brasileiras". Revista Eletrônica do IPHAN (4) Mar. - Abr. Disponible en: <http://www.revista.iphan.gov.br/materia.php?id=167>. Visitado el 09 de enero de 2008
- Martins, A. Bastos & Vieira, G. F.** (2006) "Turismo e patrimônio cultural: possíveis elos entre identidade, memória e preservação". Estação científica 02. mar.:1-17
- Matos, O. Nogueira** (1990) "Café e ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira". Pontes, São Paulo
- Mello, S. de** (1983) "Barroco". Editora Brasiliense S.A., São Paulo
- Monastirsky, L. B.** (2006) "Ferrovia: Patrimônio Cultural. Estudo sobre a ferrovia brasileira a partir da região dos Campos Gerais (PR)". Centro de Filosofia e Ciências Humanas. Universidade Federal de Santa Catarina. Tese (Doutorado em Geografia)
- Murta, S. M. & Goodey, B.** (2002) "Interpretação do patrimônio para visitantes: um quadro conceitual": 13 – 45. *In*: Murta, S. M. & Albano, C. (Org.) Interpretar o patrimônio: um exercício do Olhar. Ed. UFMG; Território Brasília, Belo Horizonte
- Murta, S. M. & Albano, C.** (2002) "Interpretação, preservação e turismo: uma introdução". *In*: Murta, S. M. & Albano, C. (Org.) Interpretar o patrimônio: um exercício do Olhar: 9-12. Ed. UFMG; Território Brasília, Belo Horizonte

- Oliveira, R. de** (2009) "Cresce o turismo sobre trilhos no Brasil". *Gazeta Mercantil*. Rio de Janeiro, 26. febrero Disponible en http://www.investnews.com.br/IN_News.aspx?Parms=2359920,45,1,1. Visitado el 27 de febrero de 2009
- Ortiz, R.** (2000) "Mundialização e cultura". Brasiliense, São Paulo
- Page, S. J.** (2008) "Transporte e turismo: perspectivas globais". Bookman, Porto Alegre
- Palhares, G. Lohmann** (2006) "Transportes turísticos". Aleph, São Paulo
- Rufino, S.** (2006) "Os dois lados da linha do trem: história urbana e intervenções contemporâneas em Campinas" (SP): 68-97. *In*: Frúgoli Jr., Heitor; Andrade, Luciana Teixeira de; Peixoto, Fernanda Áreas (Org.). *As cidades e seus agentes: práticas e representações*. PUC Minas/Edusp, Belo Horizonte
- Sancho, A.** (1998) "Introdução ao Turismo". OMT, Madrid
- Schoppa, R. Fernandes** (1982) "Para onde caminham nossas ferrovias: artigos e conferências". Jurema & Costa Velho Editores, Rio de Janeiro
- Schoppa, R. Fernandes** (1985) "A ferrovia é viável". JMB Editores, Rio de Janeiro
- Silva, G. Gomes da** (1988) "Arquitetura de ferro no Brasil". Nobel, São Paulo
- Silveira, M. R.** (2003) "A importância geoeconômica das estradas de ferro no Brasil". Tese (Geografia) Faculdade de Ciências e Tecnologia, Campus de Presidente Prudente. Universidade Estadual Paulista
- Tartarini, J. D.** (2005) "Arquitetura ferroviária". Colihue. (Del Arco Iris). CEDODAL, Buenos Aires
- Urry, J.** (2001) "O olhar do turista: lazer e viagens nas sociedades contemporâneas". Studio Nobel. SESC, São Paulo

Recibido el 29 de octubre de 2009

Correcciones recibidas el 17 de febrero de 2009

Aceptado el 26 de febrero de 2009

Arbitrado anónimamente

Traducido del portugués