

Hospitalidade, patrimônio cultural e turismo: apropriações urbanas em face às transformações do Complexo Ferroviário de São João del-Rei (MG)

Daniella Cristiane Santos Oliveira¹Leandro Benedini Brusadin²

Resumo

Este artigo apresenta a significância do transporte ferroviário para a cidade de São João del-Rei (MG) e sua transformação de uso do transporte de passageiros e cargas para um patrimônio cultural e atrativo turístico, os quais simbolizam a história e a cultura mineira. Este retrospecto é analisado sob o viés interdisciplinar dos conceitos de hospitalidade, patrimônio cultural e turismo na ótica da cidade. Objetiva-se com este trabalho investigar as relações de hospitalidade urbana na perspectiva dos anfitriões (população local) em face às transformações da cidade com o uso cultural e turístico do Complexo Ferroviário de São João del-Rei. A metodologia parte da pesquisa bibliográfica e documental sobre o tema e se debruça na pesquisa de campo por meio das histórias de vida, em que foram realizadas entrevistas semiestruturadas com ex-ferroviários e moradores de São João del-Rei. Como resultado, pode-se constatar fatores que sustentam a importância da ferrovia para São João del-Rei, permeada pelas relações de hospitalidade e inhospitalidade enquanto lugar de memória e destino turístico. Os lugares de memória devem ser lugares de hospitalidade e o turismo, do ponto de vista humano e social, pode ser uma forma mediadora das trocas entre a comunidade e os visitantes.

Palavras-chave: Patrimônio Cultural; Hospitalidade; Turismo; Ferrovia; São João del-Rei.

Abstract

Hospitality, cultural heritage, and tourism: urban appropriations in response to the transformations of the São João del-Rei (MG) Railway Complex

This article highlights the significance of railway transportation for the city of São João del-Rei (MG) and its transformation from passenger and freight transport to a cultural heritage site and tourist attraction, symbolizing the history and culture of Minas Gerais. This historical overview is analyzed through an interdisciplinary lens, integrating the concepts of hospitality, cultural heritage, and tourism from the city's perspective. The study aims to investigate urban hospitality relationships from the perspective of hosts (the local population) in response to the city's transformations with the cultural and touristic use of the São João del-Rei Railway Complex. The methodology includes bibliographic and documentary research on the topic and fieldwork based on life histories, with semi-structured interviews conducted with former railway workers and residents of São João del-Rei. The results reveal factors underpinning the railway's importance for São João del-Rei, intertwined with hospitality and inhospitality relationships, as a place of memory and a tourist destination. Memory sites should serve as spaces of hospitality, and tourism, from a human and social perspective, can act as a mediating force fostering exchanges between the community and visitors.

Keywords: Cultural Heritage; Hospitality; Tourism; Railway; São João del-Rei.

1. Mestre pelo Programa de Pós-Graduação de Turismo e Patrimônio da Universidade Federal de Ouro Preto, Ouro Preto, Minas Gerais, Brasil. E-mail: daniella.santos@aluno.ufop.edu.br. ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-7728-8546>.
2. Pós-Doutor em Sociologia pela Université Paris V, Paris, França e docente do Programa de Pós-Graduação em Turismo da Universidade Federal do Paraná, Curitiba – Paraná – Brasil. E-mail: leandrobrusadin@ufpr.br. ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-2778-2095>.

Resumen

Hospitalidad, patrimonio cultural y turismo: apropiaciones urbanas ante las transformaciones del Complejo Ferroviario De São João del-Rei (MG)

Este artículo presenta la relevancia del transporte ferroviario para la ciudad de São João del-Rei (MG) y su transformación del uso de transporte de pasajeros y cargas a un patrimonio cultural y atractivo turístico, los cuales simbolizan la historia y la cultura de Minas Gerais. Este análisis retrospectivo se aborda desde una perspectiva interdisciplinaria que integra los conceptos de hospitalidad, patrimonio cultural y turismo desde el punto de vista de la ciudad. El objetivo de este estudio es investigar las relaciones de hospitalidad urbana desde la perspectiva de los anfitriones (población local) frente a las transformaciones de la ciudad con el uso cultural y turístico del Complejo Ferroviario de São João del-Rei. La metodología incluye investigación bibliográfica y documental sobre el tema, complementada con trabajo de campo basado en historias de vida, a través de entrevistas semiestructuradas realizadas con exferroviarios y residentes de São João del-Rei. Como resultado, se identifican factores que respaldan la importancia del ferrocarril para São João del-Rei, impregnados por las relaciones de hospitalidad e inhospitalidad, considerándolo como un lugar de memoria y destino turístico. Los lugares de memoria deben ser espacios de hospitalidad, y el turismo, desde una perspectiva humana y social, puede actuar como una forma mediadora de intercambios entre la comunidad y los visitantes.

Palabras clave: Patrimonio Cultural; Hospitalidad; Turismo; Ferrocarril; São João del-Rei.

INTRODUÇÃO

No contexto histórico, as ferrovias surgiram no território brasileiro em meados do século XIX, intensificando o crescimento de sua malha no início do século XX. Elas desempenharam um papel fundamental no desenvolvimento de diversas regiões, como foi o caso de São João del-Rei (MG), impulsionando o crescimento industrial, assim como acarretando mudanças na vida da população. No entanto, a partir da década de 1960, devido aos incentivos à indústria automobilística no Brasil, as ferrovias entraram em declínio, levando ao seu desmonte gradual. Tal fato ocasionou o abandono não somente das próprias ferrovias e suas estações como também das histórias de vidas que nelas trabalharam, além de diversas transformações urbanas nas cidades às quais as mesmas passavam.

Importante saliente que, nesse primeiro momento de crise e decadência da ferrovia no Brasil, ainda não existiam políticas públicas específicas para o patrimônio ferroviário, o que fez com que parte desses bens fossem perdidos em todo território nacional, principalmente nos trechos que não havia interesses econômicos secundários como, por exemplo, o uso turístico.

Devido a essas questões e dada a importância da ferrovia de maneira geral no Brasil, estabeleceu-se o debate sobre a necessidade de preservação, surgindo programas governamentais, assim como ações promovidas pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), e entidades civis, como o caso da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (ABPF), a fim de estabelecer medidas cabíveis para a manutenção do patrimônio ferroviário.

No caso do Complexo Ferroviário de São João del-Rei, em 1985, essas medidas se desdobraram no seu processo de tombamento sob o processo de

n.º DTC/SPHAN 1.185-T-85 (IPHAN, 1989) e a implementação da atividade turística foi a forma encontrada para manter parte do trecho em funcionamento. Por meio deste decreto, buscou preservar a memória ferroviária, a qual faz parte da história da cidade e das pessoas cujo cotidiano estava vinculado aos trens que por ali passavam.

Quanto à alteração de função da ferrovia, de transporte de passageiros e cargas para o turismo, a atividade turística foi sendo introduzida aos poucos, à medida que o transporte convencional era desativado. Atualmente somam-se 14km de via-férrea entre as cidades de São João del-Rei e Tiradentes. Na perspectiva da comunidade, estas escolhas políticas modais geraram sentimento de saudosismo e até mesmo luto pelo fim da ferrovia. Isso levou a uma comoção popular e manifestações sobre as condições de sua preservação e operação precária, que também são descritas no seu processo de tombamento, e que, mesmo de maneira indireta, contribuíram para o parecer positivo de seu tombamento em 1989.

As transformações urbanas ocorridas no espaço de São João Del Rei diante da implementação do Complexo Ferroviário enquanto patrimônio cultural e destino turístico, acolheram as formas de pertencimento da população local? Ou seriam elas, na verdade, estratégias para amenizar os impactos de um processo mais amplo de desmonte e perda do patrimônio ferroviário, decorrente das transformações urbanas e das mudanças na lógica econômica da cidade? Tais problemáticas nos fazem refletir sobre a importância da participação da comunidade no processo de patrimonialização de um bem cultural e em seus novos usos, especialmente o turismo. A construção de uma nova configuração do espaço urbano pode acarretar o processo de exclusão social da população local por não haver mais uma identificação com os novos padrões criados. Nesse sentido, as relações de inclusão e exclusão podem ser analisadas pelo prisma da hospitalidade, especialmente a hospitalidade urbana, a qual busca elucidar as relações de vínculo e pertencimento com a cidade, fato inerente ao próprio patrimônio e à atividade turística.

Nessa perspectiva, no que diz respeito ao uso turístico de patrimônios culturais, é essencial ponderar, sendo necessário um planejamento e desenvolvimento críticos específicos, com gestão que cumpra as orientações de preservação e, de fato, incentive a participação popular a ser acolhida no processo de patrimonialização. Isto é evidente para que esta continue a usufruir do seu patrimônio e, conseqüentemente, se sinta pertencente às suas formas de preservação, possibilitando a construção de outros significados e simbolismos. Entretanto, mesmo que essa realidade esteja começando a mudar, na prática, sabe-se que ainda em sua maioria as decisões são unilaterais, descendentes politicamente, havendo pouca ou nenhuma participação da comunidade, a mais interessada nesse processo.

Pensar o patrimônio e a atividade turística sob o prisma da hospitalidade é compreender as formas de laço social entre o cidadão e o seu lugar. Por outro lado, entender a ausência de pertencimento é significado de processos hostis de implementação de práticas patrimoniais e de turistificação dos lugares.

Diante do exposto, este artigo objetiva investigar as relações de hospitalidade na perspectiva dos anfitriões (população local) em face às transformações urbanas com o uso turístico e cultural do Complexo Ferroviário de São João del-Rei. E como objetivos específicos: a) Analisar o paradoxo da hospitalidade no processo de construção da atividade turística; b) Compreender

as relações da comunidade local diante do objeto de estudo em questão. Importante salientar, ainda, que este artigo é fruto de dissertação concluída de um mestrado acadêmico.

REVISÃO BIBLIOGRÁFICA

O aparato conceitual da presente pesquisa é construído em sentido interdisciplinar a partir da tríade: hospitalidade, turismo e patrimônio cultural. A amarração teórica traz um desafio por si só para o presente artigo, pois estes termos costumam, muitas vezes, ser estudados de forma isolada, ainda que o recorte espacial selecione e evoque tais nomenclaturas pelo fato de o turismo não poder estar isolado das formas de cultura e das relações de reciprocidade (hospitalidade) presentes nas comunidades receptoras.

Primeiramente, importante lembrar que o termo “patrimônio cultural” origina-se nos desdobramentos dos significados e valores do patrimônio. A recente ampliação do conceito de patrimônio cultural, possibilitou a construção de novas perspectivas para o patrimônio, modificando as narrativas tradicionais englobando e aproximando questões da natureza, imaterialidade, o patrimônio intangível, o espaço, e sociabilidades, que são “considerados essenciais à memória e à história de lugares e grupos sociais” (Silva, 2011, p. 87).

O espaço, enquanto dimensão fundamental da existência humana, exerce influência determinante sobre as dinâmicas sociais, estabelecendo limites e possibilidades para as ações e interações. Para Milton Santos (1985),

O espaço impõe sua própria realidade; por isso, a sociedade não pode operar fora dele. Consequentemente, para estudar o espaço, cumpre apreender sua relação com a sociedade, pois esta que dita a compreensão dos efeitos dos processos (tempo e mudança) e específica as noções de forma, função e estrutura, elementos fundamentais para a nossa compreensão da produção de espaço. (Santos, 1985, p. 49)

Vale destacar que os lugares podem ser ressignificações e funções alteradas com o passar do tempo. Monastirsky (2006) aborda que quando determinados espaços não condensam mais as expressões passadas, devem ser reinterpretados sem perder a ideia de continuidade da qual o ser humano se sustenta, sobretudo, com relação à memória coletiva. É preciso estabelecer o laço com o passado mesmo diante das mudanças e transformações do tempo.

A prática da refuncionalização de objetos e locais de caráter histórico e cultural são bastante comuns e utilizadas como forma de preservação. Para Costa (2008), a cidade de São João del-Rei, quando analisada do ponto de vista da relação entre o espaço, e o turismo,

vê-se um patrimônio refuncionalizado para atender a novos usos, configurando particularidades socioespaciais frente a outras cidades apropriadas pelo chamado turismo cultural, como a marcante presença de residentes no eixo colonial ou a concentração dos “objetos suporte” ao redor dos principais “objetos atrativos”, as igrejas setecentistas, ou ainda uma centralidade do comércio regional, no eixo comercial. (Costa, 2008, p.7)

Pierre Nora (1993) associa o patrimônio cultural à memória a fim de designar lugares onde a memória encarnou e permaneceu, seja pela vontade dos homens, seja pelo trabalho dos séculos, como importantes símbolos nacionais. Lugares de memória se corporificam como forma de resguardar algo que tende a ser esquecido.

Já Isabel Baptista (2008), propõe o termo “lugares de hospitalidade” numa perspectiva dinâmica entre a dupla relação do homem: o espaço e o outro. Para a autora, os lugares de hospitalidade “são lugares de urbanidade, de cortesia cívica, de responsabilidade e de bondade. São lugares nossos que convidam à entrada do outro numa oferta de acolhimento, refúgio, alimento, ajuda ou conforto (Baptista, 2008, p. 01).

Nesse sentido, compreender o espaço é também compreender os processos sociais que nele se manifestam, já que suas características físicas e simbólicas moldam e são moldadas pelas práticas culturais, econômicas e políticas. Um lugar, por si só, não é capaz de produzir nenhum vínculo afetivo. São as interações socioespaciais ali presentes que são imbuídas de significados impressos no espaço, como o caso da ferrovia, que nos permite compreender as práticas da vida social, o desenvolvimento urbano, o avanço tecnológico e as diversas dimensões do patrimônio cultural, assim como as dinâmicas da hospitalidade.

A hospitalidade está intrinsecamente ligada a sociabilidade humana presente em diferentes áreas do conhecimento. Ela se manifesta nos comportamentos urbanos, na forma como somos inseridos em um espaço, nas relações da comunidade com seu patrimônio, e também, na construção e desenvolvimento de uma atividade turística diante das formas de hospitalidade e inospitalidade entre os anfitriões e visitantes.

Para entendermos a hospitalidade do ponto de vista sociológico, é preciso compreender o conceito de dádiva proposto por Marcel Mauss. Em seus estudos antropológicos, Mauss (2003) reuniu as principais peças sobre as trocas em sociedades tradicionais, que, naquele momento, eram tratadas como primitivas ou arcaicas, evidenciando que o ciclo das dádivas, mesmo que em caráter voluntário leva à obrigação de retribuir, gerando um contrato social invisível de dar-receber-retribuir. A pesquisa de Mauss (2003) formou a base epistemológica dos estudos de reciprocidade e de laço social e, atualmente, vem se articulando com o campo do turismo e do patrimônio cultural no que tange ao estudo das relações humanas.

Através de Lashley (2015), percebe-se que a análise da hospitalidade pode ser realizada nos âmbitos social, privado ou doméstico, e comercial, representando substancialmente a troca. Sempre que se trata da hospitalidade, ela é vista como uma configuração da relação humana, fundamentada na reciprocidade entre visitantes e receptores. Portanto, está relacionada com os vínculos e as relações sociais, ou seja, com a dádiva. Godbout (1998, p. 8) acredita que, para a dádiva ser verificada de fato, os sujeitos envolvidos na troca devem manter “o movimento espontâneo da alma que faz com que se tenha tendência a dar e a retribuir, movimento sem o qual nenhuma sociedade pode existir”.

Seguindo este eixo teórico sociológico e antropológico de árdua determinação para as ciências sociais aplicadas, a associação da dádiva com a hospitalidade pode ser encontrada na relação do acolher entre os seres, o que traz a existência de um anfitrião e conseqüentemente um hóspede e, assim, o hóspede de agora poderá acolher mais tarde o mesmo sujeito. Desse modo, os papéis de hóspede

e anfitrião podem eventualmente se inverter, ainda que a pura expectativa de retribuição não deva ser a origem da primeira ação. Os efeitos simbólicos e as relações de poder da hospitalidade estão presentes em diversas fatias de nossa sociedade, inclusive na perspectiva patrimonial e do turismo.

Brusadin & Panosso Netto (2016) sustentam que, em relação ao turismo, a reciprocidade requerida pela dádiva pode ser visualizada nas ações do convívio, em que a hospitalidade é o principal fator para que isso ocorra. Oliveira & Santos (2010) ainda discorrem de que antigamente as civilizações não tratavam desta maneira em si, mas davam valor ao gesto da troca. O sistema da dádiva se apresenta assim na relação, intenção da troca e na sociabilidade que a hospitalidade com o outro permite, ainda que não isenta das relações de poder e da hostilidade de tais.

Apesar do turismo estar associado a uma lógica essencialmente econômica, é preciso destacar as relações da atividade e a comunidade local em uma perspectiva social. Nesse sentido, a hospitalidade está para além do bem receber, que é comumente associado ao turismo. Ela surge como modo de garantir o equilíbrio entre o acolher e hostilizar que acontece na construção da relação entre anfitrião (comunidade) e o hóspede (atividade turística). Isso se manifesta, também, no convívio social na cidade por meio da hospitalidade urbana.

No sentido de categorias da hospitalidade, Camargo (2021) situa o conceito de inospitalidade que ocorre em um encontro em que se ignora o outro, atitude que demonstra o desejo de não estabelecer contato. Ainda segundo o autor, isso abre caminho para o último degrau negativo da hospitalidade: a hostilidade. Em caminhos opostos, Camargo (2021), situa a hospitabilidade como a hospitalidade genuína que segue as leis da hospitalidade e a urbanidade, a qual engloba os contatos em que a interação positiva de ambas as partes no dia a dia do contexto urbano.

Grinover (2006) aponta que para compreender a hospitalidade urbana, é preciso “discorrer sobre o fato de que uma cidade é, ou não, hospitaleira em função da coexistência de três dimensões fundamentais: a acessibilidade, a legibilidade e a identidade” (Grinover, 2006, p. 30). Entende-se a acessibilidade como um direito ao acesso igualitário aos serviços básicos, como água, energia elétrica, saneamento básico, mobilidade urbana, saúde, educação, entre outros elementos tangíveis, assim como elementos intangíveis, como lazer, cultura e acesso à informação. Desse modo, onde há esses elementos, há também a hospitalidade urbana.

Nesse sentido, quando analisamos a hospitalidade a partir da vida em sociedade, especialmente na cidade, surgem questões que remontam à noção de hospitalidade construída na antiguidade. Dessa forma, “a prática da hospitalidade na cidade está condicionada pelas infraestruturas presentes e suas normas de utilização. O entorno vivido é lugar de trocas, enquanto matriz de um processo de hospitalidade” (Grinover, 2009, p.1). Assim, na ausência desses elementos, emergem a inospitalidade e a hostilidade.

As práticas inóspitas e hostis da atividade turística refletem um modelo de exploração que prioriza a rentabilidade econômica em detrimento do bem-estar da população local. O turismo ferroviário, embora atraente para os visitantes, muitas vezes não envolve a comunidade de maneira genuína, enfraquecendo os laços entre os moradores e o espaço, podendo gerar uma separação cada vez maior, à medida que os espaços públicos se tornam progressivamente voltados

para o consumo turístico, transformando os moradores em simples espectadores da atividade turística, levando a um processo de marginalização e exclusão social. Sob o prisma da hospitalidade, a população local é anfitriã do processo turístico e deve ser protagonistas do processo de tomada de decisão.

No caso de São João del-Rei (MG), recorte espacial da presente pesquisa, tem-se que a população passou pelo processo de exclusão na implementação da atividade turística. À medida que o fluxo do turismo aumenta, as relações entre turistas e a comunidade têm se tornado mais distantes e puramente comerciais. Importante lembrar que a hospitalidade pode ser entendida em tudo que está para além do contrato financeiro (Brusadin, 2022; Gotman, 2001). Conseqüentemente, os sujeitos da cidade estão mais apáticos quanto à atividade turística e não se sentem confortáveis em conhecer ou frequentar alguns espaços turistificados. Notam-se relações de inospitalidade pelo fato de a população ter sido ignorada no processo de decisão de turistificação e, possivelmente, isso se aplica a outras cidades brasileiras diante de uma lógica de poder.

Em teoria, no desenvolvimento da atividade turística em locais patrimonializados, deve haver uma convergência com a comunidade local, incentivando a participação social por meio dos laços sociais entre os anfitriões e os hóspedes (turistas). A dificuldade para tal torna-se cada vez mais evidente diante de uma sociedade de indivíduos que se distancia das práticas de reciprocidade que a cultura e o próprio turismo poderiam emergir. Diante disso, nos resta escutar as vozes dos protagonistas da cidade: os seus anfitriões, os seus cidadãos. E assim compreender a tríade aqui proposta entre a hospitalidade, o turismo e o patrimônio cultural por meio do estudo do complexo ferroviário de São João del-Rei

METODOLOGIA

A pesquisa utilizou como metodologia a revisão bibliográfica nas áreas de turismo, hospitalidade e patrimônio com busca em bases de dados como Scopus, Periódicos da CAPES, Scielo e Google Acadêmico, e a pesquisa documental, a partir da análise do processo de tombamento DTC/SPHAN 1.185-T-85 de 1985/1989 (IPHAN, 1989), e o Relatório Anual da VLI (VLI Logística 2021), além das fotografias encontradas nesses processos e nos sites oficial do IPHAN (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional), e da ABPF (Associação Brasileira de Preservação Ferroviária).

Optou-se, também, por uma pesquisa qualitativa descritiva, uma vez que valorizam e permitem descrever as dinâmicas das relações sociais e os processos de construções do patrimônio ferroviário em São João del-Rei (MG). O recorte espacial desta pesquisa é o trecho da malha ferroviária que permanece em atividade no perímetro urbano da cidade de São João del-Rei. O recorte temporal com o artifício da pesquisa documental se deu no início do processo de desativação da ferrovia, iniciado na década de 1960, passando por sua patrimonialização e mudança de uso, do transporte de cargas e passageiros para um atrativo turístico, na década de 1980, até a atualidade.

Para a realização da pesquisa de campo, foi utilizado o método da história de vida. Segundo Silva et. al (2017), esse método surgiu como uma abordagem de pesquisa qualitativa ao longo do século XX, especialmente com a Escola de

Chicago, em áreas como a sociologia, psicologia e antropologia sendo fortemente influenciado pela história oral e por movimentos de estudos biográficos que buscavam compreender as experiências individuais dentro de contextos sociais, históricos e culturais mais amplos. Um estudo clássico que recorre às histórias de vida é *The Polish Peasant in Europe and America* (1918) dos sociólogos como William I. Thomas e Florian Znaniecki, que retratam os relatos detalhados dos imigrantes, sob a perspectiva de suas experiências pessoais e as mudanças sociais e culturais, tanto em sua terra natal quanto nos Estados Unidos. O método de histórias de vida se relaciona às perspectivas dos estudos em Hospitalidade, sob a premissa da dádiva, à medida que situa as relações das vidas das pessoas com a cidade, seus vínculos e laços sociais.

Dessa maneira, foram realizadas quatro entrevistas semiestruturadas entre os meses de abril e maio de 2023³, com quatro sujeitos, dentre eles ex-ferroviários e moradores de São João del-Rei os quais possuem relação direta ou indireta com a ferrovia. Os entrevistados foram escolhidos aleatoriamente diante da disponibilidade para a pesquisa. Para tal, foi elaborado um roteiro com questões abertas a fim de orientar a entrevista, o que nos permitiu interação com o entrevistado, flexibilidade e aprofundamento sobre as questões, e o objeto de estudo, como aponta Boni & Quaresma (2005).

Cabe destacar que inicialmente era prevista também uma entrevista com um representante da VLI – Trem Turístico, administradora da ferrovia de São João del-Rei. Após várias tentativas de contato, não foi possível o agendamento da entrevista. Em contato direto com o canal de atendimento à comunidade, obtivemos o telefone e o *e-mail* da responsável pelo setor, mas ao encaminhar o projeto e o roteiro de entrevista, não obtivemos resposta quanto à possibilidade de realização da entrevista. A ausência de resposta para a pesquisa demonstra uma prática de inospitalidade com os pesquisadores, a qual pode ser estendida a própria sociedade em si. Entretanto, nos encaminharam o relatório anual da VLI Logística de 2021, onde existem algumas informações sobre o Trem Turístico, como é chamada a Maria Fumaça pela VLI, e, portanto, a relação da VLI com a comunidade será analisada sob essa perspectiva e também a partir da análise das demais entrevistas e no que pode ser observado na pesquisa *in loco*.

A partir da análise dos vestígios materiais e imateriais por meio das entrevistas, fotografias e documentos, foi possível compreender a dinâmica das pessoas, do comércio, do desenvolvimento econômico e das sociabilidades que trouxeram mudanças culturais e estruturais para a localidade. Isso gerou impactos para a comunidade que deram significados de hospitabilidade e inospitalidade que ainda estão presentes nos vestígios do passado da ferrovia em São João del-Rei.

AS RELAÇÕES DE HOSPITALIDADE ENTRE A COMUNIDADE E A FERROVIA

No processo de tombamento do Complexo Ferroviário de São João del-Rei, foi descrito que “a importância da ferrovia na região está ligada ao seu próprio desenvolvimento e da comunidade que dela se servia” (IPHAN, 1989, p. 43).

3. Pesquisa aprovada pelo Comitê de Ética responsável através da inclusão na Plataforma Brasil.

Isso nos mostra que, à medida que a malha ferroviária se ampliava na cidade, a comunidade também se desenvolvia, como uma relação mútua e intrínseca nos diversos níveis de sociabilidade que ali coexistiam. Relações estas, que vão desde as relações de trabalho, comerciais, transporte e memórias afetivas associadas à ferrovia. A partir deste momento, o presente artigo situa as vozes da comunidade com relação ao processo de patrimonialização da ferrovia e da turistificação do lugar sob as lentes da hospitalidade, além dos registros documentais e outros dados coletados na pesquisa de campo.

No relato do entrevistado 01, ao relatar sobre a reação de muitas pessoas ao perceberem a chegada da ferrovia pela primeira vez, é possível identificar o estranhamento inicial.

Minha mãe contava que, quando eles viram a locomotiva pela primeira vez, achavam que era um monstro. Então houve essa mudança. Era um lugar pacato, só mexia com mineração, ouro, só estava acostumado com isso, acostumado com a extração de ouro, de minério, coisa e tal. Então, veio a ferrovia, partiram as locomotivas, o pessoal ficou muito louco. (Entrevista 01, 2023)

Entretanto, em pouco tempo a ferrovia se torna parte do cotidiano dessas pessoas, sendo a responsável pelo surgimento de diversas cidades ao longo da linha férrea.

E foi um progresso grande na época, um progresso muito grande, onde deu o nascimento de várias cidades aqui no interior de Minas, São João del-Rei e Barroso, estou falando das maiores, Antônio Carlos, Barbacena, descendo aqui para o lado do sertão nós temos Nazareno, Ibitutinga, Mestre Ventura, Congo Fino, Nazareno, Coqueiro, Ibituruna, Aureliano e Mourão, onde terminava este trecho que restou da Estrada de Ferro Oeste de Unas. (Entrevista 01, 2023)

A memória ferroviária, inicialmente, foi construída com base no patrimônio material, voltada para os objetos e edificações relacionadas com a ferrovia, como algo dissociado das vivências individuais e coletivas da comunidade que usufruía e fruía a ferrovia como parte integrante de sua rotina diária. E com o início do processo de tombamento da ferrovia, a comunidade, no sentido estrito, não tinha participação ativa nesse processo, já que as decisões se davam de cima para baixo, sem consulta ampla ou mesmo participação decisiva de conselhos populares.

Tal fato é descrito em um parecer que compõe o processo de tombamento do Complexo Ferroviário de São João del-Rei, ao retratar a descaracterização do local onde hoje se encontra a Praça dos Ferroviários, e que antes era uma local onde havia um chafariz, algumas casas, e um jardim de grande orgulho para a comunidade São-joanense. Além disso, destaca a ausência de participação da sociedade na época, fato que caracterizamos com um processo de inospitalidade.

No conjunto ressaltavam, além da interessante estação, um precioso (e cheiroso) jardim - orgulho dos São-joanenses, pelos elogios recebidos daqueles que chegavam - bel ao gosto do princípio do século e abrigando elegante chafariz. Ao fundo do jardim, posicionavam-se três confortáveis residências geminadas, servidas por varanda comum limitada por bela grade.

Surpreendentemente, os autores do projeto museológico, sem os discutir com a comunidade ou ouvir a intelectualidade ligada a São João del-Rei, resolveram eliminar jardim e residências, para criar, no local uma pracinha de duvidoso gosto, a qual não faltam a placa inaugural, o busto característico, os mastros de bandeiras, e o indefectível piso de pedras portuguesas - tão alheio uso mineiro, mas imitador do Rio de Janeiro - e complemento indispensável, os postes de iluminação encimados pelos lampiões pseudo coloniais. (DTC/SPHAN 1.185-T-85, 1985/1989, p. 164)

Essa atitude é tratada no documento como um “verdadeiro vandalismo cultural” e o autor do parecer inclusive destaca sua preocupação quanto à percepção da comunidade, e como esse tipo de atitude pode afetar o relacionamento da comunidade com aquele espaço onde poderia ter sido desenvolvido atividades voltadas para acolher este público. A inospitalidade posta na ausência da participação popular pode ter desencadeando um processo hostil de relações entre o patrimônio (e o turismo) e a comunidade local.

Importante situar o conceito de participação que, segundo Bordenave (1983), vem da palavra parte, que pode ser entendida como a necessidade de fazer parte, tomar parte ou ter parte em algo, ou alguma coisa, podendo ser ativa ou passiva, dessa forma “a participação é o caminho natural para o homem exprimir sua tendência inata de realizar, fazer coisas, afirmar-se a si mesmo e dominar a natureza e o mundo” (Bordenave, 1983, p. 16). Nesta ótica, participação significa incluir, acolher o outro.

Bordenave (1983) aponta, ainda, a questão da marginalização, que é entendida como a não participação, estar às margens, ou seja, não fazer parte de um determinado processo. Nesse sentido se destaca a importância da participação, uma vez que a “participação facilita crescimentos da consciência crítica da população, fortalece poder de reivindicação e prepara para adquirir mais poder na sociedade” (Bordenave, 1983, p. 12), enquanto o processo da marginalização restringe a comunidade, evidenciando as relações de poder existentes entre esses dois grupos. A marginalização do outro, sob o prisma da hospitalidade, é o preceito da inospitalidade e da hostilidade.

A participação social nas políticas públicas brasileiras se formaliza com a Constituição de 1988, que garantiu a participação da sociedade através da criação de conselhos gestores de políticas públicas que atuam nos estados e municípios. Por meio da lei escrita, tentou-se garantir os direitos legais e as sociabilidades necessárias para o acolhimento urbano, estas últimas fundamentadas nas leis não escritas que se manifestam no bem-estar social.

No caso do patrimônio cultural, a participação da comunidade pode se tornar uma aliada na construção do turismo, e preservação desses bens, já que a população quando consciente e integrada ao meio, cuida do patrimônio que a ela pertence, melhorando a forma como essa comunidade se relaciona com o seus próprios bens e espaços, se tornando uma via de mão dupla. No entanto, é preciso conceber práticas de acolhimento que, por vezes, são negligenciadas pelo caráter econômico dado ao turismo pelos gestores locais. Daí a importância de acolher de fato a comunidade e compreender a sua relação com sua cidade e seu patrimônio como prática de urbanidade, conceito posto por Camargo (2021).

Não obstante, quando esses processos são realizados de maneira autoritária e sem participação, a comunidade se sente alheia e não se reconhece

naquele espaço, o que pode gerar até mesmo descaso, abandono e deterioração. Ao que indica a presente pesquisa, isso acontece no Complexo Ferroviário de São João del-Rei.

Nesse sentido, ao procurar os sujeitos da comunidade buscou-se compreender, por meio de entrevistas, quais eram suas vivências e memórias associadas a ferrovia, e também suas percepções quanto ao processo de mudança para a atividade turística e os consequentes impactos gerados a cidade São João del-Rei e seu entorno. O entrevistado 01 conta emocionado suas vivências na ferrovia, que fez parte de toda sua vida.

As minhas primeiras lembranças são os tempos de infância que a gente vivia na beira da linha, e crescendo aquilo ali, parece que ia entranhando na gente, ia vendo o pai trabalhando, e voltando às vezes, às vezes demorava 10, 15 dias para voltar, e chegava com a roupa toda transpirada, e aquilo ali, a gente não via atrás daquilo ali, viu? A gente não via o valor que tinha aquilo. Desculpa, tá? **(Ele se emociona)** E eu só fui sentir, quando eu fui ferroviário, e fui vendo os meus filhos crescendo, assistindo aquele mesmo drama que eu assistia. Porém, em situação melhor. O tempo do meu pai era um tempo mais sofrido, o meu tempo eu já tinha estudado no Senai, tinha formado, era um outro tipo de formação, aí o trabalho se tornou um tanto quanto mais leve. A gente vai lá... Vai lá no íntimo e você vê aquele filme. (Entrevista 01, 2023, destaque nosso)

O entrevistado 01 ainda continua:

A mão de obra ferroviária era de pai para filho; por isso, existe **esse amor**, né? E hoje, com a privatização, é uma empreiteira que tem ali dentro. Eles vão lá, cumprem o horário e vão embora. O nosso caso de ferroviário não era 24 horas, né? Você não tinha, assim... **A sua ideia era voltar lá para a ferroviária, era estar sempre dentro da ferroviária. Era uma segunda casa** (Entrevista 01, 2023, grifo nosso).

Esse relato nos mostra essa relação afetuosa das pessoas com a ferrovia no passado, que se dava de maneira intensa para os ferroviários. Para o entrevistado, a ferrovia era um local considerado sua segunda casa. Importante lembrar do conceito de hospitalidade doméstica (Camargo, 2004), raiz das demais dimensões da hospitalidade, onde os rituais de acolhimento acompanham os sujeitos em diversos momentos da vida. Comparar a ferrovia à casa é, dessa maneira, um ritual de hospitalidade potente.

A entrevistada, 02, também relembra com alegria suas viagens de trem.

Nossa, era bom demais. Era uma delícia. A gente levava merenda, a gente fazia muita bagunça, a gente ia cantando. Era bom demais. Eu tenho muitas lembranças boas de viagens. (Entrevista 02, 2023)

Os entrevistados 03 e 04, apesar de não terem vivenciado diretamente esses processos por serem mais jovens, também destacam suas percepções sobre a ferrovia.

Eu sempre gostei da Maria Fumaça daqui. Sempre acompanhei, sempre o apito, sempre me trazia bons frutos. Daqui, da gente integrar aqui dentro, depois que a

gente começou a entrar nessa parceria, a gente conhece toda a Maria Fumaça mais próxima. Porque aqui a gente tinha, no início, quando era mais tranquilo para a gente andar de Maria Fumaça. Hoje em dia, a gente tem um certo restrito sobre a Maria Fumaça. Achava que era outra, depois a gente vem para cá, a gente olha com outros olhos. A Maria Fumaça, como funciona o museu, a integração aqui é muito bacana (Entrevista 03, 2023).

Já o entrevistado 04 relata a relação de sua família com a ferrovia.

Pelo que eu sei, o meu tio tinha uma relação muito boa com a REDE, nunca reclamou. Tanto é que não só ele, que ele tinha muitos filhos dele, mas ele tinha muitos filhos também adotados. Basicamente, quase que a família toda dele trabalhou aqui. Uma das filhas dele trabalhou na limpeza, um dos filhos dele que era adotado trabalhou com a logística de levar mercadoria para o trem, quando a locomotiva que funcionava carregando mercadoria (Entrevista 04, 2023).

Diante desses relatos, percebe-se que a relação da comunidade com a ferrovia vai para além das questões materiais atreladas aos espaços e ao próprio trem enquanto um objeto. A população se fez presente direta e indiretamente na construção da ferrovia, e o trem e seu apito se incorporam à rotina cotidiana. A ferrovia se torna morada, e a estação é local de partida, de chegada, de reencontros, de vivência, de rotinas cotidianas, que marcaram a vida dessas pessoas por mais de um século, e que “era muito bonito você chegar na estação, aquele movimento de trem, de passageiro, coisa e tal” (Entrevista 01, 2023),

A desativação dos trens de passageiros fez com que essas pessoas passassem a conviver com um cenário bem diferente, influenciando diretamente o modo vida e que trouxe perdas significativas para essa comunidade.

Com a extinção, as cidadezinhas, aquele povoado que foram fazendo, que foram criados ali no entorno de estações, destruíram tudo, acabou tudo. Então, antes, você passava assim, tinha uma estação, logo criava-se no entorno, um povoado ali, tinha venda, tinha várias coisas ali que funcionavam, e aquilo ali ia para o trem. Então tinha essa vivência, esse sincronismo do povo com o trem. Hoje, o povo ficou afastado do trem. Até porque a intenção da ferrovia hoje é o transporte de carga (Entrevista 01, 2023).

Devido a isso, mesmo que no passado a relação da comunidade com a ferrovia tenha surgido antes mesmo de sua criação, a falta de participação na condução dos processos de preservação, tombamento e de novos usos para aquele espaço refletem diretamente na forma como a comunidade se relaciona com a ferrovia na atualidade. E tal relação representa, hoje, um sentimento de perda da relação com passado e, conseqüentemente, de hostilidade com o presente. Dito isso, percebe-se que a hospitalidade e o patrimônio são elementos vinculados pelo tempo das pessoas, a história de suas vidas e relação estabelecida com o lugar.

Com a mudança da função da ferrovia, a comunidade se sentiu prejudicada, não só pela falta do transporte, empregos que foram perdidos, muitas empresas fechadas, o comércio que existia no espaço da ferrovia afetado, mas também pelo vínculo afetivo que tinham com a ferrovia e que a todo momento esteve ali.

A comunidade de maneira geral, por mais que existissem rumores, nunca imaginava que a ferrovia pudesse acabar de maneira tão repentina.

Antes dessa mudança oficial para atrativo turístico, a comunidade usufruía daquele espaço diariamente e o preço por, de certa forma, ainda se tratar de um transporte de passageiros não eram tão expressivos. Quando ocorre essa mudança, os preços se alteram e, quando comparados ao transporte rodoviário, o segundo é muito inferior, o que faz com que a população já não tenha mais a mesma oportunidade de utilizar o transporte ferroviário diariamente como antigamente. Esta pode ser considerada uma prática hostil, e é uma das principais causas do afastamento da comunidade e motivos de queixas atualmente. Os horários também foram modificados para atender à demanda turística. Dessa maneira, o comércio do turismo inibiu as relações de hospitalidade entre a ferrovia e a comunidade. O negócio do turismo, exercido pela via do patrimônio, situou os protagonistas da cena urbana da ferrovia de São João del-Rei em coadjuvantes de sua própria história.

Os lugares, como apontado por Monastirsky (2006), não são estáticos; ao contrário, estão em constante transformação. Suas significações e funções podem ser redefinidas ao longo do tempo, refletindo mudanças culturais, econômicas e sociais. Esses processos de ressignificação permitem que os lugares adquiram novos sentidos, adaptando-se às necessidades e contextos de cada época. Assim, o espaço físico não apenas abriga atividades humanas, mas também expressa as dinâmicas e relações que moldam a sociedade. Assim, a relação entre sociedade e espaço revela-se como um vínculo inseparável, essencial para a análise da organização social e das transformações históricas. Os lugares de memória (Nora, 1993) podem ser uma opção para tal transformação.

Ao estudar o espaço, devemos entender que são as vivências e os processos sociais que dão significados aos locais que estão em constante transformação. O espaço impõe sua própria realidade, tornando impossível que a sociedade atue de forma dissociada dele, é a dupla relação do homem: entre o espaço e o outro, proposta por Baptista (2008).

Assim, para compreender o espaço, é necessário analisar sua relação com a sociedade, uma vez que é ela quem orienta a interpretação dos efeitos dos processos de tempo e mudança, além de definir as noções de forma, função e estrutura, elementos essenciais para entendermos a produção do espaço (Santos, 1985, p. 49).

Isso evidencia a importância da comunidade nesses espaços, uma vez que um lugar sem as vivências é apenas um lugar de passagem. Nesse sentido, são perceptíveis as ações da comunidade ainda na década de 1980 na tentativa de resguardar seu patrimônio, uma vez que estava cada vez mais evidente seu destino, como relata o entrevistado 01.

Houve um caso que eles vieram aqui pessoal da Rede Ferroviária mesmo pegaram a locomotiva, a locomotiva número 1 e um carro de passageiro que era o carro imperial e levaram para Belo Horizonte, isso foi na época do governo do prefeito Octávio Neves não lembro se era em meados de 76 ou 80 uma coisa assim, e levaram para Belo Horizonte aí houve uma movimentação popular que descobriram, aí houve esse levante e eles tiveram que trazer a locomotiva de novo (Entrevista 01, 2023).

Ante ao exposto, identifica-se o interesse da comunidade em fazer parte desses processos através de manifestações expressivas, e que de certa forma deram resultados. Durante a análise documental do processo de tombamento da ferrovia de São João del-Rei, foi possível perceber alguns pareceres que identificavam a ausência da participação popular. Entretanto, mesmo que as diretrizes apontem a necessidade da participação social, a participação efetiva não aconteceu, sendo prejudicada pelo crescimento do turismo que se apropriou do espaço ferroviário, transformando-o em um bem de consumo comercializado pelo setor privado.

Tais prerrogativas ocorreram pelas formas hierarquizadas e elitizadas como são constituídos muitos dos patrimônios culturais, já que não se trata apenas da ação do turismo em si. Esse é um entrave na criação de uma dada identidade presente no processo de patrimonialização que ocasiona, muitas vezes, a exclusão da população no processo. Isso pode ser considerado como uma prática hostil, uma vez que gera um “afastamento de grande parte da população da cultura do patrimônio e preservação, levando a uma sensação de estranhamento das pessoas em relação aos bens patrimoniais” (Cavalcanti, 2015, p.3). A hospitalidade urbana é uma ferramenta que poderia ser utilizada para compreender os laços entre o morador e a cidade, pois coloca em foco os vínculos sociais e as formas de reciprocidade entre os atores envolvidos.

No caso pesquisado, percebe-se que entrevistados que não possuem uma relação direta com a ferrovia na atualidade têm maior resistência em voltar a frequentar o Complexo Ferroviário e utilizar o trem. Essas questões ficam evidentes na fala do entrevistado 02.

Eu acho um absurdo o preço. Porque para nós, São-joanenses, a gente não tem direito de andar. Porque a gente é São-joanense, nasceu aqui, mas vai pagar R\$ 140, R\$ 80 reais. É muito dinheiro, uai. Então, essa ferrovia, esse trem são para os turistas. Eu tenho 20 anos que eu não ando de trem, você acredita nisso? É muito tempo. Por causa disso, por causa disso, por causa do preço. (Entrevista 02, 2023).

Já os entrevistados que têm uma relação direta com a ferrovia a utilizam com maior frequência. O entrevistado 03 aponta que, devido ao horário de funcionamento, fica difícil a conciliação do passeio com o trabalho, mas sempre tem oportunidade vai, enquanto o entrevistado 04 aponta que:

Eu acho mais barato pegar ônibus. Entendeu? Mas se você é de São João, você paga R\$ 15,00⁴. Se você for de São João e daqui da região, 50 km de distância. Só que ainda assim, né? De certa forma... Comparar com R\$ 6,00 não tem comparação. (Entrevista 04, 2023)

Já o entrevistado 01 diz que frequenta a ferrovia somente esporadicamente.

Só esporádico, quando chega alguma pessoa, alguma visita em casa, que “eu sou doido para andar de trem”, coisa e tal. Então, nós vamos andar de trem. Para ficar mais em conta, a gente pega o carro, paga a sua ida ou paga a sua volta. (Entrevista 01, 2023)

4. Quando a entrevista foi realizada o valor do posseio de trem para os moradores era de R\$15,00 entretanto atualmente esse valor foi alterado para R\$ 43,00, conforme apresentado na tabela 01.

Para Costa (2008), a cidade de São João del-Rei, quando analisada do ponto de vista da relação entre o espaço, o turismo e o patrimônio,

não foge da lógica especulativa e hegemônica do capital, que age pontualmente, escolhendo onde, como e quando atuar; lógica que favorece uma ponte local – global, e que produz um espaço urbano central diversificado do ponto de vista das ações, dos usos e dos objetos; uma diversificação representada pela manutenção de antigas formas, velhos e novos conteúdos. (Costa, 2008, p.1)

Importante salientar que essas relações podem ser problemáticas tanto para a comunidade como para o próprio turista na medida que surgem hostilidades entre ambos. Dessa forma, é preciso o reconhecimento da comunidade como parte integrante da herança cultural daqueles espaços, sendo necessária a reformulação da atividade turística, de forma a integrar a comunidade local.

No caso do Complexo Ferroviário de São João del-Rei, essa lógica se inicia quando começam as primeiras movimentações para a criação da feira de artesanatos (Imagem 1). A feira surge como um projeto entre os artesãos, a Secretaria de Cultura e a VLI com o objetivo de estreitar os laços entre o atrativo e a comunidade. Pode ser uma iniciativa para dar a esse local outros usos e significados, como um processo de reparação histórica.

Imagem 1 – Feira de artesanatos do Complexo Ferroviário de São João del-Rei



Fonte: Autores (2018)

A feira tem uns oito anos aproximadamente, ela começou... teve um rapaz que foi fazer uma exposição de vinhos. Ele fez esse combinado com a VLI, na época era FCA, dele fazer os estandes e fazer a exposição dos vinhos. Ele viu a oportunidade e não quis desperdiçar. Ele conversou com o secretário, aí teve uma conversa do secretário de cultura aqui, de São João, com a FCA, para continuar com o projeto. (Entrevista 4, 2023)

A VLI concede o espaço para a exposição, a secretaria oferece o apoio para o registro dos artesãos que têm a liberdade para expor naquele espaço, desde que cadastrados no Programa do Artesanato Brasileiro (PAB). No entanto, essa exigência por vezes também é entendida como uma forma de hostilizar para algumas pessoas que consideram a prática uma burocracia desnecessária, uma vez que a regra limita quem pode ou não expor na feira. Não obstante, é preciso destacar que esta regra se faz necessária, já que a regulamentação define legalmente o exercício da profissão, além de ser uma forma de valorizar o artesanato enquanto setor econômico de forte impacto no desenvolvimento das comunidades.

A empresa VLI, de maneira geral, em suas diretrizes tem buscado novas formas de se relacionar com a comunidade. Todavia, é importante registrar que os caminhos para acessar diretamente a empresa, como, por exemplo, ao tentar contatá-los para a realização da entrevista, não foram acessíveis no sentido científico. Ao mesmo tempo, é perceptível uma mudança gradual nas formas de organização das atividades, principalmente quando são relacionadas com a comunidade. Destaca-se que este é um retrato diante do ideal, mas pode representar um começo de uma nova perspectiva para a produção de espaços turísticos que se apropriam de patrimônios culturais vinculados de fato à comunidade.

Isso é relatado por um dos entrevistados:

Eu peguei duas gerências aqui. A antiga e agora essa nova. E eu notava que antigamente era muito... parecia ser muito escondido. Eu não via tanta divulgação. Só que hoje eu vi uma melhora. Hoje é mais divulgado. É muito mais normal você ver notícia sobre... Eu já vi muita gente de São João falando, "ah, eu ouvi na rádio". Eu vi que teve melhora. Mas assim, poderia ser bem mais. Eu acredito que... Vou usar a comparação que todo mundo usa, Tiradentes. Tiradentes é muito mais divulgado sobre a Maria Fumaça. Tanto é que o turista vem aqui, ele acha que a Maria Fumaça é de lá. Mas não, aqui que é a estação. Então, assim, eu acredito que tem que ser bem mais divulgado. (Entrevista 4, 2023)

Nesse sentido, a VLI tem buscado novas formas de trazer a comunidade para dentro do complexo. As rádios da cidade, que são muito ouvidas pelos moradores e também pelas redes sociais, têm sido uma alternativa para ir ao encontro dos moradores, e são cada vez mais comuns anúncios informativos, e também convites para a população conhecer a ferrovia. As tentativas de acolher a comunidade podem ser vistas como formas afirmativas de inclusão diante da exclusão e da inospitalidade dos processos de patrimonialização e turistificação.

Até o ano de 2020, antes da pandemia de COVID-19, o Complexo Ferroviário de São João del-Rei funcionava de quinta a domingo, tendo a quinta-feira como dia gratuito para a comunidade. Esse dia da semana em específico era bastante problemático, já que a comunidade em sua maioria não conseguia usufruir do benefício, uma vez que essa mesma comunidade se ocupa com atividades laborais e outras questões cotidianas que se dão nos horários de funcionamento da ferrovia.

Diante disso, com a retomada da atividade, pós-pandemia de COVID-19, o passeio da Maria Fumaça passa a funcionar de sexta a domingo e concede meia entrada para moradores da cidade e das cidades vizinhas no limite de 50 km de São João del-Rei e Tiradentes, conforme tabela 1.

Tabela 1 – Valores dos Ingressos 2024

Tipo de ingresso	Valor	Valor ida e volta
Morador	R\$ 43,00	R\$ 86,00
Visitante adulto	R\$ 86,00	R\$ 172,00
Criança 5 -	R\$ 0,00	R\$ 0,00
Crianças entre 6 e 12	R\$ 43,00	R\$ 86,00
Idoso 60 + / PCD	R\$ 43,00	R\$ 86,00
Estudante	R\$ 43,00	R\$ 86,00

Fonte: Elaborado pelos autores com base nos dados do site da VLI (2024)⁵.

Um fato curioso é que não há informativos no site da VLI sobre a concessão do desconto para a comunidade. Essa informação foi encontrada somente no balcão da bilheteria, o que pode ser interpretado como uma forma de restrição da informação e, conseqüentemente, outra forma de inospitalidade presente na lógica do turismo e do patrimônio local.

No relatório anual da VLI (VLI Logística, 2021) são descritas outras atividades de cunho social, voltados para o desenvolvimento socioeconômico e relacionamento com comunidades, com o objetivo de promover o desenvolvimento socioeconômico por meio de voluntariado corporativo, projetos educacionais, projetos sociais entre outros. Destaca-se o projeto “Conexão Comunidade”

O programa promove educação e cultura em nove cidades dos estados de Minas Gerais, Bahia, Sergipe e São Paulo, propiciando desenvolvimento e valorização dos professores da rede pública e iniciativas com estudantes que possibilitam o aprendizado e o reconhecimento do patrimônio das comunidades onde a VLI atua. (VLI Logística, 2021, p. 94)

De maneira geral, ao se tratar do patrimônio ferroviário, “a preservação da memória ferroviária faz parte da estratégia social da VLI” (VLI Logística, 2021, p. 94), como eles mesmo abordam. É possível encontrar algumas ações específicas, como os projetos “Estação Do Esporte”, “Novo Trilho” e o “Estação de Memórias”. Contudo, não foram localizados dados específicos sobre a cidade de São João del-Rei e o Complexo Ferroviário, mas é sabido, devido à movimentação local, que este último projeto está em fase de implementação no Complexo ferroviário de São João del-Rei.

O projeto Estação de Memórias baseia-se

no princípio da construção coletiva da memória social, o projeto parte da pesquisa, da mobilização no território e do mapeamento de referências para a construção de espaços expositivos em estações de trem, muitas delas hoje desativadas. Com isso, contribui para a preservação dos patrimônios históricos, artísticos e documentais relacionados à implantação das ferrovias no Brasil. (AIC, 2023, sem página)

O projeto, iniciado em 2019 em outras localidades, propõe um museu diferente do que temos hoje em São João del-Rei, focando não apenas na memória

5. Valores atualizados em novembro de 2024.

material da ferrovia. Esse projeto tem como objetivo construir algo em conjunto com a comunidade a fim de acolhê-los naquele espaço e apresentar as memórias e vivências sob o viés da formação da memória coletiva a partir dos relatos de quem as vivenciou. Diante desse caso, o patrimônio ferroviário e seu uso turístico na cidade apresenta diversas facetas de hospitalidade e inospitalidade a partir da percepção da comunidade local.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A decadência da Estrada de Ferro Oeste de Minas (EFOM), a qual o trecho ativo de São João del-Rei pertence, causou impactos para as cidades que dependiam economicamente da ferrovia ao longo dos seus 200km de extensão. No caso de São João del-Rei, foi possível perceber o vínculo da comunidade com o espaço antes mesmo de sua construção, devido à movimentação urbana para tal feito. No processo de desativação também ocorreram manifestações que contribuíram para sua preservação e patrimonialização dada sua importância histórica e cultural.

A memória ferroviária abarca as trajetórias das estradas de ferro por meio dos sujeitos e não somente pela materialidade da ferrovia em si. De certa forma, existem relações paradoxais nesse processo, uma vez que a comunidade foi situada margem do processo de patrimonialização e do desenvolvimento do turismo e, sendo ela a principal interessada por ser anfitriã do espaço, isso se caracteriza como uma forma de inospitalidade.

Percebe-se que essas práticas são evidenciadas pelas relações de poder, responsáveis pela determinação do que deve ou não ser preservado e quem deve usufruir. As decisões tomadas de maneira unilateral de forma descendente, o que influencia diretamente da relação ambígua da comunidade com a ferrovia: hostil, uma vez que muitos não se reconhecem mais naqueles locais, e acolhedoras, já que a ferrovia é parte de seu passado sensível.

Os gestores procuram novas formas para aproximar a comunidade daquele espaço, porém existe uma relação paradoxal nestas práticas de acolhimento. Os rituais de acolhimento deveriam partir da própria comunidade em si, sendo que a gestão da ferrovia pela iniciativa privada e das ações do patrimônio e do turismo pelo poder público parecem distanciar a mesma.

Ainda assim, é perceptível as mudanças na forma de desenvolvimento da atividade turística, mesmo que de forma bastante lenta. Apesar de existirem projetos e medidas para trazer a comunidade de volta para a cena do espaço urbano ferroviário de São João del-Rei, a própria comunidade é resistente a esse movimento devido à exclusão que vivenciaram no passado. Muitos se prendem às memórias da ferrovia tal qual era no passado e não aceitam as novas significações e as transformações da paisagem cultural. Essas limitações acabam por criar barreiras, fazendo com que se afastem e deixem de fruir seu próprio patrimônio.

Em São João del-Rei há ainda um caminho significativo a ser percorrido na construção de uma atividade turística mais participativa na localidade devido às formas como se deram o seu desenvolvimento inicial. Entretanto, é vista uma mobilização das novas gestões para se alterar essa realidade, uma vez que ainda há resistência popular em integrar aquele local diante de práticas turísticas excludentes.

Portanto, a partir deste estudo, verificou-se a importância e a necessidade da participação popular na apropriação do espaço urbano e das sociabilidades como forma de se reconhecer em seu próprio patrimônio. Destaca-se, por fim, que a hospitalidade, o patrimônio e o turismo são eixos de análises fundamentais para compreender as relações entre a comunidade e a memória das cidades turísticas e patrimonializadas. Práticas de hospitalidade e urbanidade devem ser pensadas a partir da lógica do anfitrião – a comunidade local – para a patrimonialização e turistificação dos lugares. Os lugares de memória devem ser lugares de hospitalidade e o turismo, sob o ponto de vista humano e social, pode ser uma forma mediadora de trocas entre a comunidade e os visitantes dos espaços e dos tempos ali representados.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AIC - Agência de Iniciativas Cidadãs. (2023) Estação de Memórias. Recuperado de <https://aic.org.br/atuacao/cultura/estacao-de-memorias/>
- Baptista, I. (2008). Hospitalidade e eleição intersubjectiva: sobre o espírito que guarda os lugares. *Revista Hospitalidade*, 5-14. Recuperado de <https://revhosp.emnuvens.com.br/hospitalidade/article/view/150>
- Boni, V., & Quaresma, S. J. (2005). Aprendendo a entrevistar: como fazer entrevistas em Ciências Sociais. *Revista eletrônica dos pós-graduandos em sociologia política da UFSC*, 2(1), 68-80. Recuperado de <https://periodicos.ufsc.br/index.php/emtese/article/view/18027/16976>
- Bordenave, J. E. D. (1983). O que é participação. São Paulo: Brasiliense.
- Brusadin, L. B. (2022). Teóricos inspiradores da (s) Escola (s) Brasileira (s) de Hospitalidade (s) e os perigos da hospitalidade única: conversas, trocas e infinitudes. *Revista Hospitalidade*, 19, 579-594. Recuperado de <https://www.revhosp.org/hospitalidade/article/view/1054>
- Brusadin, L. B., & Panosso Netto, A. (2016). La dádiva y el intercambio simbólico: supuestos sociológicos y filosóficos para la teoría de la hospitalidad en las sociedades antiguas y modernas. *Estudios y perspectivas en turismo*, 25 (4), 520-538. Recuperado de <http://www.scielo.org.ar/pdf/eypt/v25n4/v25n4a07.pdf>
- Camargo, L. O. L.. (2004) *Hospitalidade*. São Paulo: Aleph.
- Camargo, L. O. de L. (2021) As leis da hospitalidade. *Revista Brasileira de Pesquisa em Turismo*, 15(2), 2112. Recuperado de <https://rbtur.org.br/rbtur/article/view/2112>
- Cavalcanti, M. A. N. (2015). Patrimônio Cultural E Participação Popular: A Importância Da Educação Patrimonial. In *XXVIII Simpósio Nacional de História*. Florianópolis, SC. Recuperado de http://www.snh2015.anpuh.org/resources/anais/39/1426866616_ARQUIVO_textoanpuh_nac2015.pdf
- Costa, E. B. (2008). Turismo, comércio e patrimônio em São João del-Rei-MG. In *II Colóquio Internacional de Comércio e Cidade*. São Paulo, SP. Recuperado de http://www.labcom.fau.usp.br/wpcontent/uploads/2015/05/2_cincci/6006%20costa.pdf
- Godbout, J. T. (1998). Introdução à dádiva. *Revista Brasileira de Ciências Sociais*, 13 (39), 39-52.
- Gotman, A. (2001). Le sens de l'hospitalité: Essai sur les fondements sociaux de l'accueil de l'autre. Presses Universitaires de Frances.
- Grinover, L. (2009). A hospitalidade na perspectiva do espaço urbano. *Revista Hospitalidade*, 6 (1), 4-16. Recuperado de <https://revhosp.homologacao.emnuvens.com.br/hospitalidade/article/view/214>

- Grinover, L. (2006). A hospitalidade urbana: acessibilidade, legibilidade e identidade. *Revista Hospitalidade*, 3(2), 29-50. Recuperado de <https://www.rev Hosp.org/hospitalidade/article/view/191/206>
- IPAHN - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. (1989). Processo de Tombamento Complexo Ferroviário de São João del-Rei. DTC/SPHAN 1.185-T-85. Rede de Arquivos.
- Lashley, C. (2015). Hospitalidade e hospitabilidade. *Revista Hospitalidade*, 12 (número especial), 70-92. Recuperado de <https://www.rev Hosp.org/hospitalidade/article/view/566>
- Mauss, M. (2003). *Ensaio sobre a dádiva*. Sociologia e antropologia. São Paulo: Cosac & Naify.
- Monastirsky, L. B. (2006). Ferrovia patrimônio cultural: estudo sobre a ferrovia brasileira a partir da região dos Campos Gerais (PR). (Tese de doutorado) Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, SC. Recuperado de <https://repositorio.ufsc.br/handle/123456789/89405>
- Nora, P. (1993) Entre memória e história: a problemática dos lugares. Tradução: Yara Aun Houry. *Projeto História*, n. 10, Dez, p. 7 – 28.
- Oliveira, A. C., & Santos, M. D. (2010, 9 e 10 de julho). No panorama conceitual da hospitalidade, a presença de novos aportes teóricos. *Anais do VI seminário de pesquisa em turismo do Mercosul*. Caxias do Sul, Brasil. Recuperado de https://www.uces.br/ucs/eventos/seminarios_semintur/semin_tur_6/arquivos/01/No%20panorama%20conceitual%20da%20hospitalidade.pdf
- Santos, M. (1985). *Espaço e método*. São Paulo: Nobel.
- Silva, A. P., Barros, C. R., Nogueira, M. L. M., & Barros, V. A. (2017). “Conte-me sua história”: reflexões sobre o método de História de Vida. *Mosaico: Estudos Em Psicologia*, 1(1). Recuperado de <https://periodicos.ufmg.br/index.php/mosaico/article/view/6224>
- Silva, R. A. R. (2011). Paisagem Cultural Industrial: memórias de um patrimônio da contemporaneidade. *Labor e Engenho*, 5(1), 86-106. Recuperado de <https://periodicos.sbu.unicamp.br/ojs/index.php/labore/article/view/109>
- Symmons-Symonolewicz, K. (1968). “The Polish Peasant In Europe And America:” Its First Half-A-Century Of Intellectual History (1918-1968). *The Polish Review*, 14-27.
- VLI Logística. (2021) Relatório Sustentabilidade. Recuperado de https://www.vli-logistica.com.br/wp-content/uploads/2022/10/VLI_Relatorio-Sustentabilidade-2021.pdf

Recebido em: 13 nov. 2023

Aceito em: 30 jun. 2024

CONTRIBUIÇÕES:

Daniella Cristiane Santos Oliveira: Definição do problema de pesquisa e objetivos; desenvolvimento da proposição teórica; realização da revisão bibliográfica e fundamentação teórica; escolha dos procedimentos metodológicos; coleta de dados; análise de dados; elaboração de tabelas, gráficos e figuras; realização de cálculos e projeções; revisão crítica do manuscrito; redação do manuscrito; adequação do manuscrito às normas da RTA.

Leandro Benediti Brusadin: Definição do problema de pesquisa e objetivos; desenvolvimento da proposição teórica; realização da revisão bibliográfica e fundamentação teórica; escolha dos procedimentos metodológicos; revisão crítica do manuscrito; redação do manuscrito; adequação do manuscrito às normas da RTA.