

UNIVERSIDADE FEDERAL DO MARANHÃO  
AGÊNCIA DE INOVAÇÃO, EMPREENDEDORISMO, PESQUISA, PÓS-GRADUAÇÃO  
E INTERNACIONALIZAÇÃO  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM CULTURA E SOCIEDADE  
MESTRADO INTERDISCIPLINAR

**MAYANE PEREIRA SILVA**

**INTERPRETAÇÃO PATRIMONIAL EM MUSEUS:** uma análise do Museu Ferroviário e  
Portuário do Maranhão

São Luís

2025

**MAYANE PEREIRA SILVA**

**INTERPRETAÇÃO PATRIMONIAL EM MUSEUS: uma análise do Museu Ferroviário e  
Portuário do Maranhão**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Cultura e Sociedade, Mestrado Interdisciplinar da Universidade Federal do Maranhão, como requisito para defesa do título de Mestra em Cultura e Sociedade.

Orientadora: Prof.<sup>a</sup> Dra. Kláutenys Dellene Guedes Cutrim

Coorientação: Prof. Dr. Arkley Marques Bandeira.

São Luís

2025

Ficha gerada por meio do SIGAA/Biblioteca com dados fornecidos pelo(a) autor(a).  
Diretoria Integrada de Bibliotecas/UFMA

Silva, Mayane Pereira.

INTERPRETAÇÃO PATRIMONIAL EM MUSEUS : uma análise do  
Museu Ferroviário e Portuário do Maranhão / Mayane Pereira  
Silva. - 2025.

206 p.

Coorientador(a) 1: Arkley Marques Bandeira.

Orientador(a): Kláutenys Dellene Guedes Cutrim.

Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-graduação em  
Cultura e Sociedade/cch, Universidade Federal do Maranhão,  
São Luís, 2025.

1. Patrimônio Cultural. 2. Interpretação Patrimonial.  
3. Comunicação. 4. Museu Ferroviário e Portuário. I.  
Marques Bandeira, Arkley. II. Guedes Cutrim, Kláutenys  
Dellene. III. Título.

**MAYANE PEREIRA SILVA**

**INTERPRETAÇÃO PATRIMONIAL EM MUSEUS: uma análise do Museu Ferroviário e**  
Portuário do Maranhão

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Cultura e Sociedade, Mestrado Interdisciplinar da Universidade Federal do Maranhão, como requisito para defesa do título de Mestra em Cultura e Sociedade.

Aprovada em: 27/01/2026.

**BANCA EXAMINADORA:**

---

**Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Kláutenys Dellene Guedes Cutrim (Orientadora)**

Doutora em Linguística e Língua Portuguesa  
Universidade Federal do Maranhão (UFMA)

---

**Prof. Dr. Arkley Marques Bandeira (Co-orientador)**

Doutor em Arqueologia  
Universidade Federal do Maranhão (UFMA)

---

**Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Conceição de Maria Belfort de Carvalho (Membro interno)**

Doutora em Linguística e Língua Portuguesa  
Universidade Federal do Maranhão (UFMA)

---

**Prof. Dr. Bruno Américo Mezenga de Oliveira (Membro Externo)**

Doutor em Ambiente e Desenvolvimento  
Universidade Estadual do Maranhão (Uema)

## AGRADECIMENTOS

Quem diria que aquela menina de 15 anos, que visitou a UFMA pela primeira vez no evento da SBPC em 2012 e saiu encantada, sonhando em um dia estudar ali, estaria hoje, treze anos depois, celebrando a conclusão do mestrado na mesma instituição? Naquela tarde, jamais poderia imaginar que, anos depois, realizaria minha graduação e também me tornaria Mestre em Cultura e Sociedade pela UFMA. Tudo parecia apenas um sonho, mas Deus tornou tudo possível, pois já estava predestinado desde aquele dia. Ali, começava a ser escrita a mais bonita trajetória acadêmica desta pequena pesquisadora e sonhadora do Maranhão.

Chegar até este momento também não teria sido possível sem o apoio e a inspiração de muitas pessoas que, de diferentes formas, contribuíram para a realização desta dissertação. Agradeço em especial à minha família, ao meus pais Sônia Maria e João Oliveira, esta conquista é tão minha quanto de vocês!! Mesmo sem terem tido as mesmas oportunidades, sempre encontraram um jeito de me incentivar e acreditar nos meus sonhos. À minha irmã Dayane, agradeço pelo companheirismo de sempre, pelas conversas e apoio. Obrigada por cada um, à sua maneira, tornarem os meus dias difíceis, mais leves e por celebrarem comigo cada pequena vitória ao longo desse caminho. Amo vocês!!!

Agradeço à minha orientadora, a Prof. Dra. Klautenys Dellene Guedes Cutrim, que desde a graduação compartilha e acompanha minha trajetória nas pesquisas referente a museus e patrimônio, e me incentivou a cada dia admirar mais essa área tão bonita e necessária. Ao meu Co-orientador Prof. Dr. Arkley Marques Bandeira, por todo o conhecimento transmitido ao longo do mestrado e no desenvolvimento desta pesquisa.

Expresso meus agradecimentos ao Programa de Pós-Graduação Interdisciplinar em Cultura e Sociedade (PGCULT/UFMA), por possibilitar a troca de experiências enriquecedoras que ampliaram minha visão sobre cultura, educação e a sociedade. O medo inicial de uma pesquisa interdisciplinar, foi sanada com toda a maestria que os professores do programa conduziram nestes dois anos de estudo. Em especial minha gratidão às Prof. Dra. Conceição Belfort, e a Prof. Dra. Thelma Chahini por toda paciência, gentileza, apoio e brilhantismo.

Minha profunda e sincera gratidão à Fundação de Amparo à Pesquisa e ao Desenvolvimento Científico e Tecnológico do Maranhão (FAPEMA), cujo apoio foi essencial para a continuidade deste projeto acadêmico. Em um período de grandes desafios, esse incentivo tornou possível a continuidade do mestrado, permitindo o desenvolvimento deste trabalho com excelência e a divulgação da produção científica do Maranhão em outros estados.

Aos amigos e colegas do PGCULT, pelas parcerias, conversas e trocas constantes que tornaram essa caminhada mais divertida. Em especial, à minha parceira acadêmica de “sofrência”, Anna Caroline Corrêa Mendes, pelas produções conjuntas, pelas risadas, pelos momentos de desespero compartilhados e por toda a cumplicidade ao longo dessa trajetória. Desde o primeiro dia de aula, ainda na dinâmica inicial, sem saber muito bem o que nos esperava, construímos uma parceria que se manteve firme até o final deste mestrado. Obrigada por tudo, Carolzinha.

Agradeço também a Maurício José Morais Costa, que, desde a primeira mensagem em que manifestei a intenção de tentar o mestrado, se fez presente de todas as formas possíveis, oferecendo orientação e incentivo ao longo de todo esse processo desafiador. Obrigada pela disponibilidade, pela paciência e por todo o suporte ao longo desses dois anos.

Por fim, agradeço a todos que direta ou indiretamente, contribuíram para a conclusão desta dissertação. Ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional no Maranhão (IPHAN/MA), pelo apoio institucional à pesquisa documental. Ao Museu Ferroviário e Portuário do Maranhão, objeto de investigação desta pesquisa, em particular à sua gestora Marla Campos, que, com sensibilidade, respeito e humanidade, concedeu liberdade e apoio para o desenvolvimento desta pesquisa.

Assim, com esta pesquisa dedicada aos museus e à interpretação patrimonial, concluo mais uma etapa de minha trajetória acadêmica. Nasci em 18 de maio, data que coincide com o Dia Internacional dos Museus, o que talvez explique o carinho e o respeito que sempre senti por esses espaços culturais. Não sei exatamente o que o futuro me reserva, mas espero que novas pesquisas me permitam continuar contribuindo para a temática, valorização e a preservação desses locais, tão importantes para nossa memória e cultura.

## RESUMO

A pesquisa investiga a interpretação patrimonial em museus, com foco no Museu Ferroviário e Portuário do Maranhão, considerando a interpretação como estratégia de comunicação que torna o patrimônio acessível, compreensível e significativo para o público. O objetivo geral é analisar o uso da interpretação patrimonial como instrumento de preservação e comunicação do patrimônio cultural no contexto museológico maranhense, alinhando-se à linha do programa Cultura, Educação e Tecnologia ao explorar práticas educativas e comunicacionais mediadas por recursos interpretativos. Trata-se de estudo qualitativo, de natureza bibliográfica, documental e de campo, com abordagem interdisciplinar, dialogando com áreas das Ciências Humanas e Sociais Aplicadas, especialmente museologia, história, patrimônio cultural e educação patrimonial. A investigação envolveu visitantes do museu, selecionados por adesão, e utilizou análise de conteúdo e as categorias de interpretação patrimonial, para avaliar a efetividade das mídias interpretativas e da comunicação institucional. Os resultados indicaram que o museu é atrativo e possui potencial interpretativo, embora apresente limitações e particularidades que podem ser aprimoradas. Esta pesquisa contribui para o aprofundamento do conhecimento sobre interpretação patrimonial, evidenciando como estratégias de mediação podem articular patrimônio, memória e identidade, orientar políticas culturais integradas, fortalecer parcerias administrativas e ampliar a visibilidade e o impacto de museus e espaços culturais em diferentes contextos, fornecendo base para futuras pesquisas teóricas e práticas.

Palavras-chave: patrimônio cultural; interpretação patrimonial; comunicação; Museu Ferroviário e Portuário.

## ABSTRACT

This research investigates heritage interpretation in museums, focusing on the Maranhão Railway and Port Museum, considering interpretation as a communication strategy that makes cultural heritage accessible, understandable, and meaningful to the public. The main objective is to analyze the use of heritage interpretation as a tool for the preservation and communication of cultural heritage within the museum context in Maranhão, aligning with the program's Culture, Education, and Technology research line by exploring educational and communicative practices mediated through interpretive resources. This is a qualitative study, with bibliographic, documentary, and field approaches, adopting an interdisciplinary perspective that engages the Humanities and Social Sciences, particularly museology, history, cultural heritage, and heritage education. The investigation involved museum visitors selected by voluntary participation and employed content analysis and heritage interpretation categories to assess the effectiveness of interpretive media and institutional communication. Results indicated that the museum is attractive and has interpretive potential, although it presents limitations and specific characteristics that could be improved. This research contributes to the advancement of knowledge on heritage interpretation, demonstrating how mediation strategies can articulate heritage, memory, and identity, guide integrated cultural policies, strengthen administrative partnerships, and enhance the visibility and impact of museums and cultural spaces in diverse contexts, providing a foundation for future theoretical and practical research.

Keywords: cultural heritage; heritage interpretation; communication; Maranhão Railway and Port Museum.

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Palácio das Indústrias- Museu Catavento .....	57
Figura 2 - Interpretação no Museu de Arte Sacra.....	57
Figura 3 - Cais da Sagração em 1908 .....	72
Figura 4 - Porto do Itaqui .....	73
Figura 5 - Porto da Ponta da Madeira.....	74
Figura 6 - Estrada de Ferro Caxias- Cajazeiras .....	76
Figura 7 - Estação João Pessoa em 1950.....	77
Figura 8 - Planta baixa- Fachada Posterior.....	84
Figura 9 - Vista aérea do Complexo da Estação João Pessoa .....	84
Figura 10 - Fachada Principal do Complexo atualmente .....	86
Figura 11 - Estação da Transnordestina .....	87
Figura 12 - Inauguração do Museu Portuário.....	88
Figura 13 - Parte Inicial do Museu Ferroviário .....	97
Figura 14 - Bondinho São Pantaleão .....	99
Figura 15 - Recurso do Vídeo Histórico.....	99
Figura 16 - Estação Estrada de Ferro São Luís–Teresina.....	101
Figura 17 - Estação Transnordestina .....	102
Figura 18 - Vira-trilho .....	103
Figura 19 - Estação Fotografias das Estações .....	104
Figura 20 - Estação Recortes de Jornais.....	106
Figura 21 - Estação Carajás .....	107
Figura 22 - Estação das Memórias .....	108
Figura 23 - Locomotiva Benedito Leite .....	111
Figura 24 - Estação Rota do Maranhão para o Mundo.....	114
Figura 25 - Estação Linha do Tempo .....	115
Figura 26 - Estação Porto da Praia Grande.....	116
Figura 27 - Estação Porto de Ponta da Madeira .....	118
Figura 28 - Estação Atuação Feminina.....	119
Figura 29 - Estação Porto do Itaqui .....	120
Figura 30 - Estação Variação de Maré .....	121
Figura 31 - Estação Destaque Maranhense de Exportação.....	122
Figura 32 - Painel Touchscreen Jogos Marítimos .....	123

Figura 33 - Maquete de Navio Graneleiro.....	126
Figura 34 - Lanterna de Farol.....	127
Figura 35 - Maquete de Navio Cargueiro.....	129
Figura 36 - Visitação em Grupo .....	133

## LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Faixa etária.....	133
Gráfico 2 - Escolaridade .....	134
Gráfico 3 - Conhecimento .....	135

## LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Ações de educação patrimonial em São Luís.....	42
Quadro 2 - Princípios fundamentais da interpretação patrimonial.....	63
Quadro 3 - Tipos de mídias interpretativas.....	66
Quadro 4 - Características do processo comunicativo na interpretação patrimonial.....	69
Quadro 5 - Representação dos Museus Nordestinos.....	80
Quadro 6 - Registros das delegacias no prédio da Estação João Pessoa.....	85
Quadro 7 - Acervo de doação do Museu Ferroviário.....	88
Quadro 8 - Comparativo do antigo armazém da Estação João Pessoa.....	89
Quadro 9 - Registros do acervo do Museu Portuário.....	90
Quadro 10 - Critérios de inclusão e exclusão.....	94
Quadro 11 - Estação Histórico dos bodinhos.....	98
Quadro 12 - Estação Desenvolvimento Econômico.....	105
Quadro 13 - Acervo Físico do Museu Ferroviário.....	109
Quadro 14 - Estação da Biota Maranhense.....	113
Quadro 15 - Estação Os três Portos do Complexo Portuário Itaqui.....	117
Quadro 16 - Artefatos Náuticos.....	123
Quadro 17 - Aquário Virtual.....	125
Quadro 18 - Modelos de lanchas.....	128
Quadro 19 - Estrutura do instrumento de coleta.....	132
Quadro 20 - Comparativo da Categoria Roteiro.....	136
Quadro 21 - Categoria Atratividade dos recursos disponíveis.....	137
Quadro 22 - Categoria Atratividade indicação do museu Ferroviário.....	138
Quadro 23 - Categoria Compreensão Museu Ferroviário.....	139
Quadro 24 - Categoria Atratividade dos recursos disponíveis- Portuário.....	140
Quadro 25 - Categoria Atratividade Justificativas.....	142
Quadro 26 - Categoria Compreensão Museu Portuário.....	143
Quadro 27 - Análise das percepções dos visitantes quanto ao que chamou mais atenção na visitação.....	145
Quadro 28 - Subcategorias referentes à opinião sobre aparência e organização do Ferroviário .....	147
Quadro 29 - Subcategorias da categoria Mensagem Interessante referentes à opinião sobre as informações gerais do patrimônio ferroviário.....	150

Quadro 30 - Subcategorias da categoria Ideia Central referentes à sensação final da experiência de visitação ao Museu Ferroviário.....	152
Quadro 31 - Subcategorias da categoria Atratividade referentes às perguntas abertas do Museu Portuário .....	155
Quadro 32 - Subcategorias da segunda pergunta da Atratividade.....	157
Quadro 33 - Análise da categoria Mensagem Interessante do Museu Portuário.....	159
Quadro 34 - Subcategorias da categoria Ideia Central referentes à sensa�o final da experiência de visita�o ao Museu Ferroviário.....	161
Quadro 35 - Análise comparativa do Museu Ferroviário e Portuário .....	163

## LISTA DE ABREVIATURA E SIGLAS

ALUMAR: Consórcio de alumínio do Maranhão

ANTAQ: Agência nacional de transportes aquaviários

CIAM: Congresso Internacional de arquitetura Moderna

CNT: Confederação Nacional de Transportes

EMAP: Empresa Maranhense de Administração Portuária

FAPEMA: Fundação de Amparo à Pesquisa e ao Desenvolvimento Científico e Tecnológico do Maranhão

IBPC: Instituto Brasileiro do Patrimônio Cultural

IBRAM: Instituto Brasileiro de Mineração

IBRAM: Instituto Brasileiro de Museus

ICOM: Conselho Internacional de Museus

ICOMOS: Conselhos Internacional de Monumentos e Sítios

IMESC: Instituto Maranhense de Estudos Socioeconômicos e cartográficos

IPHAN: Instituto do Patrimônio Histórico e Artísticos Nacional

MINOM: Movimento Internacional para uma nova museologia

MISA: Museu Interativo do Semiárido

MM GERDAU: Museu das Minas e do Metal

OEA: Organização dos Estados Americanos

ONU: Organização das Nações Unidas

PAC: Programa de Aceleração do Crescimento

PGCult: Programa de Pós-graduação em Cultura e Sociedade

PRESERFE: Programa de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário

PRESERVE: Programa de Preservação do Patrimônio Histórico do Ministério de Transportes

RFFSA: Rede Ferroviária Federal

SBM: Sistema Brasileiro de Museus

SECMA: Secretaria de Estado da Cultura

SOAMAR: Sociedade dos Amigos da Marinha

SPHAN: Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

TCLE: Termo de Consentimento Livre e Esclarecido

TPMP: Terminal Marítimo da Ponta da Madeira

UFMA: Universidade Federal do Maranhão

UNESCO: Organização das Nações Unidas para Educação, Ciência e Cultura

## SUMÁRIO

<b>1 INTRODUÇÃO</b> .....	16
<b>2 PATRIMÔNIO CULTURAL E EDUCAÇÃO PATRIMONIAL: histórico e principais abordagens</b> .....	23
<b>2.1 Patrimônio Cultural: da construção histórica ao reconhecimento</b> .....	23
<b>2.2 Educação Patrimonial: entre origem, crítica e contemporaneidade</b> .....	35
<b>3 MUSEUS E INTERPRETAÇÃO PATRIMONIAL: da coleção à participação</b> .....	49
<b>3.1 O percurso conceitual dos museus e as possibilidades da Interpretação Patrimonial</b> .....	49
<b>3.2 Fundamentos e Estratégias da Interpretação Patrimonial</b> .....	59
<b>4 O LEGADO: Museu Ferroviário e Portuário do Maranhão</b> .....	71
<b>4.1 A formação portuária de São Luís: uma abordagem contextual</b> .....	71
4.1.1 O percurso ferroviário no Maranhão: da RFFSA ao museu .....	76
<b>4.2 O Museu Ferroviário e Portuário do Maranhão (Do trilho ao Mar)</b> .....	82
<b>5 METODOLOGIA</b> .....	91
<b>6 ANÁLISE DOS RESULTADOS DO MUSEU FERROVIÁRIO E PORTUÁRIO</b> .....	96
<b>6.1 Resultados da Observação Direta: Acervo Ferroviário</b> .....	96
6.1.2 Estação Histórico dos bondinhos e réplica .....	98
6.1.3 Estação Estrada de Ferro São Luís- Teresina .....	100
6.1.4 Estação Ferrovia Transnordestina .....	102
6.1.5 Estação Fotografias das estações ferroviárias .....	104
6.1.6 Estação Desenvolvimento Econômico .....	105
6.1.7 Estação Recortes de Jornais.....	106
6.1.8 Estação Estrada de Ferro Carajás .....	107
6.1.9 Estação das Memórias .....	108
6.1.10 Acervo Físico.....	109
6.1.11 Locomotiva Benedito Leite .....	111
<b>6.2 Resultados da Observação Direta: Acervo Portuário</b> .....	112
6.2.1 Estação da Biota Maranhense.....	112
6.2.2 Estação Rota do Maranhão para o Mundo.....	113
6.2.3 Estação da Linha do Tempo .....	114
6.2.4 Estação Porto da Praia Grande .....	115
6.2.5 Estação os Três Portos do Complexo Portuário Itaqui.....	116

6.2.6 Estação Ponta da Madeira.....	118
6.2.7 Estação Atuação Feminina nos Portos.....	119
6.2.8 Estação Porto do Itaqui.....	120
6.2.9 Estação Variação de Maré .....	121
6.2.10 Estação Destaque Maranhense de Exportação .....	122
6.2.11 Acervo Físico: Artefatos Náuticos .....	123
6.2.12 Acervo Físico: Aquário Virtual .....	125
6.2.13 Acervo Físico: Maquete de Navio Graneleiro.....	126
6.2.14 Acervo Físico: Lanterna de Farol .....	127
6.2.15 Acervo Físico: Modelos de lanchas.....	127
6.2.16 Acervo Físico: Maquetes de navios cargueiros .....	129
<b>7 ANÁLISES DOS QUESTIONÁRIOS DA PESQUISA .....</b>	<b>131</b>
<b>7.1 Análises das questões fechadas do Museu Ferroviário .....</b>	<b>132</b>
<i>7.1.1.1 Interpretação Comparativa das Perguntas fechadas do Museu Ferroviário e Portuário .....</i>	<i>143</i>
<b>7.2 Análises das perguntas abertas do Museu Ferroviário.....</b>	<b>144</b>
7.2.1 Análises das perguntas abertas do Museu Portuário .....	155
<i>7.2.1.1 Interpretação Comparativa das Perguntas abertas do Museu Ferroviário e Portuário .....</i>	<i>162</i>
<b>8 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>166</b>
<b>REFERÊNCIAS.....</b>	<b>169</b>
<b>APÊNDICE A - INSTRUMENTO DE COLETA DE DADOS- ENTREVISTA .....</b>	<b>184</b>
<b>APÊNDICE B - INSTRUMENTO DE COLETA DE DADOS - QUESTIONÁRIO .....</b>	<b>185</b>
<b>APÊNDICE C - ROTEIRO DE OBSERVAÇÃO DO MUSEU FERROVIÁRIO E PORTUÁRIO.....</b>	<b>189</b>
<b>APÊNDICE D – TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO .....</b>	<b>190</b>
<b>ANEXO A – PARECER CONSUBSTANCIADO DO CEP .....</b>	<b>193</b>

## 1 INTRODUÇÃO

Compreender o patrimônio cultural implica analisar as relações dos grupos sociais com seus bens culturais, a partir das noções de valorização e reconhecimento. Segundo Tomaz (2010), inspirado em autores como Pierre Nora e Michael Pollak, o patrimônio cultural pode ser abordado a partir de três eixos investigativos: a relação com a natureza e o meio ambiente; os conhecimentos, saberes e práticas; e o patrimônio histórico. Essas perspectivas convergem para a conservação enquanto legado cultural, voltada à salvaguarda da memória social e de suas manifestações.

Nesse contexto, os museus, enquanto espaços culturais, atuam como mediadores entre os bens culturais e a comunidade, contribuindo para o fortalecimento das identidades coletivas. As transformações sociais, o revisionismo historiográfico e o reconhecimento da diversidade cultural provocaram mudanças conceituais na museologia ao longo do tempo. Conforme Julião (2006), no cenário internacional consolidaram-se dois modelos principais de museus: os voltados à história e à cultura nacional e aqueles oriundos do movimento científico, com ênfase na arqueologia e na etnografia, tendo a pesquisa e a educação como princípios estruturantes.

As primeiras articulações internacionais entre educação e museus ocorreram após a criação do Conselho Internacional de Museus (ICOM), em 1946. A partir desse momento, discussões sobre a utilidade social dos museus e do patrimônio passaram a ser promovidas por meio de conferências gerais e publicações de documentos oficiais (Poulot, 2013). A Mesa Redonda de Santiago do Chile, realizada em 1972, foi um marco nas reflexões sobre o papel dos museus na América Latina (Ibram, 2014), assim como a Declaração de Quebec, de 1984, que enfatizou a integração entre as funções de conservação e educação nas práticas museológicas (Brasília, 2017).

No contexto brasileiro, destacam-se iniciativas que reforçam a relação entre educação e museus, como o Seminário Regional da Unesco, realizado em 1958, que estabeleceu a finalidade educativa dos museus, e a 38ª Conferência Geral da Unesco, em 2015, que oficializou as funções primárias dessas instituições, incluindo sua contribuição para a ampla difusão da cultura e da educação formal, informal e continuada (Unesco, 2017).

A partir dessa contextualização, observa-se uma crescente dinamização das articulações entre museu e educação nas conferências institucionais, evidenciando um direcionamento consistente para a conservação cultural. Assim, concepções, ações e metodologias educacionais voltadas à educação patrimonial, que promovam a conscientização

da sociedade, mostram-se essenciais para o fortalecimento das políticas de preservação (Medeiros; Surya, 2009).

Diante disso, o uso da metodologia da Educação Patrimonial revela-se fundamental para a conservação dos bens culturais, por constituir um instrumento que possibilita ao indivíduo compreender o espaço de forma sociocultural, a partir do aprendizado sobre os processos culturais e suas manifestações (Horta; Grunberg; Monteiro, 1999). Essa abordagem permite a implementação de estratégias educativas que aprofundam a compreensão dos eventos culturais, como, por exemplo, a utilização da interpretação patrimonial.

Nessa perspectiva, os programas de comunicação interpretativa, bem como suas atividades isoladas, têm sido reconhecidos como algumas das ferramentas mais importantes da educação patrimonial. Contudo, é fundamental destacar que a educação patrimonial é um processo contínuo, que se desenvolve de forma permanente e sistemática, enquanto a interpretação constitui uma estratégia educativa e instrumental dentro desse processo (Costa, 2009). Assim, pesquisadores brasileiros têm investigado a aplicação da interpretação patrimonial em diferentes contextos, associando-a a temas como patrimônio cultural, roteirização turística, mediação em museus, valorização de edificações turísticas e inserção em instituições museais locais, entre outros.

Dessa forma, considerando o direcionamento de Costa (2009), que destaca a educação patrimonial como um processo em que os indivíduos aprendem de forma mais eficaz por meio da vivência de experiências diretas com os bens culturais, e alinhando-se à perspectiva de Murta (2002), que entende a interpretação patrimonial como uma estratégia para fortalecer as informações e representações relativas às características históricas, culturais e ambientais, a problemática que orienta esta pesquisa pode ser formulada da seguinte maneira: de que forma a educação patrimonial, por meio da interpretação patrimonial, contribui para a comunicação do acervo do Museu Ferroviário e Portuário do Maranhão?

A partir da problemática que orienta esta pesquisa, é essencial destacar que a aplicação das estratégias interpretativas nos museus pode gerar uma experiência diferenciada ao visitante, com uma perspectiva mais dinâmica e imersiva. Entretanto, essa experiência deve manter o foco na educação, evitando que se reduza a um simples fornecimento de informações. Segundo Gosling *et al.* (2016), os museus têm deixado de impor regras rígidas sobre como as experiências devem ocorrer, passando a compreender as expectativas dos visitantes e quais tipos de serviços são mais adequados, contribuindo assim, para uma experiência única e marcante.

Corroborando essa visão, Panosso Netto (2019) ressalta que a experiência profunda do visitante pode ampliar seu conhecimento humano e modificar positivamente seu modo de pensar, configurando-se também como um processo intelectual de aprendizagem. Para o autor, a sociedade contemporânea busca experiências marcantes e diferentes, que vão além do simples e do senso comum do cotidiano.

A partir desse entendimento, museus atuais brasileiros, como o Museu do Amanhã, no Rio de Janeiro, que se configura entre as novas tendências mundiais e dinâmicas, têm adotado métodos como a comunicação interpretativa e a interpretação patrimonial para valorizar a experiência do visitante e promover uma comunicação mais eficaz do acervo para a sociedade. Esse estímulo baseia-se em diversos pressupostos, que abrangem desde o planejamento interpretativo até a utilização de diferentes meios e técnicas de interpretação.

Dessa maneira, permite-se delimitar um estudo focado nas práticas de educação patrimonial voltadas à interpretação nas instituições museológicas, especialmente no que diz respeito à forma como essas comunicações de proteção do patrimônio cultural são realizadas. Assim, a presente investigação concentra-se na educação para o patrimônio por meio do uso da interpretação patrimonial em museus, fundamentando-se teoricamente nos princípios essenciais que regem os meios e técnicas interpretativas.

Por esse viés, a escolha de São Luís como universo da pesquisa justifica-se especialmente pela diversidade tipológica dos espaços museológicos e pela presença de iniciativas pontuais que buscam promover experiências mais interativas com o público. Alguns espaços adotam abordagens diferenciadas para aprimorar as experiências dos visitantes, com estratégias mais dinâmicas e imersivas.

Um exemplo desse movimento é uma instituição privada localizada no Centro Histórico de São Luís, que utiliza exposições temporárias e estratégias de comunicação interpretativa voltadas à educação patrimonial para atrair e envolver o público. A capital concentra a maioria dos museus do estado, com tipologias diversas, reflexo do processo histórico de ocupação e formação urbana da cidade. Esses espaços têm como objetivo principal a preservação e valorização do patrimônio cultural e histórico, abrangendo museus como de Arqueologia, Artes Visuais, Gastronomia, Arte Sacra, Cultura Popular e Afrodescendente.

Diante dessa abrangência do contexto museológico da capital, o recorte espacial da pesquisa voltou-se para o Museu Ferroviário e Portuário do Maranhão, localizado no Complexo Cultural da Rede Ferroviária Federal (RFFSA), espaço de grande relevância histórica para o estado, por abrigar a antiga estação ferroviária João Pessoa e a administração de economia mista federal inaugurada em 1929. Trata-se de uma instituição museal recente, com somente cinco

anos de funcionamento, o que permite analisar, em tempo oportuno, como o espaço se estruturou para promover a comunicação entre o acervo e a sociedade.

A motivação para a escolha do tema está diretamente relacionada à trajetória acadêmica da pesquisadora, iniciada ainda na graduação em Turismo pela Universidade Federal do Maranhão. Foi nesse período que ocorreram os primeiros contatos com o campo dos museus e do patrimônio, especialmente por meio de visitas técnicas, que despertaram o interesse em compreender mais profundamente o papel dos museus na valorização cultural. Esse envolvimento inicial consolidou o desejo de aprofundar a temática, trazendo uma nova perspectiva: a interpretação patrimonial como enfoque central da presente pesquisa.

Em vista disso, esta investigação se fundamenta no potencial científico de compreender as estratégias interpretativas adotadas por museus, que promovem a comunicação entre instituições histórico-culturais e a sociedade ludovicense. Ainda, que o estudo está diretamente alinhado com a segunda linha de pesquisa do Programa de Pós-Graduação em Cultura e Sociedade (PGCULT), referente à Cultura, Educação e Tecnologia, reforçando sua pertinência acadêmica e interdisciplinar.

Apesar de haver um quantitativo de pesquisas científicas e acadêmicas<sup>1</sup> sobre interpretação patrimonial, observa-se que a maior parte desses estudos concentra-se na interpretação associada à roteirização turística, ao turismo cultural ou a experiências de guiamento em centros históricos e bairros patrimoniais. O levantamento realizado em bases de dados evidencia a predominância de trabalhos voltados para temáticas como a interpretação patrimonial em rotas turísticas, a experiência do visitante em programas de guiamento, a valorização turística de edificações históricas e a interpretação aplicada a bairros ou centros urbanos.

Nesse sentido, identifica-se uma lacuna em estudos que analisem as estratégias interpretativas aplicadas no interior de museus maranhenses, especialmente no que se refere aos discursos expositivos, recursos comunicacionais e formas de construção de pertencimento, sobretudo em contextos regionais como São Luís e o Maranhão. Esta pesquisa busca contribuir para o preenchimento dessa lacuna ao investigar a interpretação patrimonial como ferramenta de comunicação e valorização do patrimônio cultural em museus locais.

Quanto à relevância desta pesquisa, destaca-se também a importância da preservação do patrimônio cultural ferroviário, conforme previsto na Lei Federal Nº

---

<sup>1</sup> A pesquisa sobre a quantificação de produções em duas bases de dados distintas, enquanto recorte de fonte bibliográfica, apresentou a plataforma RCAAP com 131 dissertações e 41 artigos sobre interpretação patrimonial e a plataforma CAPES com um quantitativo geral de 121 artigos e 30 dissertações sobre a temática supracitada.

11.483/2007, que reconhece esses bens como fundamentais para as memórias sociais e as identidades coletivas. Nesse contexto, os espaços museais assumem o papel de mediadores na construção, comunicação e preservação desse patrimônio. Desse modo, espera-se que os resultados da pesquisa não somente contribuam para o avanço científico e acadêmico da museologia e da educação patrimonial, mas também promovam o desenvolvimento de novas práticas interpretativas nos museus do Brasil e do Maranhão.

Além disso, a pesquisa potencializa a atuação de novos pesquisadores e grupos de estudo, como o Grupo de Pesquisa e Estudos sobre o Patrimônio Cultural (GEPPaC), vinculado à Universidade Federal do Maranhão. Assim como contribui para o avanço do conhecimento científico e cultural no estado, promovendo o desenvolvimento regional e o fortalecimento das políticas de preservação do patrimônio. Portanto, também beneficiará futuros pesquisadores apoiados pela Fundação de Amparo à Pesquisa e ao Desenvolvimento Científico e Tecnológico do Maranhão (FAPEMA) no aprofundamento da temática.

Sendo assim, com o intuito de aprofundar a compreensão da temática investigada e responder à problemática central da pesquisa, o objetivo geral desta dissertação é investigar a interpretação patrimonial como estratégia de preservação e comunicação do patrimônio cultural no Museu Ferroviário e Portuário do Maranhão. Para isso, definem-se os seguintes objetivos específicos: a) Descrever como a interpretação patrimonial pode ser utilizada como instrumento de educação patrimonial em museus; b) Caracterizar os meios e técnicas interpretativas desenvolvidas no Museu Ferroviário e Portuário do Maranhão, evidenciando suas potencialidades na perspectiva da educação patrimonial; c) Compreender as estratégias recomendadas, baseadas nos princípios interpretativos propostos por Tilden (1957), Beck e Cable (1998) e Murta (2002), para a implantação da interpretação patrimonial e sua relação com os espaços museais.

Visando a esses objetivos, esta pesquisa adota uma metodologia qualitativa, bibliográfica, de campo e documental, com uma abordagem interdisciplinar. Nesse sentido, a pesquisa apresenta um caráter interdisciplinar, ao integrar conhecimentos das Ciências Sociais Aplicadas e das Ciências Humanas. No campo das Ciências Sociais Aplicadas, estabelecem-se diálogos com os estudos sobre museologia e patrimônio cultural. Já nas Ciências Humanas, a investigação se aprofunda na relação com percepções da História, da Educação patrimonial e dos significados simbólicos associados ao patrimônio cultural.

Essa abordagem integrada permite uma compreensão mais ampla do objeto de estudo, considerando os museus como espaços sociais e educativos que promovem a construção do conhecimento, da identidade e do pertencimento cultural. Assim, a interdisciplinaridade

contribui para uma análise crítica e contextualizada das práticas de interpretação patrimonial, enriquecendo a fundamentação teórica e a construção metodológica da pesquisa.

A investigação trata-se também de uma pesquisa aplicada e descritiva, voltada para a aquisição de conhecimentos que contribuam para a solução de problemas específicos relacionados à interpretação patrimonial no Museu Ferroviário e Portuário do Maranhão.

A seleção dos participantes foi realizada por amostragem do tipo adesão, dada a natureza qualitativa do estudo, sem um quantitativo fixo previamente definido. A análise dos dados foi realizada por meio da Análise de Conteúdo, conforme proposta por Bardin (2016). A fundamentação central para a interpretação patrimonial baseia-se na literatura nacional, especialmente na obra de Stela Murta e Celina Albano (2002), *Interpretar o Patrimônio: Um exercício do olhar*.

Em relação a estruturação, esta dissertação está dividida em três capítulos teóricos que fundamentam a temática investigada. O primeiro capítulo aborda as categorias de Patrimônio Cultural e Educação Patrimonial. A primeira subseção de nomenclatura: Patrimônio cultural da construção histórica ao reconhecimento, trata da evolução histórica do conceito de patrimônio, desde suas origens até sua consolidação como patrimônio cultural no Brasil e no Mundo. A segunda subseção apresenta os fundamentos da educação patrimonial, suas origens e transformações, com ênfase em sua aplicação no contexto brasileiro como instrumento de valorização, pertencimento e formação crítica da sociedade em relação aos bens culturais.

O segundo capítulo é dedicado à discussão das categorias museus e a interpretação patrimonial. Está estruturado em duas subseções principais. A primeira apresenta a evolução conceitual dos museus, desde suas definições iniciais até a formulação mais recente, destacando as transformações que acompanharam o desenvolvimento histórico e social dessas instituições e também explora as possibilidades de aplicação da interpretação patrimonial em contextos museológicos, com a apresentação de desafios e exemplos práticos de instituições que já utilizam essa estratégia.

A segunda subseção aprofunda-se no conceito de interpretação patrimonial como um processo educativo e comunicativo voltado à construção do conhecimento e do senso de pertencimento em relação ao patrimônio cultural. São discutidas suas origens e a evolução do conceito, com ênfase nas contribuições de autores fundamentais como Tilden (1957), Beck e Cable (1998) e Murta (2002). A seção também apresenta os princípios norteadores da prática interpretativa e suas principais mídias e estratégias, além de abordar as características comunicacionais envolvidas nesse processo.

O terceiro capítulo aborda o legado histórico e contextualiza o objeto de estudo da pesquisa: o Museu Ferroviário e Portuário do Maranhão. O capítulo é dividido em duas seções que tratam do contexto histórico da formação portuária de São Luís e do percurso ferroviário no Maranhão, desde a antiga RFFSA até a constituição do museu. Essas seções visam compreender o legado histórico-cultural que fundamenta a existência do museu. A seção seguinte é dedicada especificamente ao Museu Ferroviário e Portuário do Maranhão, explorando seu processo de criação, montagem e funcionamento institucional.

Após o embasamento teórico, a dissertação apresenta a metodologia utilizada para a investigação no quinto capítulo, detalhando os procedimentos, técnicas de coleta e análise de dados adotados para alcançar os objetivos propostos. O sexto capítulo é dedicado à análise dos resultados obtidos no Museu Ferroviário e Portuário do Maranhão, sendo a primeira seção dedicada aos resultados do roteiro de observação direta do Ferroviário e a segunda seção do Portuário.

No sétimo capítulo, são apresentadas as análises dos questionários da pesquisa divididos em análises específicas das respostas coletadas por meio de questões fechadas e abertas nos dois espaços museológicos. Essa seção contempla a análise individual de cada museu, bem como uma interpretação comparativa entre os dados do Museu Ferroviário e do Museu Portuário, proporcionando uma compreensão aprofundada das percepções dos visitantes, por meio da metodologia da análise de conteúdo de Bardin (2016).

Por fim, o oitavo capítulo traz as considerações finais, nas quais são discutidos os principais resultados da pesquisa, destacando-se suas contribuições teóricas e práticas, bem como as limitações encontradas e sugestões para investigações futuras.

## **2 PATRIMÔNIO CULTURAL E EDUCAÇÃO PATRIMONIAL: histórico e principais abordagens**

Sob uma perspectiva interdisciplinar, o conceito de patrimônio foi historicamente construído a partir de múltiplas formas de atribuição de valor, influenciado por diferentes áreas do conhecimento e pelos contextos políticos, sociais e culturais. Com esse enfoque, esta primeira seção apresenta a trajetória histórica do conceito, desde seus significados iniciais até o reconhecimento da noção de patrimônio cultural, tanto no cenário internacional quanto no brasileiro.

A segunda seção trata da trajetória e consolidação da educação patrimonial como uma prática educativa voltada à formação crítica dos sujeitos em relação aos bens culturais. A abordagem tem início no panorama internacional de origem, avança para o contexto brasileiro, analisa o caso específico de São Luís, com ênfase nas iniciativas educativas locais e, por fim, apresenta como a educação patrimonial tem sido compreendida por autores contemporâneos, que questionam sua abordagem inicial de caráter tecnicista e propõem perspectivas mais integradas e participativas.

### **2.1 Patrimônio Cultural: da construção histórica ao reconhecimento**

A noção de patrimônio cultural tem origem em práticas antigas de valorização e proteção de bens materiais considerados representativos de uma herança coletiva. Desde os tempos da Roma Antiga, diferentes períodos históricos contribuíram para a ampliação desse conceito. Inicialmente voltado à conservação de monumentos e objetos de valor artístico ou histórico, o patrimônio passou a ser compreendido de forma mais ampla, incorporando aspectos simbólicos, sociais e culturais ao longo do tempo.

O termo patrimônio tem origem no latim *patrimonium*, utilizado na Roma Antiga para designar os bens pertencentes ao pater famílias, transmitidos por herança dentro do núcleo familiar. No direito romano, essa herança era entendida como um conjunto de posses legítimas, cuja transmissão era o fundamento central da noção de patrimônio, processo que, muitas vezes, envolvia reconstrução e ressignificação desses bens (Poulot, 2003). Observa-se que, apesar das novas concepções associadas ao termo patrimônio, elementos desse sentido original ainda se manifestam em concepções contemporâneas, sobretudo nas que associam patrimônio à continuidade de tradições legitimadas por instituições ou famílias.

Conforme Choay (2006), o termo patrimônio estava originalmente vinculado às estruturas familiares, econômicas e jurídicas que sustentavam uma sociedade hierarquizada. Ao longo do tempo, o conceito sofreu diversas transformações, tornando-se dinâmico e ampliando seu significado para além do contexto inicial. Sob essa perspectiva, percebe-se que a noção de patrimônio teve origem em um âmbito privado, diretamente relacionada ao direito de propriedade, especialmente sob a ótica da aristocracia, como destacam Funari e Pelegrini (2009).

O conceito de patrimônio, surgindo no âmbito privado do direito de propriedade, estava intimamente ligado aos pontos de vista e interesses aristocráticos. Entre os romanos a maioria da população não era proprietária, não possuía escravos; logo, não era possuidora de *patrimonium*. O patrimônio era um valor aristocrático e privado, referente à transmissão de bens no seio da elite patriarcal romana. Não havia o conceito de patrimônio público. Ao contrário, o Estado era apropriado pelos pais de família. Nesse contexto, pode-se compreender que os magistrados romanos colecionassem esculturas gregas em suas casas. O patrimônio era patriarcal, individual e privativo da aristocracia (Funari; Pelegrini, 2009, p. 11).

A queda do Império Romano no século V marcou o início do período medieval, durante o qual o conceito de patrimônio continuou sua evolução. Nesse contexto, a Igreja Católica tornou-se uma das principais instituições de poder político e social, impulsionando a expansão do Cristianismo. Essa influência fez com que o conceito de patrimônio incorporasse uma dimensão religiosa, associando-se à coletividade por meio dos sentimentos de fé difundidos na sociedade. A devoção aos santos e a valorização das relíquias sagradas fortaleceram essa concepção, que abrangia tanto a veneração de locais físicos quanto a preservação de objetos sagrados e a manutenção de cerimônias coletivas (Funari; Pelegrini, 2009).

Movidas pelo sentimento de pertencimento a lugares físicos, as elites e a Igreja começaram a criar espaços monumentais e catedrais que representassem o patrimônio coletivo, ainda que exclusivamente aristocráticos. Já no Renascimento, entre os séculos XVI e XVII, período de grande impacto cultural e intelectual, houve um aumento<sup>2</sup> das práticas de colecionismo. As coleções renascentistas eram amplas e cuidadosamente selecionadas, com caráter enciclopédico, visando incluir uma vasta gama de saberes. Esses acervos reuniam objetos valorizados por sua raridade, importância simbólica ou qualidade estética (Hora e Porto, 2020).

---

<sup>2</sup> Proporcionou o aumento porque antes mesmo do Renascimento, durante as conquistas de território para expansão, formaram-se vários tipos de coleções como símbolo de triunfo de conquistas entre as nações, bem como a Igreja, na Idade Média, que tinham relíquias e doações trazidos das cruzadas como um verdadeiro tesouro religioso (Vasconcellos, 2006).

De acordo com De Paoli (2012), durante o Renascimento, a valorização dos monumentos estava fortemente associada à Antiguidade Clássica. No entanto, a preservação nesse período era voltada principalmente à dimensão iconográfica dos monumentos, ou seja, à sua representação simbólica e estética, e não à conservação material em si. Dessa maneira, o patrimônio era atribuído ao significado histórico e ao prestígio cultural que esses elementos representavam, mais do que à manutenção de sua estrutura física.

Patrimônio histórico. A expressão designa um bem destinado ao usufruto de uma comunidade que se ampliou a dimensões planetárias, constituído pela acumulação contínua de uma diversidade de objetos que se congregam por seu passado comum: obras e obras-primas das belas-artes e das artes aplicadas, trabalhos e produtos de todos os saberes e savoir-faire dos seres humanos. [...] o patrimônio histórico representado pelas edificações (Choay, 2006, p. 11).

Após a Revolução Francesa, no início do século XIX, a noção de patrimônio histórico começou a ganhar força na França. O conceito passou a abranger obras de arte, edifícios e monumentos públicos, especialmente em resposta à destruição promovida por setores revolucionários contra símbolos do antigo regime. Como consequência dessas perdas que incluíam bibliotecas, espaços culturais e acervos artísticos, intelectuais começaram a destacar a importância de preservar elementos considerados representativos da memória coletiva. Nesse cenário, a ideia de patrimônio consolidou-se como uma reação ao vandalismo, impulsionando as primeiras iniciativas de proteção e salvaguarda dos bens públicos (Abreu, 2007).

A noção de Patrimônio afirma-se em oposição à noção de Vandalismo. Desencadeia-se uma mobilização salvacionista de obras consideradas imprescindíveis para a nação. A ideia de Patrimônio Nacional delinea-se. Visando conter o fanatismo provocado pelos ânimos revolucionários, são promulgados alguns decretos em defesa do Patrimônio público. No ano de 1794, surge a figura do crime contra o patrimônio, quando alguns intelectuais chamaram a atenção de que a destruição dos monumentos artísticos era também um crime contra o povo. Este é o ponto de partida para uma política do patrimônio na França, cujos objetivos consistiriam em inventariar, ou seja; identificar, reconhecer e inscrever no contexto da propriedade nacional, as obras consideradas imprescindíveis para a nação (Abreu, 2007, p. 55).

No contexto da consolidação do nacionalismo francês no século XIX, intelectuais e gestores públicos passaram a atribuir aos monumentos históricos significados afetivos, simbólicos e econômicos, reconhecendo-os como heranças coletivas a serem preservadas (Choay, 2006). Em 1837, a criação da primeira Comissão dos Monumentos Históricos na França marcou um avanço institucional, ao definir critérios de patrimonialização com base na arquitetura, materialidade, antiguidade e nos valores técnicos, científicos e históricos dos bens culturais (Zanirato et al., 2021). Esse modelo francês não apenas consolidou políticas de preservação no país, mas também influenciou iniciativas em outras nações, inclusive fora da

Europa, contribuindo para a formulação das primeiras legislações preservacionistas e para o uso do patrimônio como ferramenta na construção de identidades nacionais entre os séculos XIX e XX.

Nos primeiros modelos de patrimonialização, ainda predominava uma concepção estética e monumentalista, baseada na valorização da beleza formal e dos traçados arquitetônicos de influência clássica. As obras selecionadas eram classificadas segundo critérios de excepcionalidade, integridade e autenticidade, conforme os padrões técnicos vigentes à época (Zanirato et al., 2021). Uma vez reconhecidos como patrimônio, esses bens passavam, em grande parte, a ser isolados de seus contextos originais e preservados com foco na contemplação.

No século XX, o conceito de patrimônio começou a se expandir para além dos critérios estéticos e arquitetônicos que prevaleceram nos séculos anteriores. As profundas transformações econômicas, sociais e tecnológicas herdadas da Revolução Industrial, somadas aos impactos da Primeira Guerra Mundial (1914–1918), impulsionaram novas reflexões sobre a importância da preservação dos bens culturais. Nesse contexto, especialistas, estudiosos e representantes de organizações internacionais passaram a organizar encontros globais ao longo do século, com o objetivo de estabelecer diretrizes comuns para as políticas de proteção patrimonial. Como resultado dessas iniciativas, surgiram as Cartas Patrimoniais, documentos que sistematizam princípios e práticas preservacionistas, promovendo a uniformização das abordagens de conservação em diferentes países (Costa, 2016).

Após a Primeira Guerra Mundial (1914–1918), diversas ações de restauração começaram a ser realizadas em diferentes países da Europa, com o objetivo de recuperar os monumentos danificados pelos confrontos. Entretanto, muitas dessas intervenções foram feitas sem planejamento adequado ou conhecimento técnico específico, o que gerou alterações nos bens culturais (Cutrim, 2020). Diante disso, as conferências internacionais e as Cartas Patrimoniais passaram a orientar essas práticas, criando regras mais claras para a preservação e reconstrução do patrimônio, especialmente em contextos de pós-guerra.

Segundo Costa (2016), o início das Cartas Patrimoniais se deu com a Carta de Atenas, elaborada em 1933, durante o IV Congresso Internacional de Arquitetura Moderna (CIAM), realizado em Atenas. Com o tema do congresso voltado à ideia de uma “cidade funcional”, a Carta estabeleceu diretrizes para a conservação e recuperação de bens culturais imóveis, bem como para o planejamento urbano moderno, priorizando a preservação física de edifícios históricos e sua integração nos processos de urbanização (Silva, 2003).

De acordo com Choay (2006), a Carta de Atenas, de 1933, contou apenas com a participação de países europeus. Já na Carta de Veneza, realizada em 1964, o cenário começou a se ampliar, com a presença de nações não europeias, como Tunísia, México e Peru. Cerca de quinze anos depois, a internacionalização se consolidou com a adesão de oitenta países dos cinco continentes à Convenção do Patrimônio Mundial, adotada pela Unesco em 1972.

Esse processo foi impulsionado principalmente pela criação de organizações internacionais no período pós-Segunda Guerra Mundial, que passaram a coordenar ações globais de preservação. Segundo Silva (2003), a proteção internacional dos bens culturais ao longo do século XX pode ser compreendida em três grandes momentos, que estruturam a consolidação dessas políticas preservacionistas em nível global:

[...] ocorre em três níveis: direito internacional interestatal-caracterizado pelas grandes conferências diplomáticas convocadas para o debate de problemas globais, até mesmo para adoção de convenções multilaterais; organizações não-governamentais- realização de congressos internacionais de arquitetos e restauradores que adotam diretrizes relacionadas à proteção dos bens culturais; direito das organizações internacionais-instituição de convenções internacional, elaboradas e adotadas segundo procedimentos estabelecidos pelas organizações internacionais (Silva, 2003, p. 49).

Com o fim da Segunda Guerra Mundial (1939–1945), o número de bens culturais a serem inventariados duplicou, mantendo a concepção predominante de patrimônio baseada principalmente em monumentos e valores históricos excepcionais. Além disso, esse período marcou o fortalecimento da cooperação internacional, com a criação da Organização das Nações Unidas (ONU) e da Organização das Nações Unidas para Educação, Ciência e Cultura (Unesco) na década de 1940 (Abreu; Silva, 2016). Segundo Zanirato *et al.* (2021), a Unesco assumiu a responsabilidade pela formulação de diretrizes e definição de critérios para a proteção do patrimônio cultural em âmbito internacional. As suas ações contribuíram para ampliar a compreensão sobre cultura, história e arte, favorecendo que os bens culturais deixassem de ser vistos exclusivamente como monumentos.

No contexto da criação das organizações internacionais após a Segunda Guerra Mundial, surgiu a expressão Patrimônio da Humanidade, mencionada pela primeira vez no preâmbulo do tratado constitutivo da Unesco, em 1945. Posteriormente, o conceito de “patrimônio cultural de toda a humanidade” foi incorporado à Convenção de Haia de 1954, voltada para a proteção dos bens culturais em situações de conflito armado. Contudo, a formalização da ideia de um patrimônio comum a toda a humanidade só se consolidou no âmbito do Direito Internacional com a proposta da delegação maltesa na primeira Assembleia Geral das Nações Unidas, em 1967 (Silva, 2003).

A Carta de Veneza, promulgada em 1964 durante o Congresso Internacional de Arquitetos e Técnicos dos Monumentos Históricos, reforçou a ideia de que a responsabilidade pela preservação dos bens patrimoniais é da humanidade como um todo, reconhecendo o valor universal desses patrimônios (Costa, 2016). Nesse mesmo congresso, foi criada a Organização Internacional do Conselho de Monumentos e Sítios (ICOMOS), instituição que permanece até hoje dedicada à gestão, proteção e promoção do patrimônio cultural.

Após a Carta de Veneza, as noções de patrimônio começaram a se expandir para além da perspectiva restrita aos monumentos materiais. Houve uma ampliação das concepções e categorias de bens, passando a valorizar o significado cultural associado a eles. Esse processo representou os primeiros passos para a consolidação do termo patrimônio cultural. De acordo com Tamaso (2005), a Unesco e seus órgãos parceiros iniciaram debates e recomendações que aprofundaram o reconhecimento das culturas populares, promovendo uma visão de herança cultural que vai além da materialidade.

A Conferência Geral da UNESCO, realizada em Paris em 1972, reconheceu a importância da diversidade cultural e natural ao declarar os sítios como patrimônio da humanidade pertencentes a todos os povos do mundo, por meio a ideia de patrimônio mundial, cultural e natural (Funari; Pelegrini, 2009). Essas categorias surgiram da constatação de que tanto o patrimônio cultural quanto o natural estavam ameaçados pela destruição, demandando a implementação de políticas específicas de preservação. De acordo com Zanirato *et al.* (2021), tais medidas aproximaram a cultura e a natureza, reconhecendo ambos como bens integrados aos contextos sociais nos quais estão inseridos.

Na referida conferência, ficou estabelecido que cada país participante da Convenção deveria identificar, proteger, conservar e transmitir às futuras gerações o patrimônio cultural e natural presente em seu território. Posteriormente, considerando como patrimônio cultural por três categorias principais: os monumentos, entendidos do ponto de vista histórico, científico e por seus valores excepcionais; os conjuntos, que são grupos de construções; e os lugares, que abrangem obras humanas e sítios arqueológicos avaliados sob as perspectivas estética, etnológica e antropológica (Unesco, 1972).

Entretanto, ainda eram necessárias a proteção e a integração da cultura tradicional e popular no âmbito das políticas patrimoniais. Nesse sentido, em 1989, a Unesco realizou a 25ª Conferência Geral com o objetivo de fortalecer a salvaguarda dessas manifestações culturais, ampliando juridicamente sua proteção e apresentando uma definição específica para esse conceito:

Entende-se por cultura tradicional e popular: o conjunto das criações, baseadas na tradição, que emanam de uma comunidade cultural e que são expressadas por um grupo ou por indivíduos, respondendo reconhecidamente às expectativas da comunidade enquanto expressão da sua identidade cultural e social, apresentando normas e valores que se transmitem oralmente, por imitação ou de outra forma. As suas formas compreendem, entre outras, a língua, a literatura, a música, a dança, os jogos, a mitologia, os rituais, os costumes, o artesanato, a arquitetura e outras artes (Unesco, 1989, p. 1).

A 32ª Conferência Geral da Unesco, realizada em 2003, representou um avanço significativo ao ampliar o conceito de patrimônio para incluir o patrimônio cultural imaterial. Nesse evento, reconheceu-se que os bens culturais de diferentes culturas, manifestados por meio de saberes e práticas, constituem a dimensão imaterial da criação humana. Além disso, destacou-se que a cultura se expressa como parte das formas particulares de vida que criam sentimentos de identidade (Zanirato *et al.*, 2021). A definição apresentada na Conferência esclarece esse conceito:

Entende-se por “patrimônio cultural imaterial” as práticas, representações, expressões, conhecimentos e competências – bem como os instrumentos, objetos, artefatos e espaços culturais que lhes estão associados – que as comunidades, grupos e, eventualmente, indivíduos reconhecem como fazendo parte do seu patrimônio cultural. Este patrimônio cultural imaterial, transmitido de geração em geração, é constantemente recriado pelas comunidades e grupos em função do seu meio envolvente, da sua interação com a natureza e da sua história, e confere-lhes um sentido de identidade e de continuidade, contribuindo assim para promover o respeito da diversidade cultural e a criatividade humana (Unesco, 2003).

Dessa forma, o reconhecimento do patrimônio cultural imaterial representou o último grande avanço internacional na ampliação do conceito de patrimônio cultural. As manifestações culturais antes excluídas dos processos de salvaguarda passaram a receber maior visibilidade após a Conferência de 2003. Corroborando essa perspectiva, Costa (2016, p. 33) destaca que “a trajetória do patrimônio cultural nas Cartas Patrimoniais evidencia um patrimônio que saiu da dimensão de monumentos isolados, nacional e material, para alcançar a dimensão urbana, mundial e imaterial.”

O patrimônio na contemporaneidade é composto por essa nova história, sendo mais abrangente em relação aos seus valores iniciais, que privilegiavam a materialidade e as construções históricas como representantes da herança cultural. O rompimento dessa visão estática, que tratava o patrimônio como algo parado no tempo, foi fundamental para que seu sentido se ampliasse, passando a abranger diferentes contextos sociais e, assim, se tornar sinônimo de um pertencimento universal. Conforme destaca Smith (2021, p. 2): “todo patrimônio é intangível, na medida em que patrimônio é um momento ou processo de (re)construção cultural e social de valores e sentidos.”

No âmbito nacional, a trajetória do conceito de patrimônio cultural seguiu um percurso semelhante ao internacional. Inspirando-se nas Cartas e recomendações internacionais, o Brasil foi construindo sua noção de patrimônio cultural ao longo do tempo. As discussões sobre o tema tiveram início entre intelectuais e membros da elite política brasileira já no começo do século XX. Antes desse período, a prioridade do país era a modernização das cidades, entendida como símbolo de progresso e civilização (Abreu, 2007). Conforme Rodrigues (2006), três eventos marcaram o desenvolvimento da trajetória do patrimônio cultural no Brasil: a Semana de Arte Moderna de 1922; o Estado Novo, na década de 1930; e a criação do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN).

Em fevereiro de 1922, foi realizada em São Paulo a Semana de Arte Moderna, evento impulsionado por artistas e intelectuais com o objetivo de renovar os paradigmas culturais e artísticos brasileiros. A proposta era romper com os modelos culturais europeus, propondo uma identidade estética própria e alinhada à realidade nacional (Ajzenberg, 2022). Nesse contexto, a atuação de intelectuais como Mário de Andrade, Gustavo Capanema e Carlos Drummond de Andrade foi fundamental para o surgimento das primeiras iniciativas voltadas à valorização e preservação do patrimônio no Brasil.

A concepção preservacionista no Brasil consolidou-se na década de 1930, durante a Era Vargas, momento em que se intensificou a busca por uma identidade nacional e por projetos de renovação urbana, influenciados pelas discussões da Carta de Atenas (Costa, 2016). Carlos Drummond de Andrade, por meio da imprensa escrita, já alertava para o risco de destruição do patrimônio colonial brasileiro. Nesse contexto, o governo federal instituiu o Decreto nº 22.928, em julho de 1933, estabelecendo normas para a preservação do patrimônio histórico nacional. Por meio deste decreto, a cidade de Ouro Preto, em Minas Gerais, passou a ser oficialmente reconhecida como monumento nacional (Rodrigues, 2006).

A Constituição brasileira de 1937 atribuía aos municípios a responsabilidade pela proteção de seus bens culturais. Essa concepção foi mantida pela Constituição de 1946, que ampliou a competência, estabelecendo que a preservação de documentos, monumentos naturais e bens físicos seria responsabilidade conjunta da União, dos Estados e dos Municípios. Já a Constituição de 1967 incorporou as jazidas arqueológicas à lista de bens cuja proteção caberia à União (Silva, 2003).

A partir dessa base legal, as políticas de tombamento consolidaram-se como um dos principais instrumentos de preservação do patrimônio no país. No Maranhão, por exemplo, o primeiro tombamento federal registrado foi o do Sambaqui do Pindaí, inscrito em 1940 no Livro do Tombo Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico (Assunção, 2007).

Durante o período do Estado Novo, o então Ministro da Educação e Saúde, Gustavo Capanema, solicitou a Mário de Andrade (1893–1945) a elaboração de um anteprojeto de lei voltado à preservação dos bens patrimoniais brasileiros, bem como a proposta de criação de um órgão nacional responsável por essa função (Rodrigues, 2006). Como resultado, foi instituído o Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN) por meio do Decreto-Lei nº 25, de 30 de novembro de 1937, marcando o início da atuação oficial do Estado na proteção do patrimônio cultural no Brasil.

A implementação do SPHAN representou um passo fundamental para a consolidação de uma política pública federal voltada à preservação do patrimônio cultural brasileiro. Sua criação também contribuiu para a construção de uma memória nacional e para a disseminação do conceito de patrimônio histórico e artístico junto às diferentes esferas da sociedade, dentro de uma perspectiva patrimonialista de valorização do passado (Abreu, 2007). De acordo com Pinheiro, Moura e Souza (2012), o principal objetivo do órgão era promover o tombamento de bens culturais por meio da identificação, documentação, proteção, promoção e divulgação do patrimônio nacional.

Os primeiros tombamentos realizados pelo SPHAN basearam-se em critérios voltados principalmente aos valores artísticos, arquitetônicos e históricos. Segundo Rodrigues (2006), um dos principais desafios enfrentados na classificação dos bens era a exigência de um valor considerado excepcional, o que restringia o reconhecimento. Conseqüentemente, os bens inicialmente tombados foram selecionados mais por seu valor visual e artístico do que por seu significado histórico ou cultural mais amplo.

O Decreto-Lei nº 25/1937 também estabeleceu a criação de quatro livros destinados à catalogação oficial dos bens tombados: o Livro do Tombo Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico; o Livro do Tombo Histórico; o Livro do Tombo das Belas Artes; e o Livro do Tombo das Artes Aplicadas.

A estrutura dos Livros do Tombo, tanto no período do SPHAN quanto posteriormente sob a gestão do IPHAN, podia ser composta por diversos volumes, permitindo a inscrição de bens culturais de forma separada ou agrupada. A inclusão de um bem em qualquer um desses livros conferia a ele diretrizes específicas de conservação, definidas pela instituição responsável, além de estabelecer um instrumento legal para a fiscalização de possíveis danos (Silva, 2003). Nesse contexto, gradualmente, o tombamento passou a abranger também conjuntos urbanos, como as cidades de Salvador, Brasília, Olinda, Diamantina, Ouro Preto e São Luís, com o objetivo de assegurar a preservação das paisagens e dos contextos históricos desses espaços (*ibidem*, 2003).

No período inicial de atuação do SPHAN, a concepção de patrimônio ainda se restringia predominantemente aos aspectos históricos e artísticos, centrando-se em bens móveis e imóveis, em consonância com o panorama internacional da época. A ampliação do conceito para abranger o patrimônio cultural de forma mais ampla desenvolveu-se gradualmente, especialmente a partir de marcos históricos significativos na história brasileira, como o fim do Estado Novo, a ditadura militar<sup>3</sup> e a redemocratização.

Segundo Rodrigues (2006), na década de 1960, os movimentos sociais e políticos no Brasil, como a criação do Centro Popular de Cultura (CPC) e a organização operária, contribuíram para a ampliação do conceito de cidadania, incluindo o reconhecimento da cultura como um aspecto central das classes populares. Contudo, esse avanço foi significativamente restringido a partir do golpe militar de 1964, especialmente após a promulgação do Ato Institucional nº 5<sup>4</sup> em 1968.

Entretanto, durante o período da ditadura militar, ocorreram acontecimentos que foram fundamentais para a evolução do conceito de patrimônio cultural no Brasil. Na década de 1970, foram implementadas ações voltadas ao desenvolvimento econômico com ênfase no turismo cultural, destacando-se o Programa de Reconstrução de Cidades Históricas (1973), que tinha como objetivo a recuperação de monumentos históricos e a promoção do turismo. Paralelamente, o Programa de Ação Cultural (PAC) passou a financiar iniciativas culturais.

Em 1979, a integração entre o Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN), o Programa de Reconstrução das Cidades Históricas (PRCH) e o Centro Nacional de Referência Cultural (CNRC) contribuiu para o fortalecimento das políticas públicas de preservação do patrimônio cultural (Rodrigues, 2006). No mesmo período, surgiu a primeira concepção mais ampla de patrimônio, impulsionada por debates sobre cultura e patrimônio em diferentes regiões do Brasil. Conforme destacam Funari e Pelegrini (2009, p. 49):

Em 1979 foi criada a fundação Pró Memória com o objetivo de driblar os entraves burocráticos e agilizar a captação de recursos para realizar programas e projetos na área da cultura. O reconhecimento de uma vasta gama de bens procedentes, sobretudo, do saber popular alargou a concepção de patrimônio agora assentada na diversidade cultural, étnica e religiosa do país. Sob a coordenação de Aloísio Magalhães, foram promovidas viagens e debates sobre a cultura e o patrimônio em distintas áreas do país - o que conferiu a ele o status de renovador das políticas culturais no Brasil.

---

<sup>3</sup> Foi um golpe deflagrado por militares em 31 de março de 1964, que depôs o presidente João Goulart do seu cargo. O golpe teve apoio de grande parte dos empresários, imprensa e proprietários rurais, do qual teve como consequência diversas represálias, punições e violência praticadas pelo Estado. Com a implantação do regime, os militares ficaram no poder, tendo cinco representantes militares que administraram o país ao longo do período de 1964 a 1985 (Araújo; Silva; Santos, 2013).

<sup>4</sup> Considerado o mais rígido dos atos institucionais deste período, o AI-5, foi um instrumento autoritário que dava poderes ilimitados ao presidente, impactando e suspendendo direitos individuais e aumentando a violência expressivamente durante seu desenvolvimento (Motta, 2018).

Nesse contexto de discussões, a noção de patrimônio passou a incorporar valores sentimentais e afetivos das comunidades, reconhecendo-os como elementos igualmente dignos de proteção. Assim, houve a expansão das políticas e ações voltadas ao patrimônio, incluindo as manifestações culturais dos diversos grupos sociais brasileiros, o que representou uma mudança da visão tradicional de monumentalidade para a perspectiva do patrimônio cultural imaterial (Pinheiro; Moura; Souza, 2012).

Com o fim da ditadura militar em 1985, o Brasil iniciou seu processo de redemocratização, cujo marco principal foi a promulgação da Constituição Federal de 1988. Este documento representou um avanço significativo ao consolidar, pela primeira vez, o reconhecimento legal do patrimônio cultural brasileiro em sua dimensão mais ampla. Conforme Rodrigues (2006), a nova Constituinte favoreceu a união de forças entre partidos políticos, intelectuais e instituições, contribuindo para a construção de uma concepção de patrimônio cultural dinâmica, viva e popular, que pode ser assim definida:

Constituem patrimônio cultural brasileiro os bens de natureza material e imaterial, tomados individualmente ou em conjunto, portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira, nos quais se incluem: I - as formas de expressão; II - os modos de criar, fazer e viver; III - as criações científicas, artísticas e tecnológicas; IV - as obras, objetos, documentos, edificações e demais espaços destinados às manifestações artístico-culturais; V - os conjuntos urbanos e sítios de valor histórico, paisagístico, artístico, arqueológico, paleontológico, ecológico e científico (Brasil, 1988, art. 216).

Observa-se que a definição apresentada na Constituição incorpora ao patrimônio cultural as dimensões material e imaterial, ampliando assim seu significado. Os incisos do Artigo 216 destacam as responsabilidades compartilhadas entre o poder público e a sociedade na proteção desse patrimônio, por meio de inventariação, tombamento e outras formas de preservação. Além disso, o artigo prevê medidas específicas para a proteção dos sítios e documentos relacionados à memória histórica dos quilombos no país (Brasil, 1988). Essa construção normativa reflete uma concepção ampla e integrada do patrimônio cultural brasileiro, que abrange a diversidade material e imaterial das múltiplas culturas presentes no país.

No início da década de 1990, o Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN), que já havia sido transformado em Instituto Brasileiro do Patrimônio Cultural (IBPC), passou por uma nova mudança institucional. Em 8 de setembro de 1994, por meio de uma medida provisória, foi criado o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), configurando-se como uma autarquia federal vinculada ao Ministério da Cultura (Rezende *et al.*, 2014). Como órgão incentivador de instrumentos, ações e projetos para a

preservação dos bens culturais, o IPHAN contribuiu significativamente para a formulação do Decreto nº 3.551.

No governo de Fernando Henrique Cardoso, como desdobramento da ampliação do conceito de patrimônio prevista na Constituição Federal de 1988, foi instituído, por meio do Decreto nº 3.551 de 4 de agosto de 2000, o registro dos bens culturais de natureza imaterial e o Programa Nacional do Patrimônio Imaterial. Esse registro passou a categorizar os bens em três livros específicos: o Livro dos Saberes, que abrange conhecimentos tradicionais e modos de fazer; o Livro das Celebrações, que inclui festas e rituais brasileiros; e o Livro das Formas de Expressão, que reúne manifestações musicais, cênicas, plásticas e literárias (Martins, 2006).

Como complemento ao Decreto nº 3.551, a Resolução nº 01, de 3 de agosto de 2006, incorporou formalmente uma perspectiva antropológica à política de preservação do patrimônio cultural. A antropologia já influenciava o campo patrimonial, especialmente na sistematização de práticas museológicas e nas pesquisas voltadas à valorização das manifestações culturais. A partir dessa abordagem, o patrimônio passou a ser objeto constante de investigação antropológica, ampliando o entendimento sobre sua dimensão social e cultural (Lima Filho e Abreu, 2007).

A Resolução nº 01 de 2006 direcionou seu foco principalmente às culturas tradicionais indígenas e populares, entendendo o patrimônio imaterial como uma criação cultural dinâmica, manifestada por grupos ou indivíduos na construção de suas identidades sociais e culturais. Essa nova perspectiva sobre a cultura imaterial ampliou significativamente a visibilidade dos bens culturais que anteriormente eram excluídos das políticas patrimoniais oficiais (Pinheiro; Moura; Souza, 2012).

Cabe destacar que o conceito de patrimônio traz consigo benefícios e desafios. Entre os benefícios, destaca-se a valorização da herança cultural como símbolo de pertencimento, composta por bens coletivos ou individuais. Por outro lado, há danos potenciais, como o uso de discursos oficiais que, por vezes, legitimam certas políticas patrimoniais sem considerar as consequências sociais. Além disso, o processo de gentrificação<sup>5</sup> pode ser desencadeado em determinados grupos sociais, principalmente quando locais são reconhecidos para tombamento (Tamaso, 2007).

Contudo, pode-se observar que o desenvolvimento da noção de patrimônio sempre esteve ligado a contextos específicos, sejam eles sociais, históricos ou políticos. Assim, o

---

<sup>5</sup> Gentrificação é o processo do qual ocorrem mudanças em áreas habitadas em prol de um desenvolvimento. O processo corresponde a desapropriação de residentes para outras áreas correspondentes, para a inserção de uma classe econômica mais alta ou em prol de reabilitação ou políticas de preservação nestes lugares (Ribeiro, 2016).

percurso do conceito de patrimônio cultural reflete uma trajetória complexa, marcada por avanços, rupturas e transformações ao longo do tempo, envolvendo diferentes práticas, discursos e definições construídas pela sociedade. Esse processo dinâmico contribuiu para a ampliação e a superação de paradigmas, formando o entendimento contemporâneo de patrimônio cultural que temos hoje.

A criação das primeiras instituições internacionais europeias e das Cartas Patrimoniais contribuiu para que países da América Latina, como o Brasil, pudessem dinamizar suas concepções e desenvolver legislações próprias relacionadas ao patrimônio cultural. Observa-se que a expansão significativa dessas instituições de preservação cultural continua avançando, abrangendo novas políticas de salvaguarda, práticas culturais diversificadas e a incorporação de diversos saberes e expressões ao conceito de patrimônio (Chuva, 2012). Entre essas novas práticas destaca-se a educação patrimonial, que fundamenta os processos relacionados ao patrimônio cultural, com o objetivo de conscientizar e valorizar os bens culturais. Sobre essa construção social da educação patrimonial, trataremos na subseção a seguir.

## **2.2 Educação Patrimonial: entre origem, crítica e contemporaneidade**

A educação patrimonial está relacionada ao contexto de evolução da formação do patrimônio cultural, surgindo, sobretudo, como uma prática pertencente ao dinamismo dos sujeitos nas instituições patrimoniais (Barca, 2015). O entendimento dos indivíduos sobre seus hábitos, costumes e práticas compõem a compreensão da noção de patrimônio, que por meio dessa apropriação, faz com que o sentimento de pertencimento com a valorização e preservação sejam possíveis em relação ao patrimônio cultural (Moreira, 2020).

Segundo Costa (2016) a relação da preservação do patrimônio cultural e as ações educativas estão relacionadas às Cartas Patrimoniais no contexto internacional, no início do século XX. Todas as cartas subsequentes à Carta de Atenas, de 1933, destacaram, de alguma forma, a educação como um meio de transmitir valores e conhecimentos à sociedade acerca do patrimônio. As práticas educativas que iam surgindo eram, portanto, práticas sociais, culturais e políticas que possibilitaram aos indivíduos atribuir novas subjetividades e significados ao longo de sua evolução (Rossi, 2017).

Nesse contexto, São Luís apresenta um campo propício para práticas de educação patrimonial, especialmente pela presença de diversos museus que preservam e interpretam aspectos da história e do patrimônio cultural. O Museu Ferroviário e Portuário do Maranhão,

por exemplo, insere-se nesse cenário como um espaço com potencial para desenvolver ações educativas voltadas à compreensão crítica dos visitantes sobre a história da memória ferroviária e do patrimônio portuário da cidade.

A compreensão das práticas educativas como uma estratégia patrimonial em contextos locais, como o de São Luís, está diretamente relacionada a discussões e diretrizes estabelecidas em âmbito internacional ao longo do século XX. O surgimento de políticas e recomendações globais voltadas à valorização do patrimônio cultural e à sua articulação com processos educativos foi fundamental para consolidar o conceito e orientar as práticas adotadas por instituições culturais em diferentes partes do mundo.

Com o surgimento da Unesco, foram estabelecidas recomendações sobre o patrimônio e sua relação com a educação. Um marco inicial foi a Recomendação de Nova Deli, de 1956, elaborada durante a 9ª sessão da instituição, que introduziu o termo *ação educativa* com o objetivo de incentivar, entre os Estados-membros, o respeito pelo patrimônio histórico.

Posteriormente, a Norma de Quito, idealizada pela Organização dos Estados Americanos (OEA) em 1967, recomendou também a importância da educação no campo patrimonial ao recomendar a implementação da educação cívica como parte integrante das ações de recuperação do patrimônio. Já em 1968, durante a 12ª sessão da Unesco realizada em Paris, o termo *programas educativos* passou a ser oficialmente utilizado, conforme destacado por Costa (2016).

Com relação à questão educacional para a preservação tanto a Recomendação de Nova Déli, em 1956, quanto a de Paris, em 1968, trouxeram a expansão das práticas educativas e utilizaram, pela primeira vez em Cartas Patrimoniais, respectivamente as expressões “ações educativas” e “programas educativos”. A expressão “ações educativas” tinha como objetivo despertar e desenvolver o interesse pelo passado, sugerindo maneiras de promovê-los, como a utilização da história, a participação de estudantes [...]. A expressão “programas educativos” tinha o intuito de suscitar o interesse do cidadão não só pelo seu patrimônio, como também pelo patrimônio de outros povos. A Norma de Quito, em 1967, ressalta a importância do estímulo da população em defesa do patrimônio através da tomada de consciência por meio das obras de revitalização e de um programa e/ou campanha de educação cívica desenvolvido simultaneamente à execução da obra, possibilitando a formação de consciência. A Norma ainda incorpora o valor econômico e turístico ao patrimônio (Costa, 2016, p. 30).

Em outubro de 1975, o Congresso Arquitetônico Europeu elaborou a Declaração de Amsterdã, na qual reconheceu a necessidade de um programa de educação em todos os níveis para garantir a preservação do patrimônio arquitetônico, em colaboração com a comunidade e as futuras gerações (Iphan, 2025). Nota-se que até o presente contexto, o termo Educação Patrimonial não havia sido empregado, apesar das iniciativas em prol da educação já serem elaboradas e vinculadas ao patrimônio. A nomenclatura *Heritage Education* (Educação

Patrimonial) só surge em meados da década de 80, na Inglaterra, como uma modalidade de intervenção pedagógica vinculada às práticas das políticas de conservação do patrimônio (Silva, 2015).

No Brasil, as primeiras iniciativas voltadas para as ações educativas relacionadas ao patrimônio tiveram início com a criação do SPHAN em 1937. A partir de então, a instituição desenvolveu diversos projetos, iniciativas e referências que destacaram a educação como uma estratégia fundamental para a proteção e preservação do patrimônio (Florêncio *et al.*, 2012). De acordo com Costa (2016), desde o Anteprojeto para a criação do SPHAN, Mário de Andrade já destacava a importância do enfoque educativo em relação ao patrimônio, defendendo que o conhecimento sobre ele deveria ser disseminado para toda a população.

No primeiro encontro promovido pelo Ministério da Educação e Cultura em 1970, foi elaborado o Compromisso de Brasília, visando promover a preservação do patrimônio cultural brasileiro e a criação de instituições voltadas para a preservação, em parceria entre Estados e Municípios. Além disso, buscou-se a inclusão de disciplinas sobre preservação e educação do patrimônio cultural nos cursos superiores e nos currículos escolares (Souza, 2013). A partir desse momento, até a década de 1980, a educação patrimonial era inteiramente uma ferramenta importante para a inclusão do patrimônio cultural nos currículos escolares (Costa, 2020).

Segundo Costa (2020), nesse mesmo período, também já eram perceptíveis os desafios das instituições patrimoniais como arquivos, bibliotecas e museus no que diz respeito à capacitação de profissionais capazes de implementar novas metodologias que contribuíssem para a valorização da diversidade cultural dos bens patrimoniais. Dentre essas metodologias, destaca-se a educação museal, compreendida como um instrumento integrador das funções educativas, sociais e culturais dessas instituições. Ela contribui para ampliar o acesso aos acervos e favorecer a mediação com os diferentes públicos, fortalecendo o papel social dos museus no processo educativo.

Esta visão foi evoluindo ao longo dos anos. Em 1983, durante o primeiro seminário com o tema *Uso Educacional de Museus e Monumentos*, realizado no Museu Imperial em Petrópolis, Rio de Janeiro, a expressão Educação Patrimonial, já empregada na Europa, foi trazida ao Brasil. Inicialmente voltada para as instituições museais, essa abordagem expandiu-se após o lançamento do Guia Básico de Educação Patrimonial, que suscitou o interesse em aplicar a abordagem também em outros contextos (Costa, 2016).

O Guia Básico foi desenvolvido pelas autoras Maria de Lourdes Parreiras Horta, Evelina Grunberg e Adriana Queiroz Monteiro em 1999, tornando-se a principal referência

sobre a educação patrimonial enquanto metodologia de aprendizado cultural. Naquele momento, a educação patrimonial era entendida como um processo de conscientização e transmissão de informações à população (Tolentino, 2019). Nesse contexto, Horta, Grunberg e Monteiro (1999, p. 1) definem a educação patrimonial como um processo e instrumento que possibilita a compreensão do patrimônio cultural por meio de práticas específicas voltadas para a comunidade.

Trata-se de um processo permanente e sistemático de trabalho educacional centrado no Patrimônio Cultural como fonte primária de conhecimento e enriquecimento individual e coletivo. A partir da experiência e do contato direto com as evidências e manifestações da cultura, em todos os seus múltiplos aspectos, sentidos e significados, o trabalho da Educação Patrimonial busca levar as crianças e adultos a um processo ativo de conhecimento, apropriação e valorização de sua herança cultural, capacitando-os para um melhor usufruto destes bens, e propiciando a geração e a produção de novos conhecimentos, num processo contínuo de criação cultural [...].

De acordo com Matos (2017) e Wichers (2011), as autoras supracitadas desenvolveram duas publicações referentes ao tema: a *Educação patrimonial I*, que tinha como objetivo a aproximação dos objetos culturais por meio do ensino ao público, e *Educação Patrimonial II*, sendo a base metodológica de aprendizagem pautada na percepção e psicologia. Horta, Grunberg e Monteiro (1999) também estabeleceram quatro aspectos a serem desenvolvidos no âmbito da educação patrimonial: a observação, exploração, registro e apropriação, por meio da participação criativa e da valorização dos bens culturais. Esses aspectos devem ser abordados de forma processual, evitando ações pontuais, isoladas e descontínuas (Florêncio *et al.*, 2012).

Entretanto, alguns autores contemporâneos questionam o modelo de educação patrimonial tecnicista apresentado no *Guia Básico de Educação Patrimonial*. Demarchi e Nito (2022) destacam que a abordagem de um conhecimento pronto e definido sobre como fazer patrimônio faz com que educadores e demais pesquisadores assumam uma responsabilidade maior pela difusão desse processo. Contudo, essa perspectiva desconsidera as realidades dos educadores que atuam fora do ambiente escolar, que enfrentam contextos sociais diversos e, portanto, possuem desafios e necessidades diferentes.

Corroborando com essa linha de pensamento crítico sobre a educação patrimonial, Pinto (2022) reconhece que, embora seja essencial respeitar e valorizar a importância do patrimônio, não se pode considerar como principal objetivo educativo a criação de valores passivos, os quais não são suficientes como instrumentos para o ensino e aprendizagem do patrimônio e da cidadania.

Nesse sentido, Demarchi e Nito (2022, p. 137) reforçam essa concepção, afirmando que “a educação patrimonial precisa ser reconsiderada. É necessário construir uma nova proposta que vise democratizar o patrimônio cultural, superando assim as relações de dominação”. Sob essa perspectiva, um olhar interdisciplinar poderia contribuir para romper com o discurso único e autorizado, promovendo uma abordagem mais plural e inclusiva da educação patrimonial.

As nossas inquietações enquanto profissionais que trabalham na interface das ciências sociais com a educação nos colocam a necessidade de estabelecermos um diálogo profícuo entre educação, antropologia, arqueologia e história, evidenciando que o campo da educação patrimonial é uma área do conhecimento eminentemente interdisciplinar [...] A educação patrimonial, ao lidar com a noção polissêmica de patrimônio, deve considerar as complexas nuances histórico-culturais envolvidas no fenômeno da (i)materialidade das paisagens do outro, sejam elas sítios arqueológicos, centros históricos, reservas indígenas, territórios quilombolas parques nacionais, assim por diante. Nesses termos, tanto a antropologia quanto a arqueologia assim como campos do conhecimento acerca de expressões civilizacionais- existentes e/ou desaparecidas- de grande relevância para as reflexões que tem na educação, mais especificamente naquela voltada às aprendizagens patrimoniais [...] (Abreu; Bezerra, 2009, p. 89).

Por este contexto, é importante reconhecer na educação patrimonial, o aspecto interdisciplinar como um fenômeno social relacionado às diversas áreas do conhecimento. Nesse sentido, abordando temas como cultura, sociedade, manifestações tradicionais e economia, entre outros, busca-se promover um conhecimento coletivo que envolve os indivíduos e as comunidades historicamente reconhecidas como sociais (Toledo; Gimenez, 2009). Dessa forma, se a educação patrimonial adotar uma abordagem metodológica interdisciplinar, poderá estabelecer novas concepções que integrem diversas manifestações, metodologias, políticas e definições de diferentes áreas, colaborando de maneira conjunta na compreensão e preservação do patrimônio cultural.

Além das problematizações mencionadas anteriormente sobre o desenvolvimento inicial da educação patrimonial, autores como Medeiros e Surya (2012) argumentam que a ausência de uma prática de educação patrimonial torna-se ineficaz, quando não há o envolvimento da comunidade na preservação dos bens culturais. Isso ocorre porque, por meio da participação social, estabelece-se a manutenção da memória coletiva, criando uma relação de pertencimento, que reverbera além das políticas preservacionistas promovidas pelo poder público.

Quando a população se apropria e se reconhece nos bens culturais eleitos como representativos da nação, torna-se mais fácil atuar com políticas de preservação. Portanto, trabalhos de educação patrimonial que atuem na conscientização da população para a proteção do patrimônio são essenciais nas políticas de preservação. Para a preservação do patrimônio cultural são necessárias, portanto, ações concretas

de proteção, de forma que é fundamental que cada indivíduo tenha ciência da importância do seu patrimônio e de como protegê-lo, além de ter conhecimento sobre os mecanismos administrativos e legais a serem utilizados para esse fim (Medeiros; Surya, 2012, p. 300).

De acordo com o mesmo enfoque de participação, Florêncio (2019) enfatiza que toda ação educativa deve contar com a participação comunitária, não somente após a conclusão das iniciativas, mas também ao longo de seu processo de formulação e implementação. Dessa forma, possibilita-se o reconhecimento dos saberes, das manifestações culturais, das memórias locais, além de garantir uma compreensão clara de como as atividades educativas serão estruturadas e realizadas nos respectivos territórios.

Nesse sentido, as iniciativas de educação patrimonial bem estruturadas, realizadas em parceria entre a comunidade e os agentes institucionais, tornam-se um dos instrumentos que contribuem para o fortalecimento das identidades e para a valorização da diversidade local, ao articularem aspectos de pertencimento com o processo de aprendizagem. Tais iniciativas podem ser desenvolvidas por meio de diversas estratégias, conforme destacado por Florêncio *et al.* (2012).

Após a expressão ter sido adquirida e adaptada ao contexto brasileiro, a educação patrimonial, ao longo dos anos, experimenta um processo gradual de estruturação, principalmente por meio de ações, decretos, programas e departamentos estabelecidos por órgãos como o IPHAN. A partir desse momento, novos pesquisadores começaram a investigar a educação patrimonial, associando o tema à formação de professores, à aplicação de metodologias em museus e bibliotecas, à sua relação com os ambientes escolares, à arquivologia, entre outras áreas de conhecimento. Nesse contexto, a educação patrimonial torna-se mais abrangente, voltada também para as histórias das culturas presentes nos mais diversos espaços e períodos, conforme argumenta Rossi (2017).

Assim como em outras regiões do país, São Luís também passou a desenvolver iniciativas voltadas à educação patrimonial, conforme estabelece o Decreto nº 3.551/2000, que atribui aos Estados, municípios e ao Distrito Federal a responsabilidade de registrar bens culturais imateriais e promover ações preservacionistas, entre elas a de educação patrimonial. O desenvolvimento dessas iniciativas ganhou força com a inscrição da capital maranhense nos Livros do Tombo.

A formação urbana de São Luís teve início no século XVII, consolidando-se economicamente na segunda metade do século XVIII, especialmente por meio da agroexportação de arroz e algodão (Jacinto, 2004). Esse crescimento resultou na criação de um significativo conjunto arquitetônico colonial, concentrado principalmente no Centro Histórico,

caracterizado por grandes sobrados, solares e moradias térreas (Figueiredo; Varum; Costa, 2012).

Apesar do declínio econômico ocorrido no século XX, muitas dessas construções originais foram preservadas, o que motivou a implementação de políticas de preservação patrimonial, como os tombamentos estaduais e federais de bens isolados e, posteriormente, de áreas mais amplas do centro histórico, sendo reconhecido como patrimônio da humanidade em 1997 (Assunção, 2007; Costa, 2016).

Diante da relevância do patrimônio edificado de São Luís, é importante observar como as primeiras ações educativas em torno da preservação começaram a se manifestar. Entre as décadas de 1910 e 1940, intelectuais e pesquisadores já chamavam atenção para a necessidade de conservar o patrimônio monumental do centro da cidade. Esses agentes atuavam também na divulgação de conteúdos informativos por meio da mídia impressa, contribuindo para a formação de uma consciência patrimonial na sociedade da época. Tais iniciativas desempenharam um papel relevante no processo de inserção das primeiras políticas de tombamento, como mencionado anteriormente (Costa, 2016).

A partir da década de 1980, a Divisão de Estudos, Pesquisas e Referências (DEPR) desenvolveu atividades educativas voltadas à preservação do patrimônio cultural e arquitetônico do Centro Histórico de São Luís. As ações foram direcionadas a escolas públicas e particulares, principalmente por meio de palestras sobre a cultura local. Apesar disso, o termo “educação patrimonial” ainda não era utilizado para nomear essas atividades (Costa, 2016).

A institucionalização do conceito ocorreu a partir de 1995, com o lançamento de cartilhas educativas em âmbito estadual e municipal. Nessa mesma época, o programa federal *Um Caminho para a Preservação* contribuiu para a difusão de práticas pedagógicas voltadas ao patrimônio em diferentes regiões do país, incluindo São Luís.

Dessa forma, entre 1995 e 2008, registrou-se a produção de pelo menos dez cartilhas voltadas à educação patrimonial, elaboradas por diferentes instituições em São Luís. Essas publicações representaram um avanço importante, pois sistematizaram conteúdos que antes eram veiculados apenas de forma pontual (Costa, 2016).

A criação da Fundação Municipal de Patrimônio Histórico (FUMPH), por meio da Lei nº 4.493/2005, consolidou esse processo na capital. A fundação passou a atuar diretamente com projetos de educação, promoção, restauração e preservação, estabelecendo parcerias com universidades e órgãos como o Iphan (Assunção, 2007).

Nos anos 2000 em diante, foram implementados alguns projetos de educação patrimonial no bairro do Desterro<sup>6</sup>, tais como o *Teatro das Memórias e Brincando com o Patrimônio*, realizados em parceria com o IPHAN, a FUMPH e grupos de pesquisadores da Universidade Federal do Maranhão. Em 2004, o projeto *Viver o Desterro* buscou despertar as memórias dos moradores mais antigos e retratar o processo de construção do bairro por meio de ações educativas (Chaves, 2012).

Contudo, desde 2019, a esfera municipal criou o programa *Patrimônio nas Escolas*, uma iniciativa da FUMPH, em parceria com a Secretaria Municipal de Educação (Semed) e a Editora Quereres. O programa tem como objetivo promover a educação patrimonial nas escolas da rede municipal de ensino, por meio da elaboração de materiais paradidáticos, capacitação de professores e realização de atividades voltadas à história e valorização do Centro Histórico de São Luís. A proposta, que também aparece com variações nominais em diferentes documentos e ações, permanece em desenvolvimento até os dias atuais (Secom, 2022).

Diante do panorama apresentado, observa-se que as ações de educação patrimonial em São Luís se desenvolveram ao longo do tempo de forma progressiva, envolvendo diferentes instituições e estratégias. A seguir, apresenta-se um quadro síntese com as principais iniciativas, seus responsáveis e objetivos:

Quadro 1 - Ações de educação patrimonial em São Luís

Ano/período	Ação\ Programa\Projeto	Instituições envolvidas	Objetivo\ descrição
1980	Atividades educativas voltadas à preservação do patrimônio cultural	Divisão de Estudos, Pesquisas e Referências (DEPR)	Ações direcionadas a escolas públicas e particulares, por meio de palestras sobre a cultura local.
1995	Programa Um caminho para a preservação.	Governos federal, estadual e municipal	Difusão de práticas pedagógicas por meio de cartilhas educativas
1995–2008	Publicações voltadas à educação	IPHAN, FUMPH, governos.	Produção de cartilhas, manuais, etc. cerca de 10 materiais mapeados.

<sup>6</sup> O bairro do Desterro é um dos núcleos habitacionais mais antigos da cidade de São Luís. O Desterro tem formação conjunta com o desenvolvimento da área da Praia Grande, como uma função portuária no período do forte comércio do Maranhão. Sua formação também perpassa por edificações de menores portes em comparação com os grandes casarões do século XVIII e XIX (Chaves, 2012).

	patrimonial		
Início dos anos 2000	Teatro das Memórias e Brincando com o Patrimônio	IPHAN, UFMA.	Ações educativas voltadas ao bairro do Desterro, com foco na memória e identidade local.
2004	Projeto Viver o Desterro	IPHAN, FUMPH, UFMA	Resgate das memórias dos moradores antigos do bairro por meio de ações educativas
2005	Criação da FUMPH	Prefeitura de São Luís por meio da Lei nº 4.493/2005	Desenvolver e consolidar políticas de salvaguarda e educação patrimonial com parceiros institucionais.
2019 até dias atuais	Programa “Patrimônio nas Escolas”	FUMPH, SEMED, Prefeitura de São Luís	Promover educação patrimonial em escolas municipais, com materiais paradidáticos e capacitação docente.

Fonte: Elaboração própria, com base nos autores Assunção (2007), Chaves (2012), Costa (2016) e Secom (2022).

A análise das ações realizadas em São Luís evidencia como as iniciativas locais podem refletir e dialogar com um movimento mais amplo de valorização do patrimônio cultural no Brasil. Nesse sentido, é possível observar que as instituições culturais também consolidam esse processo, sendo importantes espaços para aplicabilidade da metodologia de educação patrimonial.

De acordo com Costa, Santos e Cutrim (2020), a educação patrimonial tem se expandido nas instituições culturais, como arquivos, bibliotecas e museus, espaços que desempenham um papel importante na proteção e preservação dos bens culturais, históricos e da memória. Ao observar o contexto histórico, percebe-se que práticas educativas relacionadas ao patrimônio já ocorriam nas instituições museais brasileiras desde o século XIX, ainda que sem o uso da terminologia, conforme abordam Chagas (2006) e Florêncio (2015).

Essa relação entre museus e educação estabelece-se, sobretudo, pelo fato de as instituições museológicas, em sua essência epistemológica, configurarem-se como espaços de produção e disseminação do saber, tendo a educação como uma de suas funções primordiais. Além disso, a educação museal já se encontra consolidada nessas instituições, sendo reconhecida como parte integrante de suas funções sociais e formativas.

De acordo com Silva, Reis e Lima (2023), as ações educativas nos museus, sejam elas intencionais ou não, passaram por diversas transformações ao longo do tempo, inclusive no que diz respeito à sua conceituação<sup>7</sup>. Atualmente, essas ações são compreendidas como uma zona de interseção interdisciplinar entre os campos da Museologia e da Educação, exercendo um papel central na valorização do patrimônio presente nos acervos, bem como nas práticas educativas de caráter museal e patrimonial.

O Museu atua como espaço educativo conectando e reconectando diferentes experiências que os indivíduos experimentam no mundo. Assim, mesmo que o propósito seja a divulgação, a comunicação e a exibição, o caráter educativo dos museus sempre se fará enraizado na experiência sob a forma de curiosidade, trocas, interação, aprendizagem e ensino. Neste cenário se acende a luz sobre a intensificação da articulação da Educação com a Museologia Social, posto que esta propõe, a valorização e o entendimento do patrimônio cultural e o sentimento de identificação e pertencimento pode ser alcançado através da promoção da educação patrimonial, museológica e expansões dos diálogos interculturais, e de ações que envolvam a comunidade e estimulem a reflexão crítica (Silva; Reis; Lima 2023, p. 2).

Nesse sentido, a metodologia da educação patrimonial nos espaços museais contribui para estabelecer um diálogo entre os agentes responsáveis pela preservação dos bens culturais e as ações educativas e a comunidade, promovendo um intercâmbio de conhecimentos. Esse processo ocorre a partir da premissa de que a comunicação nos museus se desenvolve por meio de elementos de valor significativo para a comunidade e para a identidade coletiva dos grupos envolvidos (Zarbato, 2023).

De acordo com Soares *et al.* (2007), as atividades de educação patrimonial desempenham uma função essencial ao se basearem a partir de unidades naturais ou culturais que caracterizam uma localidade, região ou comunidade. Dessa forma, a educação patrimonial visa investigar as relações e conexões presentes nesses objetos, analisando o cotidiano da sociedade que os produziu e utilizou.

Nessa perspectiva, museus como o Ferroviário e o Portuário do Maranhão, enquanto equipamentos culturais, estabelecem um diálogo com a sociedade, ao valorizar a história local e o pertencimento comunitário por meio da preservação da memória maranhense. Corroborando com esta discussão da educação patrimonial, Zarbato (2023, p. 106) afirma:

Mais do que educar para preservar, as dinâmicas da Educação patrimonial permitem que se reconheçam e aprofundem os discursos sobre a História, a Cultura, as ações públicas que podem ser mediadas em diferentes espaços culturais, desde as escolas até o convívio social numa comunidade [...] Visando o entendimento de que as formas de proteção e preservação de bens culturais devem ser relacionadas à ciência histórica no cotidiano das pessoas, e pensando os patrimônios como bens públicos e de uso público, o patrimônio é, portanto, uma forma de História pública.

---

<sup>7</sup> Na próxima seção serão abordados a evolução dos conceitos de museus e as mudanças em seu desenvolvimento.

Seguindo essa linha de raciocínio, a educação patrimonial, enquanto metodologia educacional e cultural aplicada em museus e outros equipamentos culturais, deve priorizar a interação entre seus serviços, produtos e bens culturais. Essa interação pode ser de maneira a estabelecer um diálogo entre a memória, o patrimônio e os indivíduos, visando promover a identificação, a formação da cidadania, a preservação e a valorização dos bens patrimoniais para as futuras gerações (Costa; Santos; Cutrim, 2020).

Nesse sentido, os autores também destacam que o maior desafio está no planejamento e na gestão da educação patrimonial em espaços como museus, bibliotecas e arquivos. Enfatiza-se, portanto, a importância de investigações sobre equipamentos culturais, como o Museu Ferroviário e Portuário do Maranhão, para que se estabeleça uma compreensão dessas formas de planejamento, considerando a comunicação e o desenvolvimento da educação patrimonial em ambientes caracterizados por relações interpessoais.

Zarbato (2023) pontua que o uso da educação patrimonial pode ser uma ferramenta também para romper com as narrativas autorizadas e concepções deturpadas sobre as obras, coleções e objetos musealizados. Permitindo que haja uma compreensão das novas práticas histórico-educativas do qual a sociedade construa seu sentimento de pertencimento e fortalecimento de suas identidades. Sobre este mesmo ponto de vista, Soares *et al.* (2007, p. 128) corrobora:

A educação patrimonial vê que o patrimônio deve dar identidade a uma comunidade, assim, é impossível que o museu quando é somente de um grupo de pessoas, de uma elite, possa levar todos os visitantes a um sentimento de pertença [...] em suma, deve evitar o distanciamento. É ideal, contudo, que o museu tenha uma mensagem não só expositiva, mas reflexiva, baseada nos erros e acertos, para o visitante e o visitado. [...] Através da educação patrimonial, propomos transformar essa realidade, e fazer com que os indivíduos envolvidos, além de elaborarem conhecimento, despertem a afetividade pelo patrimônio representado no objeto e, de quebra, apreciem a exposição.

Desta maneira, novas concepções sobre educação patrimonial que ajudem a relacionar com outras culturas invisibilizadas e/ou silenciadas por modelos autorizados, em espaços culturais se tornam uma proposta de execução. Para Tolentino (2018, p. 58), “uma educação patrimonial que parta da diferença e da interculturalidade precisa ser aguerridamente defendida.” Neste contexto, surge também a educação patrimonial decolonial<sup>8</sup>, trazendo um

---

<sup>8</sup> Conforme Cezarinho (2023, p. 300), a educação decolonial é “a forma como as comunidades medeiam os processos formativos de ensino/aprendizagem no se relacionar com o patrimônio cultural [...] em qualquer momento da vida social, não estando dependente de um agente externo.”

sentido muito mais amplo para as atividades de educação em prol do patrimônio em conjunto com os conhecimentos orais das comunidades (Cezarinho, 2023).

Segundo Costa (2020), atualmente, os espaços patrimoniais como arquivos, bibliotecas e museus estão com uma demanda diferenciada de público visitante. Pautados por análises críticas, sobre o que observam, passam a problematizar e questionar, não aceitando somente o simples acesso às coleções, documentos e acervos. Dessa forma, cabe também a educação patrimonial, a construção da ligação entre o museu e o público, de forma que seja perceptível suas funções e seus objetivos (Soares *et al.*, 2007).

Por este viés apresenta-se também a possibilidade de inserção em espaços museológicos da interpretação patrimonial. Referente a um conjunto de técnicas que visa dialogar com a educação patrimonial e museal de uma maneira versátil e dinâmica, considerando o pertencimento do participante aos bens culturais (Reis; Baptista; Cardozo, 2016). E por meio da expansão das noções de patrimônio cultural e educação patrimonial, que a interpretação patrimonial<sup>9</sup> tem também construído seu espaço nas pesquisas brasileiras.

Conforme já mencionado ao longo deste capítulo, a educação patrimonial sempre esteve ligada às políticas de preservação do patrimônio cultural. Entretanto, para autoras como Scifoni (2019), as atividades educativas não devem ser vistas como soluções para os conflitos gerados pelas políticas oficiais de patrimonialização. Essas políticas geralmente apresentam uma concepção pré-definida, criada nos órgãos institucionais, que busca transmitir um “conhecimento” padronizado à comunidade e aos territórios envolvidos. É fundamental romper com o paradigma que considera a educação patrimonial como o único método capaz de assegurar a continuidade das políticas de tombamento e preservação vigentes.

Assumir que conhecimento não é garantia de preservação significa deixar de justificar a educação patrimonial a partir da existência de conflitos gerados pelas ações de tombamento, como se a educação fosse uma tábua de salvação para políticas que não se abrem à participação social. É deixar de compreendê-la em sua visão mais pragmática, de finalidade aplicada. Educação não é solução para o patrimônio, ela é direito social e necessidade e, portanto, condição inerente à preservação uma vez que é, a partir dela, que se pode problematizar a memória oficial e o passado, as políticas públicas de preservação e reconectar as pessoas ao patrimônio (Scifoni, 2019, p. 29).

Corroborando com Scifoni (2019), Maia (2024) pontua que a educação patrimonial não é a atividade final, mas sim um direito multidisciplinar e transversal que correlaciona o cotidiano, as experiências e os conhecimentos já inerentes, para debater possibilidades da temática cultural, colocando os desenvolvedores somente como mediadores que incentiva as participações sociais no patrimônio cultural.

---

<sup>9</sup> Na próxima seção será aprofundado as noções de interpretação patrimonial e como ele vem se desenvolvendo ao longo dos anos.

Dessa forma, enquanto um direito social, a educação patrimonial necessita compor e exercer parte dos processos de patrimonialização, como uma estratégia de interlocução e envolvimento da sociedade nas deliberações referente ao patrimônio. Tendo o seu sentido de atuação, em prol do fortalecimento de vínculos entre todos os sujeitos e as instituições e suas interpretações para o patrimônio cultural (Scifoni, 2019). Por este sentido, Soares *et al.* (2007, p. 132) reforçam:

A educação patrimonial toma para si, então, o papel de catalisador para a construção da cidadania, mas não em uma forma do Estado-nação, mas antes e sobretudo pela valorização da memória individual, coletiva, grupal e social que é construída sem tombamentos oficiais ou reconhecimentos acadêmicos. Neste sentido, seu papel político é muito maior, à medida em que possibilita e estimula a criação de uma identidade que independe do poder público para sua manifestação e perpetuação.

Após todo o cenário apresentado referente à educação patrimonial como construção social e sua relação com a museologia, destaca-se também a importância desse campo como uma metodologia que contribui para o processo de formação de pensamento crítico e identitário na sociedade. Como abordado, a educação patrimonial é uma das ferramentas que auxiliam na redução do distanciamento entre os bens culturais e o reconhecimento identitário dos sujeitos dentro de suas realidades socioculturais (Costa; Santos; Cutrim, 2020).

No que tange a reflexão da inserção de atividades patrimoniais, observa-se a maneira participativa como fundamental para ter como consequência o fortalecimento do vínculo de pertencimento entre a história, o espaço e os indivíduos. Além disso, por meio da participação comunitária, os grupos que em grande maioria são invisibilizados nas políticas e programas culturais e sociais, conseguem ser finalmente representados de maneira inclusiva e plural.

Nesse contexto, a educação patrimonial pode ser compreendida como um desdobramento da educação museal, ao expandir suas práticas para além dos espaços museológicos e incorporar dinâmicas educativas voltadas à valorização e à apropriação social do patrimônio em diferentes contextos. Ao dialogar com os princípios da Política Nacional de Educação Museal (PNEM), a educação patrimonial amplia as possibilidades de mediação cultural, fortalecendo os vínculos entre patrimônio, território e comunidade.

Quanto à histórica do patrimônio, podemos concluir com base em sua compreensão, que a sua inter-relação com a educação, memória e preservação está essencialmente ligada às questões políticas, sociais e econômicas do progresso das sociedades, configurando-se como um campo complexo de significados, assim como o campo da cultura. Através do desenvolvimento de sua narrativa histórica, demonstrou a evolução de conceitos e

interpretações para além da noção intocável e isolada, mas com uma nova visão ampliada de valores e concepções. O patrimônio cultural, como discutido ao longo do capítulo, se alinha à concepção proposta por Smith (2021), como uma “performance”, constantemente recriada por meio de práticas sociais, educativas e simbólicas.

Sendo uma prática, patrimônio é também uma performance corporificada – patrimônio é a interação entre ações e discursos que agem para criar ou recriar significados para o patrimônio que ajudam a validar a utilidade do passado para atender as necessidades do presente. Patrimônio é uma performance que ocorre em uma variedade de escalas e contextos diferentes. [...]As performances do patrimônio não dizem respeito apenas a criar significados; elas também dizem respeito especificamente a expressar certas emoções e sentimentos. Tais sentimentos então validam os sentidos que o passado tem para o presente. Isto é, se participamos de uma performance de constituição do patrimônio – seja contando histórias de família, seja visitando um sítio patrimonial ou museu, ou nos envolvendo em práticas profissionais de gestão do patrimônio ou de curadoria –, a forma como nos sentimos sobre isso e as emoções geradas por essas práticas são importantes (Smith, 2021, p. 151).

Com base na citação supracitada sobre a concepção do patrimônio enquanto performance, desenvolvida em diferentes contextos, como nas atividades e nos diálogos das instituições museais, o próximo capítulo se dedicará ao aprofundamento das perspectivas sobre a evolução do conceito de museus, juntamente com a apresentação das noções de interpretação patrimonial e de seu desenvolvimento ao longo dos anos nos espaços patrimoniais.

### **3 MUSEUS E INTERPRETAÇÃO PATRIMONIAL: da coleção à participação**

Neste capítulo, serão apresentadas noções sobre museus e interpretação patrimonial, organizadas em duas seções. A primeira refere-se à abordagem da evolução das definições de museus até o último conceito de 2022, contextualizando suas transformações conforme o progresso da sociedade ao longo dos séculos, como as concepções iniciais de restrição até amplitude da visão social e participativa. A partir disso, discutiremos as possibilidades da interpretação patrimonial nas instituições museais, trazendo os desafios e exemplos reais de espaços que já utilizam esse tipo de estratégia.

Na seção seguinte, será abordada a interpretação patrimonial, entendida como um processo que contribui para a construção do conhecimento e do pertencimento em relação ao patrimônio cultural. Primeiramente, será discutida a origem da interpretação e sua evolução conceitual, com destaque para as contribuições dos principais autores ao longo do tempo. Em seguida, serão apresentados os princípios fundamentais propostos por Tilden (1957), complementados por outras abordagens relevantes. A seção também explora as estratégias de mídias interpretativas, concluindo com a apresentação das características do processo comunicativo da interpretação patrimonial.

#### **3.1 O percurso conceitual dos museus e as possibilidades da Interpretação Patrimonial**

Os museus estão entre as instituições mais antigas e representativas no campo da cultura e do patrimônio (Oliveira, 2008). Conforme a autora, o termo tem origem no grego *mouseion*, que significa “lugar das musas”, espaço dedicado à honra das nove musas, filhas de Zeus e Mnemósine. Essa etimologia revela o papel inicial dos museus como locais de reverência ao saber e à arte. De acordo com Poulot (2013), essa concepção está associada à perspectiva conservatória do patrimônio da civilização e ao desenvolvimento das ciências humanas, uma abordagem vinculada ao que se considera o primeiro grande museu da história: o de Alexandria.

Nesse contexto, os museus assumem a função de preservar objetos e coleções que materializam a memória coletiva e representam diferentes aspectos da sociedade. Essa perspectiva vincula-se a um discurso que expressa uma visão de mundo específica e confere representatividade ao sujeito que a produz, conforme destaca Considera (2015). Por essa razão, as instituições museológicas possuem um conceito amplo e em constante transformação, o que exige reformulações contínuas e a elaboração de novas definições capazes de incorporar narrativas e perspectivas sociais contemporâneas.

Com a criação do Conselho Internacional de Museus (ICOM), em 1946, em Paris, França, iniciaram-se os processos de formalização das definições e funções atribuídas aos museus. Sendo uma organização não governamental vinculada à Unesco, o ICOM tem como objetivo promover atividades, programas e diretrizes de alcance internacional voltados às instituições museológicas e aos profissionais da área, incluindo a formulação de conceitos oficiais (Icom-Brasil, 2025). Nesse contexto, conforme observa Poulot (2013), em 1951 o Conselho Internacional de Museus estabeleceu seu primeiro conceito formal:

A palavra museu designa qualquer estabelecimento permanente, administrado no interesse geral com o objetivo de conservar, estudar, valorizar por diversos meios e, essencialmente expor para o prazer e a educação do público um conjunto de elementos de valor cultural: coleções de objetos artísticos, históricos, científicos e técnicos, jardins botânicos e zoológico, aquários (ICOM, 1951 *apud* Poulot, 2013, p. 17).

A partir dessa primeira definição, evidenciam-se as influências do contexto histórico em que foi elaborada, fortemente marcado pelas práticas de colecionismo. O ato de colecionar e preservar objetos artísticos e históricos esteve associado à demonstração de poder econômico e político, sobretudo na Roma Antiga e na Idade Média, originando posteriormente os chamados gabinetes de curiosidades<sup>10</sup>. Além disso, essa definição já indica as funções iniciais atribuídas aos museus, com destaque para a conservação, a valorização e a educação.

Inspirado na definição oficial do ICOM, foi realizado, em 1958, no Rio de Janeiro, o Seminário Regional da Unesco, cujo objetivo consistiu em discutir a função educativa dos museus. Além de retomar o conceito formulado pelo ICOM em 1951, o encontro também estabeleceu distinções<sup>11</sup> entre museologia e museografia (Câmara dos Deputados, 2017). Sob essa perspectiva, o seminário de 1958 foi decisivo para consolidar o papel educativo dos museus, reconhecendo-o como elemento estrutural essencial ao equilíbrio das instituições museológicas.

Dando continuidade ao processo de reformulação conceitual, o ICOM, em 1974, apresentou uma nova definição de museu, destacando sua abertura ao público, característica que, em suas origens, era restrita devido ao contexto histórico de surgimento dessas instituições. A partir desse momento, o museu passa a ser descrito como uma instituição sem fins lucrativos, voltada para o desenvolvimento da sociedade e acessível a todos.

---

<sup>10</sup> Os gabinetes de curiosidades eram coleções privadas compostas por objetos de diferentes origens e naturezas, geralmente raros ou exóticos, cujo acesso era restrito e controlado por seus proprietários (Ibram, 2014).

<sup>11</sup> As distinções podem serem encontradas na íntegra na biblioteca digital da câmara dos deputados federal, disponível pelo link: <https://bd.camara.leg.br/bd/items/d6a174e6-d76b-4f1a-bf65-1f1f89537b3b>

O museu é uma instituição permanente, sem fins lucrativos, a serviço da sociedade e de seu desenvolvimento, aberta ao público, e que faz pesquisas relacionadas com os testemunhos materiais do ser humano e de seu ambiente, tendo em vista a aquisição, conservação, transmissão e, principalmente, exposição desse acervo com a finalidade de estudo, educação e deleite (Icom, 1974 *apud* Poulot, 2013, p. 18).

A definição de 1974 oficializou o reconhecimento dos museus como espaços abertos ao público e comprometidos com o desenvolvimento social. Contudo, os primeiros museus, embora considerados públicos, mantinham acesso restrito a grupos específicos, como elites, pesquisadores e estudantes, a exemplo do *Ashmolean Museum*, fundado em 1683, na Inglaterra. Dessa forma, ainda que concebidos com a intenção de serem instituições públicas, os museus europeus dos séculos XVII e XVIII ampliaram gradualmente sua função social e sua acessibilidade, sobretudo a partir do século XX (Vasconcellos, 2006).

Essa restrição evidencia que o conceito de “público” foi historicamente seletivo, refletindo desigualdades sociais que ainda persistem em diversos contextos contemporâneos. A ampliação do acesso aos museus, iniciada no século XX, representa não apenas uma transformação institucional, mas também um desafio contínuo à democratização cultural, que exige políticas e práticas voltadas à inclusão e à valorização da pluralidade de vozes nos espaços museológicos.

Entre a definição apresentada em 1974 e as reformulações mais recentes, o ICOM instituiu, em 1986, durante sua 15<sup>a</sup> Assembleia Geral, realizada em Buenos Aires, o Código Deontológico para Museus, posteriormente revisado em 2001 e 2004, e atualmente em processo de atualização<sup>12</sup>. O documento, estruturado em oito seções, estabelece diretrizes éticas, sociais e administrativas que orientam tanto a atuação dos profissionais quanto a gestão das instituições museológicas (Icom, 2009).

Reforçando os parâmetros de atuação museológica, o Código representou um marco na estruturação conceitual que fundamentou as definições mais recentes de museus, especialmente no que se refere à democratização do acesso. Conforme observa Cardoso (2014), as primeiras definições do ICOM tinham caráter essencialmente descritivo, sem uma racionalização mais profunda das ações de patrimonialização. Essa reflexão crítica ganhou força apenas a partir de 2003, quando a instituição passou a revisar suas definições e a buscar uma compreensão mais ampla das práticas museológicas, em diálogo com os profissionais da área.

---

<sup>12</sup> Atualmente, o Código Deontológico encontra-se em processo de revisão, com previsão de atualização ao longo de 2025. A iniciativa busca promover reflexões sobre os desafios enfrentados pelos museus contemporâneos e alinhar o documento à nova definição de museu, em vigor desde 2022 (Icom-Portugal, 2023).

Essas definições ficam num patamar demasiado analítico e descritivo, não permitindo elucidar a racionalidade que une as operações de patrimonização. Não oferecem um nível suficientemente sintético para permitir compreender o que une, e dá coerência epistêmica, à multiplicidade de tarefas que transformam a realidade (objetos/documentos/factos) em patrimônio. Apresentam esse trabalho centrado na instituição-museu, e fragmentado nessa série dispersa de funções e finalidades, acumulando-as sem referir aquilo que as particulariza como sendo especificamente do patrimônio (Cardoso, 2014, p. 127).

Considerando as revisões do Código Deontológico ao longo dos anos e os avanços nas discussões museológicas internacionais, o ICOM reformulou a definição de museu em 2007, durante a 22ª Assembleia Geral, realizada em Viena. Essa nova definição passou a incluir o patrimônio cultural sob as perspectivas material e imaterial, reconhecendo oficialmente que a museologia, tradicionalmente centrada na materialidade dos acervos, também deve contemplar as expressões imateriais como parte integrante da diversidade cultural.

No âmbito internacional, esse reconhecimento já vinha sendo consolidado, como evidenciado na 32ª Conferência da Unesco para a Salvaguarda do Patrimônio Cultural Imaterial, realizada em 2003, conforme discutido no capítulo anterior. Nesse contexto, a definição proposta pelo ICOM em 2007 passou a refletir uma concepção ampliada de museu, alinhada às transformações sociais e culturais do século XXI. A definição aprovada foi a seguinte:

O museu é uma instituição permanente sem fins lucrativos, ao serviço da sociedade e do seu desenvolvimento, aberta ao público, que adquire, conserva, investiga, comunica e expõe o património material e imaterial da humanidade e do seu meio envolvente com fins de educação, estudo e deleite (Icom, 2007, p. 1).

No cenário nacional, influenciado por organizações internacionais como a Unesco e o ICOM, a definição de museu foi estabelecida pela Lei nº 11.904, de 2009, que instituiu o Estatuto de Museus no Brasil. Essa definição incorporou aspectos semelhantes aos propostos pelo ICOM em 2007, tais como a função educativa, a abertura ao público e o papel social. Contudo, introduziu um elemento ainda não abordado pelo ICOM: o Turismo. Assim, conforme o artigo 1º da referida lei, os museus são definidos como:

Consideram-se museus, para os efeitos desta Lei, as instituições sem fins lucrativos que conservam, investigam, comunicam, interpretam e expõem, para fins de preservação, estudo, pesquisa, educação, contemplação e turismo, conjuntos e coleções de valor histórico, artístico, científico, técnico ou de qualquer outra natureza cultural, abertas ao público, a serviço da sociedade e de seu desenvolvimento (Brasil, 2009).

Ao incluir o turismo na definição brasileira estabelecida pela Lei nº 11.904/2009, reconhece-se essa atividade como parte integrante dos espaços museais, ressaltando sua importância para a difusão cultural e a promoção do acesso ao patrimônio. Conforme Campos,

Costa e Silva (2021), o turismo cultural influencia diretamente museus internacionais, como o Museu do Louvre, que recebe milhões de visitantes anualmente.

Essa relação fortalece a economia local, promove o desenvolvimento social e contribui para a diversificação dos roteiros culturais. Além disso, a presença do turismo nos museus favorece o aprendizado e ajuda a superar barreiras históricas que limitam o acesso da população a esses espaços (Ibram, 2014). Contudo, apesar dos benefícios econômicos e culturais do turismo em museus, é preciso atenção aos riscos da sua massificação.

O foco excessivo na demanda turística pode resultar na mercantilização dos espaços museais. Além disso, a priorização do turismo em detrimento das comunidades locais tende a reforçar desigualdades sociais e culturais, afastando justamente os grupos que os museus deveriam incluir e representar. Por essa razão, torna-se fundamental promover um equilíbrio entre o turismo e políticas que assegurem o acesso plural, respeitando e valorizando a diversidade cultural.

Nesse cenário, o turismo cultural torna-se uma ferramenta significativa para a democratização do acesso aos museus. Em consonância com essas transformações, o ICOM iniciou, a partir de 2016, um processo de revisão da definição internacional de museu, vigente desde 2007, com o objetivo de responder às novas demandas sociais e culturais. Durante a Conferência de Milão, foi criado o Comitê Permanente Definição de Museu, Perspectivas e Possibilidades (*Museum Definition, Prospects and Potentials – MDPP*), responsável por conduzir esse debate por meio de encontros, oficinas e consultas realizadas em diversos países entre 2016 e 2019 (ICOM-Portugal, 2019).

No Brasil, o Icom nacional organizou três desses encontros, realizados nas cidades de São Paulo, Rio de Janeiro e Salvador, além de criar uma plataforma pública de consulta que permitiu a participação mais ampla dos profissionais da museologia. Nesse processo, surgiram cinco propostas para uma nova definição de museu, submetidas ao Comitê Executivo do ICOM Internacional (ICOM-Brasil, 2022). Duas dessas propostas foram divulgadas durante a 25ª Conferência de Kyoto, em 2019, e são as seguintes:

Os museus são espaços democratizantes, inclusivos e polifônicos que atuam para o diálogo crítico sobre os passados e os futuros. Reconhecendo e abordando os conflitos e desafios do presente, mantêm artefatos e espécimes de forma confiável para a sociedade, salvaguardam memórias diversas para as gerações futuras e garantem a igualdade de direitos e a igualdade de acesso ao patrimônio para todos os povos. Os museus não têm fins lucrativos. São participativos e transparentes, e trabalham em parceria ativa com e para as diversas comunidades, a fim de colecionar, preservar, investigar, interpretar, expor, e ampliar as compreensões do mundo, com o propósito de contribuir para a dignidade humana e a justiça social, a equidade mundial e o bem-estar planetário (Icom-Brasil, 2022, p. 2).

As duas propostas apresentaram pontos relevantes. A primeira destacou os museus como espaços democráticos e inclusivos, voltados à preservação do patrimônio e à valorização das múltiplas memórias e identidades culturais. A segunda enfatizou a participação ativa e transparente das comunidades, visando, em parceria, promover o bem-estar global. Contudo, verificou-se a necessidade de estender as discussões para a conferência seguinte. Dessa forma, o processo foi dividido em quatro rodadas de consultas, compostas por onze etapas e com duração de 18 meses, estendendo-se até 2022 (ICOM-Brasil, 2022).

Diante deste contexto, o Icom aprovou, em 24 de agosto de 2022, durante a Conferência de Praga, na República Tcheca, a nova definição de museu, com o propósito de acompanhar as transformações socioculturais do século XXI. Segundo Moutinho (2023), essa definição representa um avanço significativo nas dimensões interativas e comunitárias, ao mesmo tempo em que compromete a museologia com todas as formas de sustentabilidade. Assim, o conceito vigente é:

Um museu é uma instituição permanente, sem fins lucrativos e ao serviço da sociedade que pesquisa, coleciona, conserva, interpreta e expõe o patrimônio material e imaterial. Abertos ao público, acessíveis e inclusivos, os museus fomentam a diversidade e a sustentabilidade. Com a participação das comunidades, os museus funcionam e comunicam de forma ética e profissional, proporcionando experiências diversas para educação, fruição, reflexão e partilha de conhecimentos (Icom- Brasil, 2022, p. 1).

Essa reformulação conceitual abre espaço para reflexões acerca dos desafios contemporâneos enfrentados pelos museus. Para Bruno (2025), a releitura dos discursos expositivos, embora complexa, é imprescindível para a atuação museológica. A nova definição de 2022 incorpora temas como sustentabilidade e diversidade, reafirmando o museu como um espaço de diálogo com a comunidade. Porém, conforme destaca a autora, a proposta ainda precisa de maior representatividade, sobretudo pela ausência de termos que ampliariam a reflexão sobre o papel social dessas instituições.

Dessa forma, devido à amplitude de sua concepção, essa definição, assim como as anteriores, necessita continuar seu processo de reconstrução, acompanhando o dinamismo e as constantes transformações da sociedade. Entretanto, é possível perceber a evolução significativa que os espaços museológicos vêm construindo ao longo dos anos. Em uma breve síntese, observa-se que, nos séculos XVIII e XIX, os museus estavam principalmente voltados para o colecionismo e a materialidade.

No século XX, a função educativa ganhou maior destaque, com museus mais didáticos e comunicação interpretativa. Da metade do século XX até os dias atuais, os museus passaram a adotar uma perspectiva participativa, tornando-se espaços de discursos

diversificados, que representam culturas antes marginalizadas, dando voz a novas narrativas e promovendo a inclusão.

Essas culturas, hoje representadas, integram o novo modelo de museologia que surgiu a partir da revisão das políticas e práticas institucionais, conhecido como nova museologia. Esse processo resultou no surgimento de diversas tipologias museológicas, como ecomuseus, museus regionais, etnográficos e comunitários, entre outras abordagens no campo museal (Considera, 2015). Segundo Cury (2016), novas formas de representar e formar coleções passaram a reconhecer o direito das culturas anteriormente silenciadas ou excluídas, como, por exemplo, dos povos indígenas.

Adotando uma abordagem mais inclusiva, pautada no diálogo e na participação ativa dos diversos sujeitos sociais, os museus transformam suas coleções e ampliam seu papel na reconstrução das identidades coletivas e na reparação das invisibilidades históricas. Essa perspectiva incorpora conceitos contemporâneos, como as abordagens decoloniais. Conforme destaca Bruno (2025), a comunicação é uma das bases centrais da museologia, caracterizando-se por sua interdisciplinaridade e pela geração de resultados transdisciplinares. Por isso, é fundamental que os museus atuem em parceria com outras áreas do conhecimento, potencializando seu impacto social e cultural.

Essa transformação dos museus, marcada pela participação ativa das comunidades e pela valorização das múltiplas narrativas, consolidou-se também a partir da atuação do Movimento Internacional para uma Nova Museologia (MINOM). Esse movimento desempenhou um papel fundamental na difusão de uma perspectiva museológica mais democrática, ao reconhecer os museus como espaços de exercício da cidadania, de preservação da memória e de promoção da dignidade social, com impactos diretos nas comunidades. O MINOM buscava demonstrar que o valor atribuído aos museus não é intrínseco, mas construído coletivamente nas relações entre as instituições museológicas e os grupos sociais aos quais estão vinculadas (Chagas, Assunção; Glas, 2014).

Nesse contexto de crescente participação social nos museus, destaca-se a interpretação patrimonial como uma estratégia essencial para ampliar a representatividade e o engajamento das comunidades. Enquanto prática vinculada à educação patrimonial e ao Turismo, essa abordagem ultrapassa a mera transmissão de informações sobre o patrimônio, propondo uma mediação crítica, participativa e inclusiva que estimula o diálogo entre público, acervo e território. Assim, a interpretação patrimonial constitui-se como um instrumento capaz de articular coleções, memórias e sentidos de pertencimento, fortalecendo os vínculos entre os museus e as comunidades que os constituem.

Atualmente, o público que visita espaços patrimoniais busca vivências significativas que contribuam para a construção e o reconhecimento de identidades individuais e coletivas. Segundo Oliveira (2008), os museus configuram-se como ambientes nos quais o visitante pode ultrapassar a simples observação de objetos, experienciando-os por meio de diferentes sentidos. Essa reconfiguração das práticas museológicas evidencia um dos principais desafios da museologia atual: incorporar estratégias participativas, como a interpretação patrimonial, de modo a tornar as instituições mais atrativas e socialmente relevantes diante das novas demandas do público (Campos, 2021, tradução nossa).

Nesse sentido, a aplicação da interpretação patrimonial redefine a forma como o conhecimento é construído nos museus, instaurando um processo dialógico no qual o visitante assume o papel de agente participativo, incorporando suas próprias experiências aos contextos culturais apresentados. Embora o conceito seja aprofundado na seção seguinte, é importante destacar que essa estratégia amplia as possibilidades de leitura e de engajamento com as narrativas expostas.

Nessa perspectiva, a análise do Museu Ferroviário e Portuário do Maranhão<sup>13</sup> revela o potencial dessa abordagem, ao integrar as dimensões ferroviária e portuária da história do Estado e possibilitar que o patrimônio seja reinterpretado sob múltiplas perspectivas, tanto por aqueles que vivenciaram o período da ferrovia quanto por aqueles que o conhecem apenas por meio da memória coletiva.

No Brasil, diversos museus têm adotado práticas de interpretação patrimonial como uma estratégia museológica voltada à promoção de experiências mais interativas e reflexivas para o público. O Museu Catavento, localizado em São Paulo (Figura 1), tem como missão constituir-se como um espaço de cultura, ciência e tecnologia, voltado ao estímulo do aprendizado e da curiosidade dos visitantes. Esse propósito é concretizado por meio da percepção, do questionamento e do desenvolvimento do senso crítico, incentivados pelas exposições de caráter participativo e sensorial (Museu Catavento, 2025).

O museu organiza-se em quatro seções, Universo, Vida, Engenho e Sociedade, cada uma dedicada a uma temática específica, apresentada em diferentes níveis de complexidade, de modo a tornar o conteúdo compreensível e atrativo para públicos diversos. Essa característica expositiva reflete um dos princípios fundamentais da interpretação patrimonial: o uso de uma linguagem clara e inclusiva, aspecto que será aprofundado na seção seguinte.

---

<sup>13</sup> A abordagem detalhada do Museu Ferroviário e Portuário do Maranhão será apresentada no próximo capítulo.

Figura 1 - Palácio das Indústrias- Museu Catavento



Fonte: Museu Catavento (2025)

Em São Luís, observa-se a presença de práticas interpretativas pontuais em alguns espaços museológicos, ainda que de forma menos sistematizada do que em instituições de maior porte. No Museu de Arte Sacra, por exemplo, desenvolvem-se ações que incorporam recursos teatrais às visitas guiadas, oferecendo aos visitantes experiências mais imersivas e sensoriais ao longo do circuito expositivo (G1, 2024).

Essa iniciativa relaciona-se às mídias de fantochada ou titeragem, bem como à História viva (Figura 2), técnicas de mediação inseridas no campo da interpretação patrimonial, que promovem a interação entre público, narrativa e acervo. Porém, embora não se trate de uma prática permanente, pois sua realização acontece durante o projeto “Férias no Museu” ou em ocasiões específicas, ainda evidencia o potencial dessas abordagens para ampliar o engajamento e a compreensão do patrimônio local.

Figura 2 - Interpretação no Museu de Arte Sacra



Fonte: Governo do Maranhão, (2025).

Esses museus empregam a interpretação patrimonial para proporcionar experiências mais imersivas e interativas, favorecendo o engajamento do visitante. Além do exemplo mencionado, outros museus de São Luís apresentam outras iniciativas de práticas interpretativas relevantes. O Museu da Gastronomia Maranhense, por exemplo, desenvolve o projeto Uma Noite no Museu, que utiliza recursos de teatralização para contar a história viva da culinária local. Já o Museu Privado CCVM realiza exposições temporárias que incorporam diferentes recursos interpretativos, como: multimídia e computadores, meios animados de exibição, etc., ampliando as possibilidades de interação e compreensão do acervo.

Além de São Luís, outros museus brasileiros também adotam estratégias de interpretação patrimonial em suas exposições, demonstrando que a valorização do patrimônio cultural por meio de experiências interativas e imersivas é uma tendência crescente em diferentes regiões do país (ex.: Museu Sacaca, AP; Museu da Imagem e do Som, CE; Museu Planeta Água, PR). Esses exemplos nacionais reforçam a relevância das práticas interpretativas como instrumentos de engajamento e mediação cultural, sejam elas pontuais ou permanentes.

Dessa maneira, observa-se que, por meio de abordagens inovadoras que valorizam acervos e dimensões culturais, essas instituições fortalecem vínculos com as comunidades e reafirmam seu papel como agentes ativos na promoção da educação e da memória. Além disso, a metodologia da interpretação patrimonial incentiva os visitantes a retornarem ao espaço ou a compartilharem a experiência única, ampliando o engajamento e a visibilidade da instituição (Campos, 2021, tradução nossa).

É fundamental abordar também os desafios enfrentados pelos museus em decorrência de políticas públicas insuficientes. As políticas culturais variam frequentemente com as mudanças de governo, sendo influenciadas pelos contextos sociais, culturais, econômicos e ideológicos de cada região (Carvalho, Camacho, Silva, 2021). Essas variações resultam em restrições orçamentárias que impactam diretamente a implementação de estratégias de mediação e interpretação patrimonial, limitando a capacidade das instituições de promover experiências educativas e interativas.

A relevância das políticas culturais para os museus torna-se ainda mais evidente quando se consideram iniciativas que impactam seu desenvolvimento, como a Política Nacional de Museus (2003), o Sistema Brasileiro de Museus (SBM) e, mais recentemente, a Lei nº 14.980/2024, que institui o projeto Adote um Museu e o Dia Nacional do Museu (Brasil 2024). Essas políticas públicas contribuem para enfrentar limitações estruturais e financeiras, criando condições favoráveis à implementação de estratégias como a interpretação patrimonial.

A articulação entre instituições, estimulada pelo SBM, aliada à possibilidade de parcerias com a iniciativa privada, conforme previsto na nova lei, tem o potencial de incrementar investimentos em ações educativas e estruturais, aproximando o público dos acervos e reforçando o papel social dos museus. Como destacam Carvalho, Camacho e Silva (2021, p. 2), “As políticas culturais são determinantes para potencializar o lugar dos museus na sociedade, o seu alcance e relevância”, assim evidenciando que a consolidação dessas instituições está também ligada à formulação de políticas públicas bem implementadas.

Dessa maneira, a implementação da interpretação patrimonial representa um desafio, por depender das condições específicas de cada instituição museal e de seus investimentos disponíveis. A ideia de que museus com abordagens tradicionais seriam automaticamente obsoletos não corresponde à realidade de muitas instituições, que continuam a exercer papéis significativos. Assim, a adaptação das práticas interpretativas deve respeitar essas realidades, considerando que a interpretação oferece múltiplas formas de atuação, sendo a tecnologia somente uma ferramenta entre muitas, e não um requisito obrigatório para sua efetividade.

Com base nas reflexões apresentadas, percebe-se que os museus, ao longo dos anos, têm buscado responder às transformações sociais, ampliando sua compreensão sobre o ato de colecionar. De acordo com Santos (2014), essas instituições diversificaram seus papéis, impulsionadas por movimentos que valorizam as diferenças e as múltiplas realidades culturais, permitindo abordagens mais dinâmicas de aprendizado. Nesse contexto, surgiram museus com práticas comunitárias, que promovem o diálogo e a inclusão de novas vozes, reafirmando o compromisso dos museus com a participação social e com a preservação das noções de pertencimento e identidade.

Nesse contexto, a interpretação patrimonial e a educação museal destacam-se como estratégias fundamentais para fortalecer o vínculo entre museu, comunidade e patrimônio. Entretanto, sua implementação envolve desafios, como a necessidade de adaptação às diferentes realidades institucionais e a garantia de participação efetiva do público. Dessa forma, a seção seguinte abordará de forma detalhada essa abordagem interpretativa, apresentando seus princípios, objetivos, características e também seu potencial.

### **3.2 Fundamentos e Estratégias da Interpretação Patrimonial**

A interpretação do patrimônio constitui uma prática multidisciplinar voltada à mediação entre os bens patrimoniais, culturais e naturais e seus visitantes. Essa abordagem

busca enriquecer a experiência do público, facilitando a transmissão de informações e promovendo conexões significativas com os lugares e suas representações históricas (Guimarães *et al.*, 2020). Segundo Murta e Albano (2002), a interpretação não se limita a transmitir informações; ela constitui um processo de construção de valores, por meio do qual as pessoas atribuem significados ao patrimônio, sentem-se parte dele e contribuem para sua conservação.

Desse modo, embora a interpretação tenha como propósito enriquecer a experiência do público, é fundamental refletir sobre quem constrói essas narrativas e quais vozes são privilegiadas nesse processo. Na maioria das vezes, a mediação ocorre sob uma perspectiva institucional, tendendo a reproduzir visões hegemônicas da história e a silenciar saberes locais, indígenas ou de outros grupos sociais.

A origem da relação entre interpretação, educação e preservação do patrimônio consolidou-se a partir da década de 1950, nos Estados Unidos, com a publicação do livro *Interpreting Our Heritage* (1957), de Freeman Tilden (Caponero; Leite, 2020). Tilden foi um dos pioneiros na sistematização dessa abordagem, considerado por muitos autores como o “pai” da interpretação patrimonial. A obra surgiu a partir de sua atuação no Serviço Nacional de Parques (*National Park Service*), diante da necessidade de sensibilizar o grande número de visitantes dos parques de Yosemite e do Grand Canyon quanto à importância da preservação desses espaços (Murta; Goodey, 2002).

A sistematização da interpretação patrimonial proposta por Tilden, embora inovadora, expressa uma lógica de conservação vinculada ao contexto institucional norte-americano, especialmente ao dos parques nacionais. Essa abordagem, ainda dominante nos referenciais teóricos do campo, pode revelar limitações quando aplicada em realidades socioculturais distintas, como a brasileira, nas quais a relação com o patrimônio é marcada por desigualdades estruturais e por processos históricos de exclusão. Nesse sentido, práticas de mediação cultural desenvolvidas por comunidades tradicionais, indígenas e periféricas acabam sendo deixadas de lado pelas epistemologias hegemônicas que orientaram os primeiros modelos interpretativos.

Entretanto, conforme Costa (2014), já existiam práticas interpretativas antes da visibilidade dada por Tilden. No século XIX, o naturalista John Muir analisava o ambiente e seus componentes no Parque Nacional de Yosemite Valley, enquanto, em 1886, o Exército Americano guiava os turistas em Yellowstone. Destaca-se também Enos Mills, que, em 1920, publicou "Adventures of a Nature Guide and Essays in Interpretation", obra considerada pioneira para a consolidação da interpretação ambiental, posteriormente.

Dessa maneira, as primeiras iniciativas de interpretação patrimonial foram organizadas por Freeman Tilden, após a constatação de que as obras de Enos Mills estavam esgotadas e sem revisão (Costa, 2014). Tilden consolidou e deu visibilidade pública à interpretação, estabelecendo fundamentos teóricos. Para o autor, informar não basta, é preciso despertar a curiosidade, promover o envolvimento e proporcionar uma experiência significativa ao visitante.

Nesse sentido, Tilden define a interpretação como “uma atividade educacional que objetiva revelar significados e relações através da utilização de objetos originais, de experiências de primeira mão e por meio de mídia ilustrativa, ao invés de simplesmente comunicar informações factuais” (Tilden, 1967 *apud* Murta, 2002, p. 14).

Segundo Murta e Goodey (2002), a Grã-Bretanha foi um dos primeiros países a implementar a interpretação ambiental, com a *National Countryside Commission* (Comissão Nacional do Interior) nos anos 1960. Na década de 1970, a interpretação passou a incorporar também o patrimônio cultural, ampliando sua compreensão e proporcionando novas formas de aplicação. Nesse mesmo período, surgiram, na América do Norte e na Europa, diversas associações voltadas à interpretação do patrimônio cultural e natural (Andrade, 2023).

A partir da década de 1980, a interpretação expandiu-se para novos segmentos, incluindo o turismo, que constitui também uma de suas vertentes de origem. Por meio dessa expansão, surgiram novos atrativos culturais e históricos, ampliando seu uso para edifícios, cidades, museus, centros culturais e outros espaços, impulsionados tanto por recursos públicos quanto privados (Caponero; Leite, 2020). Porém, é necessária cautela nesse processo de ampliação, a fim de evitar a padronização dos discursos interpretativos, que poderiam priorizar a atratividade em detrimento da construção de experiências significativas e reflexivas.

Na década de 1990, houve um crescimento nas publicações sobre o tema, ainda fortemente voltadas à abordagem de sítios naturais e patrimoniais (Costa, 2014). Esse processo de consolidação e internacionalização resultou, em 1999, na realização de uma conferência europeia dedicada à apresentação e interpretação do patrimônio. O evento teve como objetivo avaliar práticas existentes, refletir sobre os avanços da área e discutir tendências e desafios futuros (Murta; Goodey, 2002).

No século XXI, o Conselho Internacional de Monumentos e Sítios (Icomos) deu início à formalização das iniciativas relacionadas à interpretação patrimonial. Em 2008, durante a 16ª Assembleia Geral, foi ratificada a Carta de Ename, um documento oficial voltado à interpretação e apresentação do patrimônio cultural. A Carta define a interpretação como um

processo de comunicação planejado, que integra informações, infraestrutura e acesso físico ao patrimônio cultural (Andrade, 2023).

Dessa forma, a interpretação patrimonial consolidou-se globalmente, sendo aplicada tanto em áreas naturais quanto culturais. Atualmente, suas reflexões adquiriram novas dimensões, incorporando técnicas de programas de educação patrimonial e novas abordagens, como as desenvolvidas em espaços museológicos. Nesse contexto, além da definição clássica de Tilden, outras conceituações surgiram, ampliando a compreensão sobre a interpretação patrimonial.

Conforme citação de Morales (1998) apresentada por Murta e Goodey (2001, p. 14), a interpretação é “a arte de revelar *in situ* o significado do legado natural, cultural ou histórico, ao público que visita esses lugares em seu tempo livre.” A partir dessa definição, pode-se entender que Morales (1998) enfatiza a importância da experiência direta no local patrimonial, sugerindo que a vivência desperta a compreensão dos valores patrimoniais e estabelece uma conexão mais profunda com os bens culturais.

Essa concepção é enriquecida pela perspectiva de Murta e Goodey (2001), que entendem a interpretação como uma forma de comunicação capaz de se manifestar de diversas maneiras, com o objetivo de facilitar a compreensão de informações frequentemente desconhecidas pelo público. A citação a seguir ilustra essa definição de forma mais detalhada, propondo uma reflexão sobre como a interpretação é estabelecida.

Interpretar é um ato de comunicação, pode-se dizer que interpretar é a arte de comunicar mensagens e emoções a partir de um texto, de uma partitura musical, de uma obra de arte, de um ambiente ou de uma expressão cultural. [...] é o processo de acrescentar valor à experiência dos visitantes por meio do fornecimento de informações e representações que realcem a história e as características culturais e ambientais de um lugar. (Murta; Goodey, 2001, p.13).

Como apresentado anteriormente, autores como Morales (1998), Murta e Goodey (2001) destacam a interpretação como um meio de comunicar os valores patrimoniais e proporcionar uma experiência educativa ao visitante. Todavia, conceitos mais recentes, como o de Garriga (2019), reforçam também o papel da participação comunitária no desenvolvimento da interpretação, destacando-a como um processo para as comunidades compreenderem suas próprias necessidades e identidades, além de ressaltar que a interpretação não pode ser somente uma técnica de gestão.

Apresentamos a interpretação do patrimônio em direção à provocação da participação dos membros da comunidade, provocar o pensamento, ou seja, facilitar o processo para que as pessoas possam criar seu próprio conhecimento e consiga entender suas

verdades ou necessidades [...] Estes elementos sobre a interpretação vistos desde os princípios da sociomuseologia são os que nos levam a considerar que a interpretação do patrimônio não pode ser vista como uma técnica de gestão, mas como o processo de participação dos membros de uma comunidade a salvaguarda e gestão do seu patrimônio como expressão de sua identidade e que, por sua vez, como um processo incide positivamente na qualidade de vida de cada um dos membros da comunidade e de todos coletivamente (Garriga, 2019, p. 37).

É notório que, à medida que o conceito de interpretação patrimonial evolui, ele se torna mais complexo e multidimensional, refletindo as mudanças sociais e culturais contemporâneas. A interpretação sempre foi entendida como um processo inclusivo, acessível e participativo, mas, ao longo do tempo, esses aspectos têm sido cada vez mais reconhecidos e integrados em outros espaços. A diversidade de experiências, a participação das comunidades locais e a igualdade de acesso à compreensão do patrimônio constituem elementos centrais dessa abordagem. Nesse sentido, Caponero e Leite (2020, p. 22) reforçam, por meio da definição:

No campo do patrimônio, interpretar é o processo de acrescentar valor, sinalizando a unicidade de um determinado bem (seja ele um fato, uma prática, um objeto, um acervo, um sítio, uma cidade etc.), por meio do fornecimento de informações e representações (implícitas) que realcem a história e as características culturais, geográficas, ambientais e técnicas do mesmo. Estes bens podem ser interpretados sob uma perspectiva ampliada, evidenciando não só os componentes citados, mas também os sociais, econômicos, ideológicos, simbólicos, plásticos, técnicos, etc.

A partir dessas apresentações conceituais, é importante destacar os princípios que norteiam a prática da interpretação patrimonial, especialmente no que diz respeito à sua base filosófica. Freeman Tilden (1957) desenvolveu seis princípios fundamentais que se tornaram referência central para pesquisadores da área, servindo de base para o desenvolvimento teórico e metodológico da interpretação.

Cabe destacar que as descrições apresentadas a seguir (Quadro 2) são versões adaptadas dos princípios originais propostos por Tilden, visando facilitar a compreensão e contextualizá-los para este trabalho. Dessa forma, os princípios fundamentais propostos por Tilden (1957) são:

Quadro 2 - Princípios fundamentais da interpretação patrimonial

Nº	PRINCÍPIOS
1	O estabelecimento da interpretação torna-se eficaz quando estabelece uma relação entre o conteúdo apresentado e a experiência ou personalidade do visitante.
2	A interpretação envolve informação, mas, isoladamente, a informação não constitui interpretação se não estiver articulada à revelação de sentidos.
3	A interpretação é uma forma de arte que integra outras linguagens artísticas, independentemente da natureza do conteúdo.
4	A interpretação objetiva mais do que instrução; seu propósito é provocar reflexão e engajamento no visitante.

5	A interpretação deve apresentar o conteúdo de forma integrada, considerando o todo, e não se limitar a partes isoladas ou momentos específicos.
6	A interpretação para crianças não deve ser apenas uma versão simplificada da apresentada aos adultos, mas sim uma abordagem distinta.

Fonte: Elaboração própria, adaptado a partir de Tilden (1957, p. 11).

A análise dos seis princípios de Tilden evidencia que, além de orientarem a prática interpretativa, eles fornecem uma base estruturada para a aplicação do conteúdo, promovendo experiências mais envolventes para o público. Entretanto, com o tempo, esses princípios foram ampliados e reinterpretados por diversos autores, contribuindo para o amadurecimento do campo. Entre eles, destacam-se Murta e Goodey (2002), cujas propostas complementam e expandem as ideias de Tilden, enfatizando a diversificação das práticas interpretativas. Os princípios sugeridos por Murta e Goodey (2002, p. 18) incluem:

7. iniciar a interpretação em parceria com a comunidade, estimulando a troca de conhecimentos e recursos;
8. adotar uma abordagem abrangente, ligando os temas do passado, do presente e do futuro, realçando a dimensão socioeconômica, ao lado das dimensões históricas, ecológicas e arquitetônicas;
9. não tentar vender uma verdade universal, mas destacar a diversidade e a pluralidade culturais. Sua interpretação deve fomentar a aceitação e a tolerância como valores democráticos;
10. levar sempre em consideração o atendimento ao cliente, indicando ou provendo instalações básicas, como sanitários, seguranças, pontos de descanso e estacionamento, elementos essenciais a uma experiência prazerosa do lugar.

Os princípios de Murta e Goodey (2002) ampliam as ideias de Tilden ao propor uma interpretação patrimonial mais abrangente, baseada na colaboração comunitária e na valorização da diversidade cultural. Contudo, sua aplicação enfrenta limitações concretas: a participação comunitária pode ser superficial se não houver envolvimento efetivo nos processos decisórios, bem como a diversidade cultural. Assim, os fundamentos interpretativos são ferramentas importantes, mas só se concretizam quando acompanhados de práticas inclusivas e participativas.

Diante das limitações na efetiva participação comunitária e na valorização da diversidade cultural, os planos interpretativos se tornam ferramentas fundamentais para superar esses desafios, orientando estratégias que envolvam tanto o público geral quanto as autoridades. Conforme Caponero e Leite (2020), a elaboração desses planos deve ser feita em colaboração com a comunidade local, reconhecida como principal detentora do conhecimento sobre o patrimônio a ser interpretado.

Além disso, é essencial que o plano considere não só recursos técnicos e financeiros, mas também infraestrutura, capacitação dos funcionários e a demanda do público,

garantindo sua efetiva implementação. Nesse contexto, as etapas do plano interpretativo podem ser divididas em três fases principais, segundo Murta e Goodey (2002):

**a) Inventário e registro de recursos, temas e mercado**

A primeira fase envolve o levantamento de todos os recursos disponíveis, como aspectos culturais, técnicos e ambientais, em diversos setores da sociedade. Também é necessário realizar um inventário dos temas que poderão ser usados na interpretação e definir o público-alvo, ou seja, o mercado específico.

**b) Desenho e montagem**

Na segunda fase, realiza-se a escolha dos meios e técnicas interpretativas mais adequados ao objeto de interpretação e ao público-alvo. Essa escolha depende diretamente dos resultados obtidos na fase anterior de levantamento, além dos profissionais responsáveis pela execução e dos patrocinadores da ação. A combinação desses fatores garante que as estratégias adotadas sejam eficazes e atendam às necessidades do público e do patrimônio interpretado.

**c) Gestão e promoção**

A última fase é direcionada para a administração do plano interpretativo, focando na garantia da preservação e atualização das instalações. Para isso, é necessário realizar manutenção, avaliação e monitoramento contínuos, além de treinamentos regulares para a equipe executora. Também é importante promover a divulgação do espaço para atrair visitantes e garantir a visibilidade contínua do patrimônio interpretado.

Com as etapas do plano interpretativo definidas, a escolha dos meios e técnicas utilizados para transmitir o conteúdo ao público torna-se um dos pontos centrais do processo. Essa escolha é estratégica, por influenciar diretamente na forma como o visitante compreende, se envolve e se conecta com o patrimônio. Por isso, o uso das mídias interpretativas representa uma etapa fundamental na efetivação da interpretação patrimonial, especialmente em contextos museológicos.

Na literatura da área, é possível encontrar diferentes denominações para essas estratégias, como: meios e técnicas de interpretação ou mídias interpretativas. Neste estudo, emprega-se a expressão mídias interpretativas, em conformidade com a abordagem teórica que será analisada a seguir.

De acordo com Costa (2014), as mídias interpretativas variam conforme o tipo de sítio, espaço e os objetos utilizados na comunicação com o público. Por essa razão, a autora propõe uma divisão entre mídias pessoais e impessoais. As mídias pessoais são aquelas que

envolvem a presença direta do intérprete<sup>14</sup> na mediação da experiência, enquanto as mídias impessoais utilizam diferentes equipamentos e recursos, dispensando a mediação humana direta. A seguir (Quadro 3), são apresentadas essas categorias com suas respectivas características.

Quadro 3 - Tipos de mídias interpretativas

MÍDIAS PESSOAIS	MÍDIAS IMPESSOAIS
Palestras interpretativas	Publicações impressas
Imaginação guiada, viagens de fantasia ou viagens imaginárias	Placas, painéis e letreiros
Fantochada ou titeragem	Exposições, mostras e vitrines
Caminhadas e passeios orientados	Reconstruções e modelos
Trilha interpretativa	Meios animados de exibição
Interpretação espontânea	Multimídia e computadores
Demonstrações	-
História viva	-

Fonte: elaboração própria, baseada em Costa (2014).

Dessa forma, serão a seguir apresentadas as diferentes características das mídias pessoais, segundo Costa (2014), com o objetivo de destacar suas especificidades e demonstrar como essas ferramentas podem influenciar a forma como o público se relaciona com o patrimônio. Como já foi mencionado, a eficácia dessas mídias depende diretamente da mediação do intérprete, que atua como articulador entre o conteúdo apresentado e a compreensão do público.

**a) Palestra interpretativa:** Deve seguir os princípios fundamentais da interpretação, sendo flexível para se adaptar ao público e ao ambiente. Pode ter um tom informal, priorizando o diálogo e a interação, conforme as necessidades do grupo.

**b) Imaginação guiada:** Proporciona uma viagem mental para lugares ou períodos históricos inacessíveis fisicamente. Estimula a criatividade dos visitantes, que visualizam as

<sup>14</sup> Intérprete, na interpretação patrimonial, é a pessoa responsável pela execução da ação interpretativa, como guias, atores, especialistas, entre outros. Eles podem explicar, dialogar, demonstrar ou encenar temas e processos para os visitantes (Murta e Goodey, 2002).

cenas sugeridas pelo intérprete, enquanto constroem uma experiência pessoal única com base nas imagens e descrições fornecidas.

**c) Fantochada:** Estratégia voltada ao público infantil, utilizando fantoches, fantasias ou marionetes. O objetivo é incentivar a participação ativa das crianças, tornando-as protagonistas da experiência interpretativa, em vez de meros espectadores.

**d) Passeios orientados:** Realizados com a presença do intérprete, que guia o grupo por um trajeto previamente definido, promovendo a interpretação de temas ou pontos de interesse ao longo do percurso. Exige atenção constante do intérprete às dinâmicas do espaço e do público, permitindo ajustes nas informações conforme o deslocamento, as características do grupo e mudanças no ambiente.

**e) Trilha interpretativa:** Percurso estruturado com tema central e paradas planejadas, focado em interpretar o ambiente, cultura ou história local. Diferente dos passeios orientados, a trilha possui um objetivo temático definido e um planejamento específico.

**f) Interpretação espontânea:** Ocorre de forma não programada, quando o intérprete percebe a necessidade de uma explicação imediata ou responde à aproximação espontânea do visitante. Estratégia flexível, que visa atender dúvidas e interesses imediatos, promovendo uma conexão mais pessoal com o patrimônio.

**g) Demonstração:** Permite ao intérprete mostrar, de forma prática, o funcionamento ou contexto de um objeto ou processo. Comumente utilizada em museus, essa técnica aproxima o visitante do cotidiano representado pelas peças, podendo envolver o público na atividade, seja como observador ou participante ativo.

**h) História viva:** caracteriza-se pela recriação de eventos, rotinas ou cenas do passado com o objetivo de reviver a história local. Essa estratégia interpretativa combina diferentes mídias e é geralmente realizada no próprio sítio patrimonial, favorecendo a imersão do visitante no contexto histórico apresentado.

Essas estratégias interpretativas demonstram a diversidade de abordagens possíveis para engajar públicos variados, valorizando desde o diálogo e a criatividade até a imersão histórica. Contudo, é importante considerar que a eficácia de cada método depende da capacitação do intérprete e da adequação ao perfil do público e ao contexto do patrimônio, evitando que a interpretação se torne somente uma transmissão unilateral de informações.

Dando continuidade às características, passamos agora a discutir as mídias impessoais. Ao contrário das mídias pessoais que requerem a presença ativa de um mediador, as mídias impessoais utilizam equipamentos e ferramentas que dispensam a intervenção direta do intérprete, permitindo uma experiência mais autônoma para o visitante (Costa, 2014).

**a) Publicação impressa:** incluem mapas, folhetos, roteiros, brochuras e guias utilizados durante a visita ou levados posteriormente, ampliando o acesso ao conteúdo interpretativo além do momento da visita.

**b) Placas, painéis e letreiros:** funcionam como apoio à visita, devendo seguir critérios técnicos como ser legível, ter equilíbrio visual e clareza das informações.

**c) Exposições, mostras e vitrines:** organizadas com base em conceitos museográficos, apresentam objetos e conteúdos de forma educativa, revelando seus significados ao público.

**d) Reconstruções e modelos:** facilitam a compreensão de objetos ou espaços cuja escala real dificulta a visualização, oferecendo representações acessíveis ao visitante.

**e) Meios animados de exibição:** fazem uso de sons, slides ou efeitos visuais como complemento sensorial à visita, podendo ser operados diretamente pelos visitantes.

**f) Multimídias e computadores:** permitem experiências interativas por meio de recursos digitais, ampliando o envolvimento do visitante com o conteúdo apresentado.

Dessa maneira, ainda que sejam mediadas por suportes físicos ou digitais, as mídias impessoais desempenham um papel significativo na construção da experiência interpretativa, caso estejam alinhadas aos princípios e finalidades da interpretação patrimonial. Pois sua eficácia pode ser limitada pela ausência da mediação humana, o que pode reduzir a profundidade da experiência interpretativa e dificultar a adaptação às necessidades específicas de diferentes públicos. Portanto, a combinação equilibrada entre mídias pessoais e impessoais é essencial para potencializar o engajamento e a compreensão do patrimônio.

Como aponta Miranda (2002), ao referenciar Yorke Edwards (1976), esse processo comunicativo possui características próprias que o diferenciam de abordagens puramente expositivas. Essas características são fundamentais para garantir uma prática interpretativa eficaz, de maneira que não somente atraia a atenção do visitante, mas promova uma compreensão mais profunda sobre o patrimônio, garantindo que a interpretação tenha um impacto maior sobre o público. Abaixo (Quadro 4) são apresentadas as quatro dimensões que orientam o processo comunicativo na interpretação patrimonial, conforme proposto por Edwards (1976).

Quadro 4 - Características do processo comunicativo na interpretação patrimonial

CARACTERÍSTICAS	DESCRIÇÃO
Comunicação atrativa	Deve provocar a atenção do visitante com recursos envolventes e didáticos.
Informação breve	Deve apresentar conteúdos objetivos, com linguagem acessível, facilitando a compreensão.
Presença do objeto	Deve ser realizada junto ao objeto interpretado, valorizando a experiência direta do visitante.
Revelação de um Significado	Deve ir além da informação, buscando provocar reflexão e estabelecer conexões pessoais.

Fonte: elaboração própria, adaptado de Miranda (2002, p. 95), com base em Edwards (1976).

Essas quatro características reforçam que a interpretação patrimonial é um processo ativo e intencional. Ao se relacionar com objetivos cognitivos, afetivos e comportamentais, a comunicação interpretativa consolida-se como uma estratégia importante para aproximar o público do patrimônio, estimular o engajamento, o aprendizado e o sentimento de pertencimento comunitário, especialmente em espaços museais (Miranda, 2002).

A partir do que foi discutido ao longo desta seção, a interpretação patrimonial se estabelece como um componente das práticas voltadas à mediação cultural e à construção de significados no campo do patrimônio. Longe de se restringir à transmissão de informações, ela envolve a criação de experiências que despertam sentidos, constroem vínculos e promovem o acesso ao patrimônio. Ao integrar princípios conceituais, estratégias comunicativas e diferentes perfis de público, a interpretação amplia o potencial reflexivo e educativo das ações patrimoniais, contribuindo para a democratização do conhecimento e o fortalecimento da relação entre a sociedade e seus patrimônios.

Porém, é importante destacar que a eficácia da interpretação depende das condições específicas de cada contexto, como o investimento disponível em infraestrutura e capacitação. Cada realidade apresenta desafios próprios, e em algumas situações, a interpretação pode não ser plenamente aplicada ou alcançar todos os públicos. Além disso, os museus mantêm sua relevância enquanto espaços de preservação e memória, independentemente do emprego de estratégias interpretativas.

Dessa forma, a interpretação deve ser entendida não como uma solução universal ou definitiva, mas como uma ferramenta complementar, capaz de potencializar o acesso e a compreensão do patrimônio, desde que implementada de forma crítica e atenta às especificidades e demandas locais.

O capítulo seguinte será dedicado ao Museu Ferroviário e Portuário do Maranhão, objeto central deste estudo. Serão apresentadas sua trajetória histórica, suas particularidades e sua relevância no contexto patrimonial do estado, de modo a situar o museu nas discussões conceituais sobre interpretação desenvolvidas nesta seção.

## **4 O LEGADO: Museu Ferroviário e Portuário do Maranhão**

Este capítulo apresenta uma contextualização dos cenários portuário e ferroviário do Maranhão, com o intuito de compreender como esses sistemas se configuraram ao longo do tempo e de que forma se relacionam com a cidade de São Luís. Na primeira parte, dividida em dois subitens, são abordados os contextos portuário e ferroviário. A seção 4.1 traz um panorama da formação portuária de São Luís, com destaque para os principais portos da cidade e seu papel no desenvolvimento urbano.

A subseção 4.1.1 aborda o percurso ferroviário no Maranhão, iniciando com um breve contexto nacional e avançando até a implantação das linhas no estado, com ênfase na atuação da RFFSA. Além disso, discute os museus ferroviários que surgiram a partir desse patrimônio no Nordeste e no Maranhão e sua função atual como espaços de memória.

A segunda parte, na subseção 4.2, é dedicada ao Museu Ferroviário e Portuário do Maranhão. A partir das informações contextualizadas anteriormente, são apresentadas as principais concepções de criação do museu, seu funcionamento atual e as características que integram esse espaço, hoje símbolo da articulação entre os legados do porto e da ferrovia, representado no próprio lema da instituição: *Do trilho ao mar*.

### **4.1 A formação portuária de São Luís: uma abordagem contextual**

A cidade de São Luís possui uma localização estratégica que influenciou significativamente seu desenvolvimento histórico e econômico na costa brasileira (Santos; Hardt; Hardt, 2023). Localizada no norte do Estado do Maranhão, em uma ilha na baía de São Marcos, São Luís foi, ao longo dos séculos, palco de disputas entre potências coloniais e rotas de interesse das grandes navegações.

A configuração física da baía de São Marcos, com cerca de 100 km de extensão e profundidade de até 80 m em sua área central (Magalhães, 2018), propiciou a instalação e expansão do porto local, tornando-o um elo importante entre o Brasil e mercados externos, refletindo o dinamismo das atividades comerciais da região (Ferreira, 2021).

Desde o período colonial, o litoral maranhense destacou-se como rota estratégica para o escoamento de produtos agrícolas, sendo a atividade portuária um dos principais meios econômicos e a integração social. Nesse contexto, o porto da Praia Grande era um dos mais importantes entrepostos comerciais da época, funcionando como ponto estratégico de entrada e saída de mercadorias e pessoas, por meio do transporte marítimo-fluvial (Silva, 2010).

Ao longo do tempo, os portos da cidade passaram por alterações, em parte devido às ações da Companhia de Navegação do Grão-Pará e Maranhão. Essas mudanças refletiram as transformações econômicas e as adaptações na infraestrutura entre os séculos XVIII e XIX. O Porto do Cais da Sagração<sup>15</sup> (Figura 3), construído em 1855, foi uma das primeiras tentativas de estruturação portuária mais organizada em São Luís, com a implantação de um cais de pedra, para melhor estruturação para as embarcações (Germano *et al.*, 2011).

Figura 3 - Cais da Sagração em 1908



Fonte: possivelmente de autoria de Gaudêncio Cunha (Lima, 2017)

Embora tenha representado uma das primeiras iniciativas de estruturação portuária na cidade, os portos iniciais localizados na região da Praia Grande não possuíam grande capacidade operacional. Segundo Pereira, Pflueger e Machado (2023), os portos do Cais da Sagração, do Anil e do Portinho, até o século XX, apresentavam uma estrutura composta por pontos de atracação de pequeno porte, o que limitava sua funcionalidade.

Foi somente a partir da segunda metade do século XX que a atividade portuária em São Luís passou a se desenvolver de forma mais significativa, integrando-se a sistemas de transporte e logística públicos e privados (Pereira e Carvalho, 2023). Nesse contexto, surge o Porto do Itaqui, inaugurado em 1974, que marcou um novo período de expansão industrial e comercial do Maranhão, consolidando São Luís como polo logístico de relevância nacional.

Embora sua inauguração oficial tenha ocorrido precisamente em 1974, as primeiras iniciativas para a implantação de um porto na área do Itaqui foram em 1939, quando o Departamento Nacional de Portos e Navegação, vinculado ao Ministério da Viação e Obras Públicas, iniciou estudos técnicos voltados à viabilidade do projeto.

<sup>15</sup> O cais da Sagração possui esse nome em homenagem a D. Pedro II, que em 14 de setembro ou dezembro segundo os historiadores de 1841, foi coroado como imperador do Brasil (Germano *et al.*, 2011).

Em 1960, tiveram início as obras do cais do porto, com uma construção inicial que abrangia aproximadamente 637 metros (Emap, 2012). Atualmente, o porto conta com nove berços<sup>16</sup> operacionais de atracação, sendo responsável pela movimentação de granéis sólidos, como soja e milho, e de granéis líquidos, como os derivados de petróleo (Porto do Itaqui, 2025).

Ao longo das décadas seguintes, o Porto do Itaqui (Figura 4) foi ampliado e consolidado como um complexo portuário mais importantes do país, incluindo terminais públicos e privados. Inicialmente administrado pela Companhia Docas do Maranhão (Codomar) entre 1973 e 2001, o porto foi, a partir de 2001, transferido à gestão da Empresa Maranhense de Administração Portuária (Emap), autarquia vinculada ao governo do Estado do Maranhão (Emap, 2012).

Figura 4 - Porto do Itaqui



Fonte: Infraestrutura, Porto do Itaqui (2025)

Integrado ao Complexo Portuário do Itaqui, o Terminal Marítimo da Ponta da Madeira (TMPM) foi inaugurado em 1986 e administrado pela mineradora Vale. Situado na parte leste da Baía de São Marcos, o terminal destina-se ao escoamento de minérios de ferro, manganês e pelotas, possuindo berços de atracação com profundidade de aproximadamente 24 metros, sendo aptos a receber navios de grande porte (Vale, 2021).

De acordo com o relatório trimestral do Instituto Maranhense de Estudos Socioeconômicos e Cartográficos (IMESC), com base em dados da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), o Porto da Madeira movimentou aproximadamente 175,8

---

<sup>16</sup> Berços portuários são locais específicos nos portos ou terminais marítimos destinados à atracação de navios, onde ocorrem as operações de embarque e desembarque de mercadorias (Suape, 2017).

milhões de toneladas em 2024, consolidando-se como o maior porto do Brasil em volume de carga movimentada (Imesc, 2024).

Dessa forma, o Terminal Marítimo da Ponta da Madeira (Figura 5) é hoje o maior porto privado do Brasil em volume de cargas movimentadas, com destaque para a exportação de minério de ferro. Embora com finalidades e modelos de gestão distintos, o Porto do Itaqui e o Terminal da Ponta da Madeira operam de maneira complementar dentro do mesmo complexo portuário, contribuindo conjuntamente para a dinâmica logística e econômica da região.

Figura 5 - Porto da Ponta da Madeira



Fonte: Instituto Brasileiro de Mineração (2018)

Cabe destacar, nesse contexto, os terminais de passageiros da Ponta da Espera e do Cujupe, que realizam a ligação hidroviária entre São Luís e o município de Alcântara, os quais também compõem o sistema portuário da cidade, integrando não apenas atividades econômicas, mas também fluxos cotidianos de mobilidade regional.

Além dos terminais já mencionados, destaca-se o Terminal Marítimo da Alumar, inaugurado em meados da década de 1980, com dois berços de atracação e destinado à movimentação de cargas da indústria de alumínio (Alumar, 2023). Além, ainda, dos terminais de passageiros da Ponta da Espera e do Cujupe, responsáveis pela ligação hidroviária entre São Luís e o município de Alcântara. Esses terminais integram o sistema portuário da cidade, articulando as atividades econômicas e os fluxos cotidianos de mobilidade regional.

Dessa forma, a presença e a expansão dos portos em São Luís, especialmente a partir da segunda metade do século XX, consolidaram a cidade como um polo logístico estratégico nos cenários nacional e internacional, assim como também provocaram significativas transformações em sua configuração urbana e dinâmica social.

De acordo com Pereira e Carvalho (2023), a partir da implantação do Porto do Itaqui, na década de 1960, observou-se uma crescente ocupação populacional na área Itaqui-Bacanga, impulsionada tanto pela atração de mão de obra quanto pela reorganização do espaço urbano. Soma-se a isso o processo histórico de formação dos bairros populares de São Luís, intensificado, entre outros fatores, pela construção da Barragem do Bacanga, que facilitou o acesso àquela região (Lacroix, 2020).

Desse modo, compreender a evolução portuária de São Luís significa também reconhecer os impactos diretos e indiretos que tais infraestruturas exerceram sobre a configuração da cidade e sobre a sociedade ludovicense. Segundo Pereira, Pflueger e Machado (2023), diversos conflitos ambientais e fundiários marcaram a criação do complexo portuário da capital, evidenciando que o crescimento econômico ocorreu, muitas vezes, em detrimento de comunidades tradicionais e de ecossistemas sensíveis. Trata-se de uma economia impulsionada por investimentos milionários, dos quais a sociedade local usufrui de forma limitada, uma vez que os portos maranhenses operam com maior logística as demandas do mercado externo (Ferreira, 2021).

Porém, o patrimônio portuário também assume um legado significativo na memória coletiva local, representando não somente a história das transformações econômicas e territoriais da capital maranhense, mas também a resistência e a adaptação das populações que habitaram e ainda habitam essas áreas. Esse processo está diretamente conectado à forma como os terminais marítimos se integram ao tecido urbano, especialmente por meio de suas ligações com o Centro Histórico e com antigas estruturas ferroviárias e marítimas, que evidenciam ainda hoje a relevância da atividade portuária desde os séculos XVII e XVIII.

Dessa maneira, ao relacionar os portos com as ferrovias, como o complexo ferroviário da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA), evidencia-se como a logística portuária esteve historicamente articulada ao transporte ferroviário. O patrimônio ferroviário, assim como o portuário, constitui parte integrante da formação urbana e histórica de São Luís. Nesse sentido, a breve abordagem sobre as ferrovias no Maranhão com a importância da RFFSA, a seguir, traz continuidade a essa reflexão, conectando os eixos portuário e ferroviário como componentes diretos do Museu Ferroviário e Portuário do Maranhão.

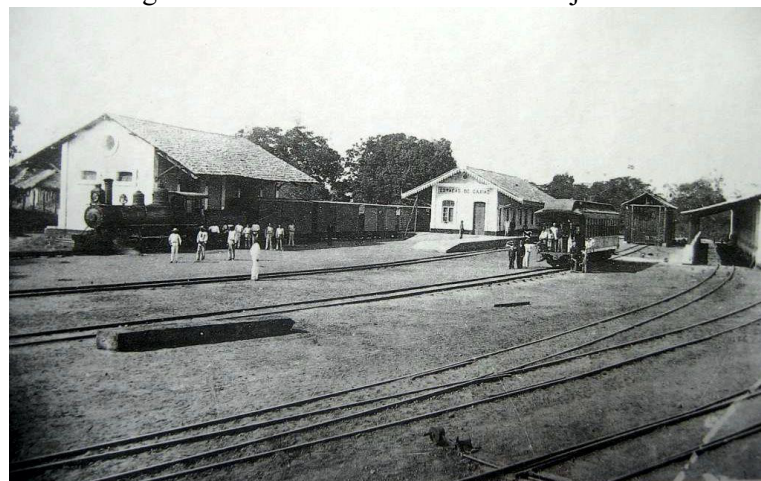
#### 4.1.1 O percurso ferroviário no Maranhão: da RFFSA ao museu

As primeiras ferrovias brasileiras surgiram em meados do século XIX, com o objetivo de integrar as regiões do país e viabilizar o escoamento da produção agrícola, em especial o café, até os portos. Segundo o Observatório Nacional de Transporte e Logística (2023), a extensão das primeiras ferrovias era de aproximadamente 9.200 km. Entretanto, a malha ferroviária do país sempre foi pequena se comparada com a sua extensão territorial (Moura Junior *et al.*, 2018).

Durante o período imperial, a construção de ferrovias avançou de forma significativa. Até 1889, o Brasil contava com cerca de 66 ferrovias em funcionamento, distribuídas pelas regiões Norte, Nordeste, Sul e Sudeste. Dentre estas, aproximadamente 22 estavam sob a administração direta do governo imperial, demonstrando o papel ativo da monarquia na tentativa de integrar o território nacional e modernizar os meios de transporte (Matos, 2015).

No Maranhão, as ferrovias só foram implantadas no final do século XIX, a partir da construção da Estrada de Ferro Caxias a Cajazeiras (Figura 6)<sup>17</sup>. Inaugurada em 1895 e construída pela Companhia Geral de Melhoramentos do Maranhão, essa ferrovia marcou o início do desenvolvimento ferroviário no estado. Seu principal objetivo era promover uma maior mobilidade entre as áreas de matéria-prima agrícola e os centros de produção. Apesar de seu pequeno porte, a ferrovia contribuiu para a dinamização econômica da região leste do Maranhão (Ribeiro, 2021).

Figura 6 - Estrada de Ferro Caxias- Cajazeiras



Fonte: Gaudêncio Cunha (1905)

<sup>17</sup> Atualmente o nome do município é Timon e está inserido na Mesorregião Leste Maranhense.

Após sua criação, a Estrada de Ferro Caxias a Cajazeiras foi incorporada à Estrada de Ferro São Luís a Caxias, integrando-se a uma malha ferroviária mais ampla, concebida para fortalecer a articulação entre o interior e o litoral maranhense e favorecer o escoamento da produção regional (Matos, 2015). Entretanto, as condições da infraestrutura ferroviária ainda exigiam melhorias, o que motivou a expansão da ferrovia em direção ao Estado do Piauí. Esse movimento culminou na criação da Estrada de Ferro São Luís–Teresina<sup>18</sup>, inaugurada em 1921 (Neves, 2012).

Segundo Neves (2012), a comunicação entre as duas capitais foi fundamental para a economia regional, especialmente no comércio de produtos internos. Nas décadas seguintes, foram construídos diversos pontos de parada e estações ao longo do trajeto da linha férrea São Luís-Teresina, visando facilitar esse deslocamento. Entre elas, destaca-se a Estação João Pessoa (Figura 7), inaugurada em 1929, em São Luís.

Figura 7 - Estação João Pessoa em 1950



Fonte: Minha Velha São Luís (2018)

Inicialmente, a estação recebeu o nome de Estação Urbano Santos, sendo posteriormente renomeada como Estação João Pessoa. Sua estrutura era de maior porte, contrastando com a primeira sede da ferrovia em São Luís, inaugurada em 1924, que possuía dimensões menores. A estação passou por sucessivas ampliações ao longo dos anos e, em 1950, foi reformada para incluir andares adicionais, totalizando três pavimentos, além de um mirante e um anexo destinado ao armazém (Bastos, 2018).

No contexto nacional, neste mesmo período, surgiu a possibilidade de unificar a administração ferroviária. Dessa forma, em 1957, por meio da Lei nº 3.115, foi criada, no

---

<sup>18</sup> A Estrada de Ferro São Luís–Teresina representou um valor histórico, regional, nacional e municipal para o país. Foi guardião de bens e construções do século XX, como pontes metálicas, estações, oficinas, escolas, casas operárias, feitorias, armazéns, dentre outros (Iphan, 2010).

governo Juscelino Kubitschek, a Rede Ferroviária Federal (RFFSA), uma sociedade de economia mista vinculada ao Ministério de Transportes (Observatório Nacional de Transporte e Logística, 2023). A RFFSA foi considerada a maior empresa pública do Brasil, atendendo diretamente, ao longo de sua trajetória, 19 estados da federação brasileira (Paiva, S; Paiva, C., 2011).

A RFFSA tinha como responsabilidade administrar, conservar, ampliar e melhorar o tráfego ferroviário (Moura Junior et al., 2018), o que proporcionou avanços significativos na produtividade e na economia. Com a criação da RFFSA, a responsabilidade administrativa da ferrovia São Luís–Teresina foi transferida para a nova empresa, que passou a administrar a Estação João Pessoa, sob domínio público, até 1986. Nesse período, ocorreram mudanças significativas na ferrovia, como o fim do transporte de passageiros e o início dos processos de privatização da RFFSA (Nascimento *et al.*, 2024).

O processo de privatização da RFFSA foi iniciado oficialmente na década de 1990, como parte das políticas de reforma conduzidas pelo governo federal. A empresa foi incluída no Programa Nacional de Desestatização (PND), o que resultou na concessão de trechos da malha ferroviária à iniciativa privada (CNT, 2013). Essa mudança marcou uma nova fase da malha ferroviária nacional, com impactos diretos sobre a operação e manutenção de diversas estações e linhas, incluindo a ferrovia São Luís-Teresina.

Posteriormente, por meio da Medida Provisória nº 353/2007, a RFFSA foi oficialmente extinta, encerrando definitivamente suas atividades enquanto empresa estatal. Nesse contexto, a Estação João Pessoa passou a ser gradativamente desativada e entrou em processo de declínio, refletindo a perda da centralidade da ferrovia no transporte de passageiros e a priorização do transporte de cargas.

De acordo com Nascimento *et al.* (2024), entre a década de 1990 até 2014, a estação foi utilizada por diferentes órgãos públicos, como o Plantão Central, a Delegacia do Idoso e o Departamento de Narcóticos, entre outros. Apesar do abandono da função ferroviária, o uso contínuo por esses órgãos contribuiu diretamente para a manutenção da infraestrutura do edifício, nesse período (Nascimento *et al.*, 2024).

Após esse período, os órgãos públicos desocuparam o edifício, e a estação foi fechada para obras de revitalização. Nesse intervalo, o espaço sofreu com atos de vandalismo e passou a abrigar pessoas em situação de vulnerabilidade social (Bastos, 2018). Entretanto, com a promulgação da Lei nº 11.483/2007, os bens patrimoniais da extinta RFFSA foram transferidos à União, ficando o Iphan responsável pelos processos de inventariação,

manutenção e preservação dos bens de valor histórico e cultural vinculados ao legado ferroviário, entre os quais se inclui a Estação João Pessoa.

A área onde se localiza a antiga estação da RFFSA possui proteção por tombamento estadual desde 1986, reforçando seu valor como legado do patrimônio cultural e da memória ludovicense. A própria estação se configura como um lugar de memória, representando um conjunto de vivências do passado e do presente.

Conforme destaca Nora (2008), os lugares de memória surgem e se desenvolvem a partir de um “jogo” entre memória e história, no qual o sentimento de pertencimento e a vontade de lembrar se impõem, mesmo quando tais lugares escapam das narrativas históricas tradicionais. Nesse sentido, a Estação João Pessoa permanece como um marco simbólico, cuja importância vai além de sua função original, sendo ressignificada pelas experiências coletivas.

Por esta perspectiva, a memória ferroviária vai além das estruturas físicas, estando também ligada às experiências dos trabalhadores que foram fundamentais não apenas para o funcionamento da rede ferroviária, mas também para a construção de um modo de vida marcado pelo deslocamento, pela coletividade e pelo trabalho articulado entre cidade, porto e ferrovia.

Segundo Duarte Lanna (2016), preservar a história funcional desses sujeitos é importante, pois, mesmo invisibilizados pelas narrativas oficiais, eles também contribuíram para a memória histórica desses espaços. Embora este trabalho não se detenha especificamente na análise da trajetória desses trabalhadores, é importante reconhecer seu papel na constituição da memória social que envolve os bens ferroviários e seus entornos.

Ampliando essa ideia sobre a memória ferroviária, Freire e Lacerda (2017) ressaltam que o legado ferroviário também se manifesta nos avanços tecnológicos, nas transformações sociais e nas mudanças culturais que marcaram o país. Nesse contexto, é essencial valorizar o patrimônio imaterial presente nas relações com a comunidade, por serem essas vivências que dão significado ao patrimônio ferroviário. Reconhecer essas dimensões é fundamental para a formulação de políticas culturais, bem como para o desenvolvimento de ações e planos de preservação e valorização desse legado.

De acordo com Freire (2017), o reconhecimento do patrimônio ferroviário como um bem de valor cultural no Brasil foi se consolidando gradualmente. Esse processo iniciou-se, de maneira mais sistemática, com a criação de programas institucionais voltados à preservação desse legado, como o Programa de Preservação do Patrimônio Histórico do Ministério dos Transportes (PRESERVE) em 1980 e, posteriormente, o Programa de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário (PRESERFE), desenvolvido no âmbito da RFFSA. Ambos os programas tinham como objetivo promover a conservação da história

ferroviária, ações de tombamento e criação de equipamentos museológicos, que se intensificaram especialmente após a extinção da RFFSA.

Nesse contexto, a transformação de antigas estações ferroviárias em museus vem se consolidando como uma estratégia relevante de preservação e ressignificação do patrimônio ferroviário no Brasil. Um dos exemplos pioneiros é o Museu Ferroviário da Companhia Paulista (MCP), em Jundiaí (SP), criado em 1979 sob a denominação de Museu Ferroviário Barão de Mauá e reformulado em 1995 com o nome atual. O museu tem como objetivo preservar o patrimônio material e documental vinculado ao legado da RFFSA (Gomes; Oliveira, 2024).

Também se destaca o Museu Ferroviário de Juiz de Fora (MG), inaugurado em 2003 na antiga sede da Estrada de Ferro Leopoldina, que atualmente desenvolve programas de educação e interpretação patrimonial por meio de roteiros didáticos e experiências imersivas (Juiz de Fora, 2025).

No contexto nordestino, as experiências de preservação do patrimônio ferroviário também têm ganhado destaque, evidenciando como antigas estações vêm sendo requalificadas e integradas a dinâmicas culturais locais. Embora ainda pouco numerosas em relação a outras regiões do país, esses espaços estão presentes em pelo menos oito das nove unidades federativas do Nordeste, destacando-se o Museu Ferroviário e Portuário do Maranhão como um dos principais locais dedicados à memória ferroviária e portuária na região. A seguir, apresenta-se um levantamento quantitativo (Quadro 5) das instituições com essas tipologias em cada estado nordestino.

Quadro 5 - Representação dos Museus Nordestinos

<b>ESTADO</b>	<b>MUSEU FERROVIÁRIO</b>	<b>PORTUÁRIO</b>
Alagoas	Museu regional Delmiro Gouveia (Linha férrea Paulo Afonso)	—
Bahia	Núcleo Histórico Ferroviário – MUSINÊS, Santa Inês (inaugurado em 2024)	Museu Náutico da Bahia, Salvador
Ceará	Museu Ferroviário Estação João Felipe, Fortaleza	—
Maranhão	Museu Ferroviário	Portuário do Maranhão
Paraíba	Museu da Estação Ferroviária Conde D’eu	—
Pernambuco	Museu do Trem, Recife	—
Piauí	Museu do Trem de Parnaíba	Museu do Mar – Delta

<b>ESTADO</b>	<b>MUSEU FERROVIÁRIO</b>	<b>PORTUÁRIO</b>
		do Parnaíba
Rio Grande do Norte	Museu do Trem Manoel Tomé de Souza, Natal	—

Fonte: Elaboração própria, com base em sites institucionais (2025)

A partir do levantamento realizado, observa-se que todos os estados do Nordeste possuem pelo menos um museu ferroviário ou portuário, exceto Sergipe, onde não há registros dessa tipologia até o momento. Essa constatação evidencia que, assim como em outras regiões do país, as ferrovias desempenharam papel fundamental no desenvolvimento regional, influenciando tanto a dinâmica urbana quanto a interurbana (Oliveira, 2023).

Essas iniciativas refletem o movimento iniciado pelos programas e políticas institucionais de preservação ferroviária, que se ampliou pelo país por meio de museus já consolidados e projetos mais recentes. Os museus, ao exercerem uma função social e educativa, contribuem para a preservação da memória ferroviária local e para a promoção do diálogo com o patrimônio cultural.

Com esse objetivo, o Maranhão se destaca também por suas iniciativas de preservação da memória ferroviária. Em 2020, a Estação João Pessoa passou a abrigar o Museu Ferroviário e Portuário do Maranhão, espaço dedicado à valorização da memória ferroviária e portuária de São Luís. Ao integrar esses dois eixos históricos, o museu busca consolidar e transmitir a relevância desse legado para a capital maranhense.

Além dessa iniciativa, outras estações maranhenses também passaram por processos de revitalização do patrimônio ferroviário no estado. A estação de Rosário, atualmente o Complexo Ferroviário de Rosário, restaurado pelo IPHAN em 2019, reúne espaços de exposição sobre a história local, salas de aula, ateliês e áreas destinadas à preservação, educação e valorização cultural.

De forma complementar, a Estação de Codó, assim como a Estação Ferroviária de Caxias, revitalizada em 2025, passou a abrigar a sede do Instituto Histórico e Geográfico de Caxias (IHGC), que também é espaço de promoção desse patrimônio. Vale destacar que as estações de Rosário, Codó e Caxias faziam parte da linha férrea São Luís–Teresina como pontos de embarque, quando as estações interligavam o sistema ferroviário do Maranhão, evidenciando a continuidade histórica e a articulação desses espaços na memória ferroviária do estado.

A partir das discussões sobre o desenvolvimento ferroviário e a dinâmica portuária de São Luís, percebe-se como esses sistemas foram fundamentais para a configuração urbana e

econômica do Maranhão. O espaço atualmente ocupado pelo complexo da RFFSA ilustra esse processo de articulação entre cidade, ferrovia e porto, atualmente representado pela instituição museológica ali instalada.

Nesse contexto, a preservação desses espaços adquire sentido como prática patrimonial, de forma que resgata e reinterpreta as memórias que moldaram o território. Diante dessa contextualização histórica, a próxima seção apresenta o Museu Ferroviário e Portuário do Maranhão, aprofundando a análise sobre sua criação, funcionamento e relação com os eixos de investigação desta dissertação.

#### **4.2 O Museu Ferroviário e Portuário do Maranhão (Do trilho ao Mar)**

A criação do Museu Ferroviário e Portuário resulta de um movimento mais amplo de institucionalização de políticas públicas, intensificado pelo governo federal no início do século XXI. Nesse contexto, destaca-se o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), criado em 2007, durante o governo Lula. O programa tinha como objetivo impulsionar o crescimento econômico por meio de investimentos em infraestrutura e de políticas macroeconômicas (Nunes, 2018).

Com base nessa ampliação dos investimentos federais, foi criado o PAC Cidades Históricas, um subprograma do PAC voltado à preservação do patrimônio cultural (Leal, 2017). Lançado oficialmente em 2013, durante o governo Dilma Rousseff, o programa teve como foco a preservação de sítios históricos e de centros urbanos, buscando promover a conservação do patrimônio brasileiro e estimular a economia e a valorização cultural (Carneiro, 2016).

Segundo o Iphan (2020), foram destinados, por meio do programa PAC Cidades Históricas (PAC-CH), 1,6 bilhões de reais para a realização de 425 obras de restauração em 44 municípios de 20 estados brasileiros que possuíam bens tombados. As ações contaram com o apoio das gestões estaduais e municipais, de instituições federais e da Caixa Econômica Federal.

De acordo com Carneiro (2016), 11 sítios urbanos incluídos nos investimentos são reconhecidos como Patrimônio Mundial pela Unesco, dentre eles São Luís, a única cidade do Maranhão contemplada. Para receber os financiamentos, as cidades escolhidas deveriam apresentar propostas, para as quais os recursos seriam liberados mediante aprovação dos respectivos projetos (Iphan, 2014). Dessa forma, São Luís recebeu aproximadamente 133 milhões de reais, destinados à recuperação de cerca de 44 imóveis, incluindo ruas, praças e edificações, entre os quais se destaca a Estação Ferroviária João Pessoa.

O Programa PAC Cidades Históricas previu um investimento federal de R\$ 7.368.260,63 destinado à revitalização da Estação João Pessoa. Contudo, não foi possível confirmar se esse montante correspondeu ao valor final aplicado na execução da obra. A partir de 2014, o Iphan iniciou a elaboração do projeto básico e a contratação dos serviços de restauração e requalificação da Estação, no âmbito do referido programa. As ações voltadas à contratação desses serviços contavam com um orçamento inicial de R\$ 498.607,22 e prazo de execução estimado em até 150 dias (Iphan/MA, 2014).

O projeto de contratação deixava claro que os processos de restauração e requalificação abrangeriam o conjunto edificado da Estação João Pessoa, bem tombado em nível estadual pelo Decreto nº 10.089 de 1986, o armazém e seu entorno. A transformação da Estação em museu ferroviário já estava prevista desde a fase inicial das obras. Entretanto, embora a nomenclatura de “museu” não apareça nos documentos, a proposta está registrada como Memorial da Ferrovia Maranhense, que também previa a instalação da Secretaria de Turismo do Governo do Estado e de um restaurante, conforme indicado no Projeto Básico de Contratação de Serviços de Restauração e Reforma.

A partir da restauração da Estação, este espaço abrigará não só um memorial da ferrovia maranhense, mas também as futuras instalações da Secretaria de Turismo do Governo do Estado do Maranhão, órgão que estará localizado em um importante ponto do centro histórico de São Luís, nas margens da Avenida Beira Mar, com fácil acesso e visibilidade de informações aos turistas e aos próprios habitantes da ilha. A implantação de um restaurante panorâmico no último pavimento também será outro atrativo para a população, que contemplará vista privilegiada para o Centro Histórico e para a baía de São Marcos (Iphan/MA, 2014, p. 14).

Além dos recursos provenientes do programa PAC-CH, a revitalização também ocorreu por meio do Acordo de Cooperação Técnica nº 01/2017, firmado entre o Governo do Estado do Maranhão e o Iphan, no qual o estado se comprometeu a desembolsar os recursos necessários para a obra, enquanto o Iphan forneceu os projetos técnicos e realizou a fiscalização durante a gestão do governador Flávio Dino (Iphan/MA, 2017).

A empresa responsável pela elaboração dos projetos foi a Grillo e Werneck Projetos e Consultoria, conforme a Ordem de Serviço nº 17/2014. Essa empresa contratou os serviços da arquiteta Verônica Pires, do escritório Verônica Pires Arquitetura, para dar continuidade às etapas de execução do projeto de restauração e reforma do complexo ferroviário de São Luís, em 2014 (Iphan/MA, 2014).

Para compreender melhor as intervenções realizadas no complexo ferroviário, apresenta-se na (Figura 8) uma das plantas baixas elaboradas durante a fase de projeto, seguida de fotografias do levantamento realizado pelo escritório Verônica Pires Arquitetura, que

documentou, entre outros elementos, o uso das delegacias e o estado original dos espaços destinados à restauração.

Figura 8 - Planta baixa- Fachada Posterior



Fonte: Verônica Pires (2014)

Por meio dos processos de identificação da Estação João Pessoa, é possível observar a extensão da organização original do conjunto edificado, incluindo o edifício principal, o armazém e os espaços circundantes (Figura 9). Essa representação permite compreender a disposição dos ambientes antes das intervenções de restauração e requalificação, evidenciando áreas do novo uso cultural previsto no projeto.

Figura 9 - Vista aérea do Complexo da Estação João Pessoa



Fonte: Verônica Pires (2014)

Após a extinção da Estrada de Ferro, o prédio da antiga Estação João Pessoa deixou de cumprir sua função ferroviária e passou a abrigar, por um período, delegacias de polícia e outros serviços da segurança pública (Quadro 6). Em 1º de dezembro de 2014, por meio do Ofício nº 0999/2014, foi comunicada a desocupação dessas delegacias, permitindo que o Iphan, Maranhão assumisse integralmente a responsabilidade pelo prédio e pela sua segurança, abrindo caminho para o início das intervenções de restauração e requalificação do complexo (Iphan/MA, 2014).

Quadro 6 - Registros das delegacias no prédio da Estação João Pessoa



Fonte: Verônica Pires (2014)

Segundo Bastos (2018), apesar de o projeto de restauração do complexo ferroviário da Estação João Pessoa ter sido planejado para conclusão em 2015, a execução se estendeu além do previsto. Somente em 2020 o complexo (Figura 10) foi inaugurado juntamente com o Museu Ferroviário do Maranhão, cumprindo o objetivo de transformar a antiga estação ferroviária em um centro cultural dedicado à preservação da memória histórica da ferrovia no estado. Cabe mencionar que o Museu Portuário do Maranhão foi inaugurado apenas posteriormente, em 2022, configurando-se como uma extensão do projeto inicial de revitalização do complexo.

Figura 10 - Fachada Principal do Complexo atualmente



Fonte: Arquivo pessoal (2025)

O processo de concepção e montagem do Museu Ferroviário do Maranhão teve início em 16 de junho de 2020, a partir da realização de um amplo levantamento bibliográfico e documental nas bibliotecas locais e em diferentes acervos institucionais. De acordo com o cronograma de atividades (2020), essa etapa envolveu a digitalização de documentos, a pesquisa de acervo no arquivo da RFFSA e o levantamento de registros fotográficos disponibilizados pela empresa Vale Maranhão, com o objetivo de compor o conjunto de materiais históricos que integrariam a exposição permanente do museu.

De acordo com informações obtidas em entrevista realizada com a gestão da instituição, no dia 16 de setembro de 2025, a montagem do Museu Ferroviário contou com financiamento da empresa de mineração Vale S.A., que apoiou a execução das etapas de instalação dos painéis expositivos e organização do acervo. Essa parceria público-privada foi importante para viabilizar a implementação do espaço museal, reforçando o compromisso institucional com a preservação e difusão da memória ferroviária maranhense.

A curadoria do projeto foi conduzida por Maria da Conceição Monteiro Ribeiro, responsável pela definição conceitual e museográfica do museu, bem como pela seleção dos materiais que melhor representassem a trajetória ferroviária no estado. Segundo Ribeiro (2020), a proposta de musealização do espaço surgiu como uma forma de difundir a história da ferrovia e ressaltar sua importância como patrimônio cultural, constituído a partir das relações sociais construídas ao longo da Estrada de Ferro São Luís–Teresina.

Dessa maneira, o espaço museográfico organiza-se como uma linha do tempo da história econômica e social da Estrada de Ferro São Luís–Teresina, articulando, entre as estações expositivas, narrativas sobre a Companhia Ferroviária do Nordeste, atualmente Transnordestina (Figura 11), a atuação da Ferrovia Carajás, inaugurada na década de 1980, dentre outras histórias. Por meio de textos, imagens em plotagem e objetos originais, o museu proporciona ao visitante uma imersão no passado ferroviário maranhense (Ribeiro, 2020).

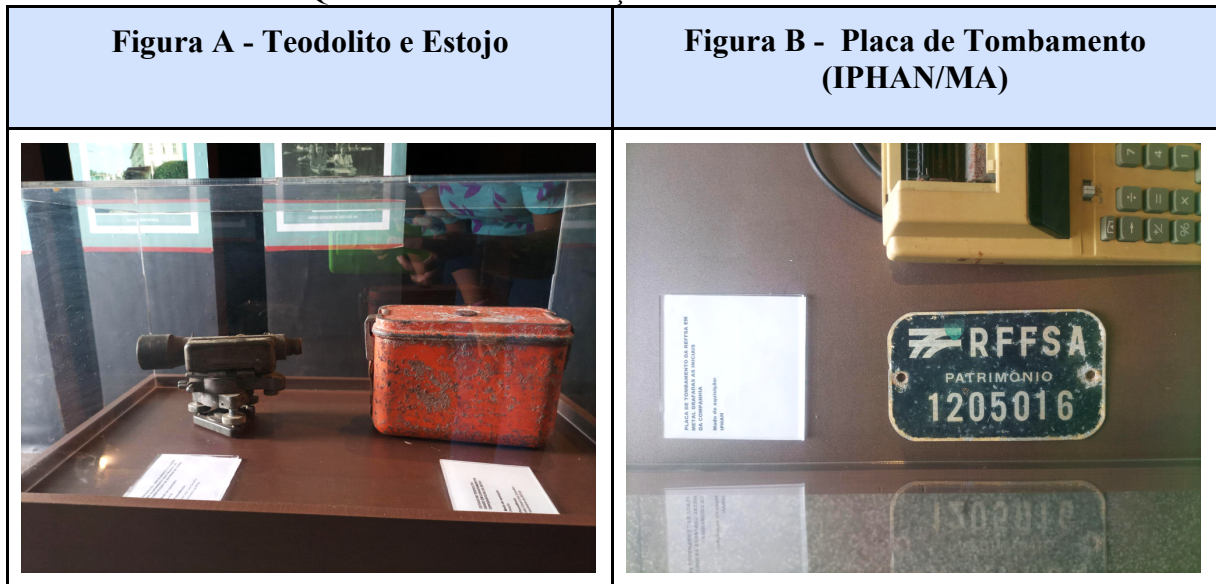
Figura 11 - Estação da Transnordestina



Fonte: Arquivo Pessoal (2025)

O acervo do Museu Ferroviário é composto por peças originais históricas adquiridas por meio de doações, destacando-se os materiais cedidos por Júlio César Lima Carvalho, ex-funcionário da RFFSA, como o teodolito e seu estojo (Figura A) entre outros objetos. O museu também recebeu doações do IPHAN/MA, como a placa de tombamento (Figura B), que atesta a relevância patrimonial do complexo ferroviário.

Quadro 7 - Acervo de doação do Museu Ferroviário



Fonte: Arquivo Pessoal (2025)

Dessa maneira, dois anos após o estabelecimento do Museu Ferroviário, foi inaugurado, em 6 de setembro de 2022, o Museu Portuário do Maranhão (Figura 12), ampliando o complexo cultural da Estação João Pessoa. Enquanto o Museu Ferroviário se dedica à preservação da memória da antiga estrada de ferro, o Museu Portuário tem como foco a história das atividades marítimas e portuárias do estado, ressaltando a importância econômica, social e cultural dos portos maranhenses ao longo do tempo.

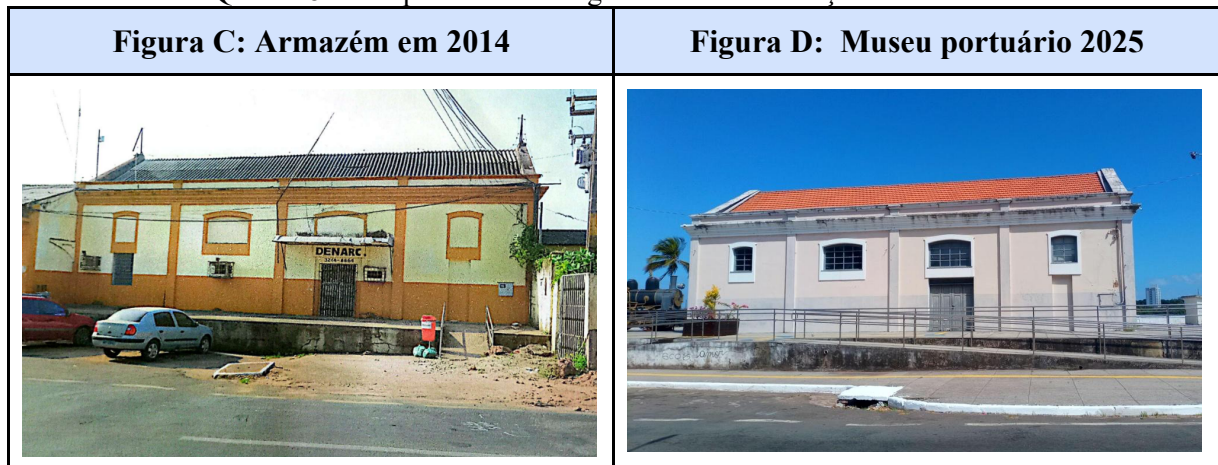
Figura 12 - Inauguração do Museu Portuário



Fonte: Governo do Maranhão (2022)

O Museu Portuário está localizado onde funcionava o antigo armazém da Estação João Pessoa (Quadro 8), completando a extensão do complexo cultural e consolidando-se, junto ao Museu Ferroviário, como o Museu Ferroviário e Portuário: do Trilho ao Mar, denominação institucional do espaço. Dessa maneira, o local tem como objetivo oportunizar aos visitantes o conhecimento da trajetória das estradas de ferro do Maranhão e da história portuária da cidade de São Luís (Ribeiro, 2022).

Quadro 8 - Comparativo do antigo armazém da Estação João Pessoa

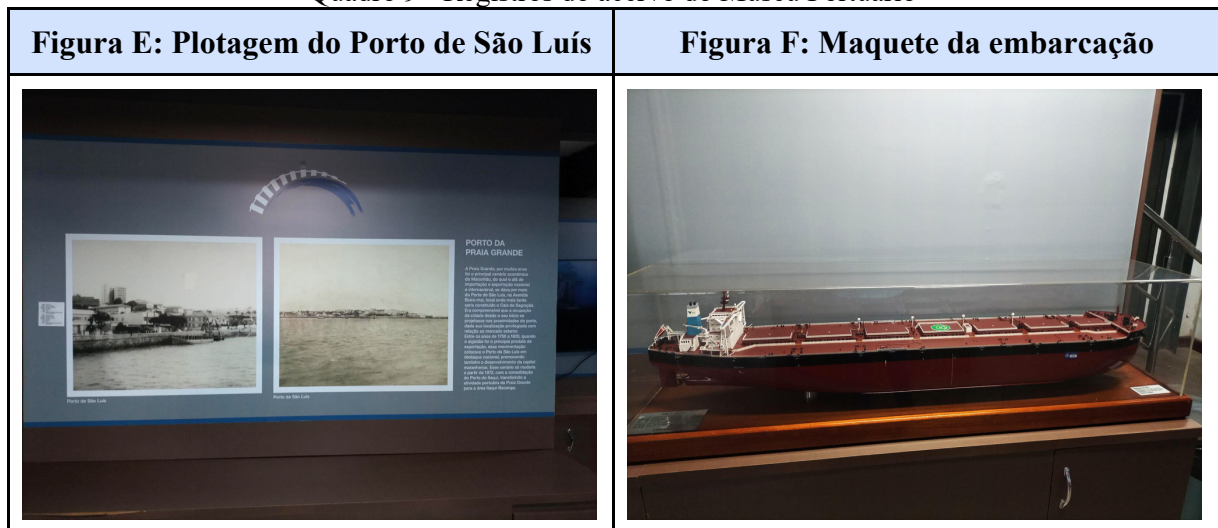


Fonte: Elaboração própria baseada na foto de Verônica Pires (2014).

Ao contrário do Museu Ferroviário, o Museu Portuário apresenta uma organização mais tecnológica, destacando-se pela interatividade oferecida por diversas peças do acervo. Toda essa estrutura contou com o patrocínio da Empresa Maranhense de Administração Portuária (EMAP), que financiou os equipamentos da exposição permanente e a construção de um auditório com capacidade para 50 pessoas no andar superior do espaço (Ribeiro, 2022).

Além dos recursos provenientes da EMAP, a formação do acervo (Quadro 9) do Museu Portuário também contou com outras parcerias. A Sociedade dos Amigos da Marinha (SOAMAR/MA) disponibilizou diversas peças para compor o acervo físico, como rádios, códigos Morse, lanternas de farol, entre outros objetos marítimos. Já o Estaleiro-Escola do Maranhão foi responsável pela confecção das maquetes das embarcações que integram a exposição permanente. As demais composições do acervo são apresentadas em plotagens, de forma semelhante ao que ocorre no Museu Ferroviário.

Quadro 9 - Registros do acervo do Museu Portuário



Fonte: Arquivo pessoal (2025)

De acordo com entrevista realizada com a atual gestora do Museu Ferroviário e Portuário, Marla Campos (2025), o espaço ainda não dispõe de um plano museológico ou de um plano de gerenciamento formalizado, embora a administração siga uma gestão humanizada e participativa, com decisões tomadas em conjunto com os funcionários. A gestora explicou que a manutenção do acervo é realizada pela Secretaria de Estado da Cultura (SECMA), responsável pela substituição das plotagens e pela conservação das peças físicas, que permanecem protegidas por estruturas de vidro e acrílico.

Em casos de necessidade técnica, o setor de museologia do Museu Histórico e Artístico do Maranhão é acionado para realizar ajustes e reparos no acervo permanente do Museu Ferroviário e Portuário. Atualmente, o museu não possui parcerias privadas fixas, sendo sua manutenção e recursos provenientes exclusivamente da SECMA. De acordo com a gestora, o museu não possui tombamento específico de seu acervo, estando suas coleções protegidas apenas pelo patrimônio do Estado.

Diante do exposto, observa-se que o Museu Ferroviário e o Museu Portuário do Maranhão constituem um complexo cultural de significativa importância para a valorização do patrimônio cultural e da memória maranhense. Ao retratar aspectos da história portuária e ferroviária do estado, os museus difundem o sentimento de pertencimento e possibilitam a construção do imaginário daqueles que não vivenciaram esses momentos da economia local.

Por meio de exposições interativas e acervos físicos, os espaços oferecem ao visitante uma experiência educativa e sensorial de interpretação patrimonial, o que evidencia sua relevância. Por essa razão, será posteriormente analisada a relação desses museus com os processos de interpretação patrimonial.

## 5 METODOLOGIA

De acordo com a classificação de Gil (2017), esta é uma pesquisa aplicada, voltada para a aquisição de conhecimentos com o objetivo de solucionar problemas específicos. Nesse sentido, a investigação foi direcionada ao Museu Ferroviário e Portuário do Maranhão. A técnica de coleta de dados utilizada é a observação direta intensiva, que, segundo Prodanov e Freitas (2013), envolve a observação atenta do ambiente estudado, complementada pelo uso de entrevistas.

Trata-se de uma investigação qualitativa, com foco na análise direta do museu, buscando compreender como as atividades relacionadas à interpretação patrimonial estão sendo desenvolvidas no espaço. Por isso, na classificação geral, a pesquisa é do tipo exploratória e descritiva. Conforme Koche (2011, p. 126), esse tipo de estudo é utilizado quando o objetivo principal é caracterizar a natureza das variáveis que se deseja conhecer, sendo, neste caso, os meios e as técnicas interpretativas desenvolvidas no Museu Ferroviário e Portuário.

A pesquisa possui um viés interdisciplinar, articulando diferentes áreas do conhecimento, como as ciências sociais aplicadas e as ciências humanas. Esses campos foram abordados a partir de categorias como museus, patrimônio cultural e educação patrimonial, relacionadas às perspectivas históricas. O aprofundamento teórico foi realizado, inicialmente, por meio da pesquisa bibliográfica, que, segundo Gil (2017), proporciona ao pesquisador uma ampla cobertura de fenômenos a partir de materiais já publicados, tanto em formato impresso quanto disponíveis online.

Por esse viés, a base central da literatura nacional foi da autora Stela Murta e sua organização com Celina Albano (2002), na obra *Interpretar o patrimônio - Um exercício do olhar*, que norteou questões conceituais, princípios fundamentais, planejamento e técnicas de interpretação patrimonial. Para corroboração da temática de interpretação patrimonial, o levantamento se aprofundou, também, em autores como Costa (2009); Goodey (2002), Garriga (2019), Caponero e Leite (2020) e outros pesquisadores do campo.

O levantamento bibliográfico incluiu também consultas a bases de dados de referência, como a CAPES e a RCAAP, garantindo a relevância e a qualidade científica das publicações. No campo da educação patrimonial, foram considerados autores como Florêncio (2014), Horta, Grunberg e Monteiro (1999), Costa (2020), Scifoni (2019) e Pinto (2022), que discutem desde abordagens mais tecnicistas até perspectivas contemporâneas. Em relação ao patrimônio, a pesquisa dialogou com Chuva (2012), Smith (2021), Zanirato (2021) e Choay (2006), abordando sua trajetória no Brasil e no mundo. Por fim, a evolução do conceito de

museu e sua relação com o patrimônio foi analisada com base em contribuições de Poulot (2013), Moutinho (2023), Bruno (2025), Oliveira (2008) e Cury (2016), consolidando a fundamentação teórica da problemática central do estudo.

A segunda estratégia metodológica empregada foi a pesquisa documental, cuja finalidade consistiu em aprofundar a compreensão do contexto histórico, e arquitetônico do Museu Ferroviário e Portuário do Maranhão. Esse procedimento permitiu acessar informações produzidas ao longo do processo de revitalização da Estação João Pessoa, antiga estrutura pertencente à Rede Ferroviária Federal (REFFSA).

Os documentos analisados foram disponibilizados pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional no Maranhão (IPHAN/MA) e incluíram projetos arquitetônicos, relatórios técnicos, pareceres, registros fotográficos, plantas baixas, processos administrativos e demais peças técnicas relacionadas às etapas de intervenção no edifício.

Após as etapas bibliográfica e documental, a pesquisa passou para o trabalho de campo, que envolveu observações diretas no equipamento cultural. A primeira atividade dessa fase consistiu na elaboração de um roteiro impresso de observação direta, baseado nas classificações de meios e técnicas interpretativas propostas por Murta e Goodey (2001) e Costa (2009). Esse roteiro foi construído com a intenção de permitir uma identificação mais criteriosa do acervo e continha seis questões principais: identificação do acervo, características, função comunicativa, potencial interpretativo, observações/melhorias e mídia interpretativa sugerida.

A aplicação do roteiro ocorreu em dois momentos distintos: no Museu Ferroviário, no dia 30 de setembro, e no Museu Portuário, no dia 06 de outubro. A partir dessas observações orientadas, foi possível registrar de forma mais organizada como o acervo é apresentado, quais recursos interpretativos estão em uso e quais aspectos poderiam ser aprimorados para favorecer a compreensão e a experiência do público.

A terceira etapa da coleta de campo consistiu na validação dos instrumentos de pesquisa. No dia 23 de maio de 2025, foi aplicado um questionário misto no Museu Ferroviário e Portuário do Maranhão, totalizando 12 questionários impressos. O objetivo dessa etapa foi avaliar a estrutura do instrumento, identificando possíveis falhas e ajustes necessários antes da aplicação final na coleta de dados, garantindo que as questões fossem claras, objetivas e adequadas ao público-alvo.

Antes da aplicação do pré-teste, a pesquisa foi submetida e aprovada pelo Comitê de Ética em Pesquisa, sob o parecer substanciado nº 7.417.291. Essa aprovação assegura que todos os procedimentos envolvendo seres humanos, como entrevistas e aplicação de questionários, seguem as normas éticas vigentes. Dessa forma, todas as 14 perguntas utilizadas

no questionário foram analisadas e autorizadas pelo comitê, garantindo que os procedimentos adotados estivessem em conformidade com os princípios éticos e as normativas vigentes para pesquisas com seres humanos.

Após a validação do questionário, a pesquisa seguiu com a aplicação dos demais instrumentos, utilizados para a coleta de dados final. Foi realizada uma entrevista semiestruturada direcionada à atual gestão do Museu Ferroviário e Portuário do Maranhão, com o objetivo de compreender as estratégias adotadas para o desenvolvimento e a gestão da instituição, bem como seu contexto histórico e funcional, servindo de embasamento para a pesquisa. A entrevista ocorreu no dia 16 de setembro de 2025, às 16 horas, de forma online pelo Google Meet, e contou com 20 questões. O procedimento foi autorizado por meio do Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE), que ficou em posse de ambas as partes.

A aplicação final do questionário misto com aos visitantes ocorreu entre 07 e 25 de novembro de 2025, durante o período de baixa temporada, quando o fluxo de público é menor. Contava com 14 questões, abertas e fechadas, sendo 15 questionários para cada museu, totalizando 30 instrumentos impressos. A escolha desse instrumento está diretamente vinculada à problemática central da pesquisa, que busca compreender de que maneira a interpretação patrimonial contribui para a comunicação do acervo do museu em questão, especialmente quando associada ao uso de mídias interpretativas.

Além do questionário, foram realizados registros fotográficos do acervo do Museu Ferroviário e Portuário, feitos pela pesquisadora com o uso de um celular pessoal. As imagens tiveram caráter exclusivamente documental, com autorização prévia da gestão dos museus, e serviram como apoio à organização e à análise das informações coletadas.

A caracterização dos participantes foi realizada por meio de amostragem por adesão, sem número previamente definido de respondentes. O encerramento da coleta de dados ocorreu a partir do critério de saturação teórica, considerando a recorrência e repetição dos conteúdos expressos nas respostas às questões abertas do questionário. Ao longo da coleta, observou-se que as percepções dos participantes passaram a convergir para enunciados semelhantes, tais como avaliações recorrentes sobre aspectos da comunicação expositiva, a exemplo da iluminação, da percepção geral positiva do museu e da presença de elementos específicos, como as maquetes de navios.

Essa recorrência indicou que novas respostas tenderiam a reforçar categorias já identificadas, sem acrescentar novos elementos analíticos relevantes. Considerando que a análise dos dados foi conduzida com base na Análise de Conteúdo proposta por Bardin, a repetição dos sentidos atribuídos pelos participantes resultou na consolidação das mesmas

categorias e subcategorias analíticas, justificando o encerramento da coleta com 15 participantes. Ressalta-se, ainda, que a coleta ocorreu durante o período de baixa sazonalidade, o que também influenciou o quantitativo final de respondentes.

Em relação aos critérios de inclusão e exclusão, adotou-se o princípio de que a interpretação patrimonial deve ser acessível ao público mais amplo possível, considerando a existência de programas interpretativos voltados para diferentes segmentos. Assim, os critérios foram definidos da seguinte forma (Quadro 10):

Quadro 10 - Critérios de inclusão e exclusão

<b>Critérios de Inclusão</b>	<b>Critérios de Exclusão</b>
Visitantes que realizaram visita guiada no Museu Ferroviário e Portuário	Visitantes que estão no espaço, mas NÃO realizaram a visita no Museu.
Visitantes nacionais.	Visitantes que falam outro idioma, como inglês, francês, espanhol ou italiano.
Visitantes acima de 18 anos que participaram da visita.	Menores de 17 anos presentes no espaço museológico.

Fonte: elaboração própria (2025)

Com as etapas de campo finalizadas, a última fase da pesquisa envolveu a análise dos dados, organizada de acordo com cada tipo de instrumento utilizado. Os dados foram descritos por meio de imagens e quadros, seguidos de uma análise crítica de cada acervo, fundamentada nos critérios das mídias interpretativas. Essa abordagem permitiu avaliar todas as potencialidades e fragilidades que os acervos oferecem para a comunicação do patrimônio. Os resultados completos podem ser encontrados no Capítulo 6 desta dissertação.

Quanto aos resultados obtidos por meio da entrevista com a gestão foram utilizadas de forma contextualizada ao longo da análise do acervo e das práticas museais, servindo de respaldo para a interpretação de procedimentos institucionais, estratégias de gestão e escolhas relacionadas à comunicação do patrimônio. Não houve seção específica de apresentação desses dados, sendo eles incorporados diretamente à discussão, conforme cada temática analisada.

No que se refere à investigação e à problemática central da pesquisa, buscou-se compreender de que forma o uso da interpretação patrimonial contribui para a valorização do acervo histórico-cultural. Para tanto, os questionários com os visitantes foram organizados de forma descritiva e detalhada. As perguntas foram divididas em abertas e fechadas, seguindo os critérios das cinco categorias de análise da interpretação patrimonial: atratividade, compreensão, mensagem interessante, roteiro e ideia central.

Com base nas respostas relacionadas às categorias centrais da interpretação patrimonial, criaram-se subcategorias, orientadas pela metodologia de análise de conteúdo proposta por Bardin (2016), permitindo a identificação de padrões, significados e elementos subjetivos nas respostas dos participantes. Em seguida, os resultados foram comparados entre os dois museus, buscando evidenciar as semelhanças e diferenças entre os acervos e práticas de cada instituição.

A apresentação dos dados na dissertação seguiu uma abordagem descritiva e integrada, priorizando análises acompanhado de imagens, quadros e gráficos de pizza, elaborados no Google Online e no Excel. Dessa forma, foi possível detalhar os acervos e recursos interpretativos, bem como apresentar os resultados dos questionários aplicados aos visitantes. A estrutura das entrevistas e questionários será disponibilizada em apêndices e anexos ao final da dissertação.

## **6 ANÁLISE DOS RESULTADOS DO MUSEU FERROVIÁRIO E PORTUÁRIO**

Este capítulo será dedicado à apresentação e discussão dos resultados da pesquisa realizada no Museu Ferroviário e Portuário do Maranhão. A análise dos resultados busca relacionar os dados coletados durante a pesquisa de campo aos objetivos específicos e à problemática central da pesquisa, de modo a fundamentar os impactos da interpretação patrimonial na perspectiva museológica.

Dessa maneira, a primeira seção de discussão será desenvolvida a partir da observação direta, conduzida com base no roteiro previamente elaborado (Apêndice C). Por meio dessa observação no espaço museológico, foi possível identificar como o patrimônio ferroviário e portuário é apresentado ao público, quais são as características específicas de cada conjunto do acervo e qual o seu potencial interpretativo para favorecer a compreensão do visitante acerca da memória e da história representada.

### **6.1 Resultados da Observação Direta: Acervo Ferroviário**

A análise do acervo ferroviário foi conduzida a partir do roteiro de observação elaborado para esta pesquisa, o qual orientou a identificação do acervo por estação, as possíveis lacunas, oportunidades de melhoria e sugestões de mídias interpretativas capazes de aprimorar a comunicação museológica. A seguir, apresenta-se a análise dos itens observados e suas implicações para a interpretação patrimonial no Museu Ferroviário.

O Museu Ferroviário não apresenta estações formalmente definidas em sua expografia. As “estações” apresentadas nesta análise foram organizadas apenas como recurso metodológico, com a finalidade de situar o leitor quanto aos diferentes espaços observados. A sequência adotada corresponde ao percurso realizado durante a visita, sendo que cada “estação” representa um ponto de parada utilizado para a análise dos conteúdos e da mediação. Dessa forma, o primeiro item corresponde à chamada Estação Parte Introdutória.

#### **6.1.1 Estação Parte Introdutória**

O acervo localizado na entrada do Museu Ferroviário do Maranhão é composto por uma plotagem com fotografias (Figura 13) que retratam o Porto de São Luís, a Rua Colares Moreira e um trecho da Estrada de Ferro Coroatá. Esse primeiro espaço tem como finalidade

situar o visitante em relação ao tema central do Museu, introduzindo-o ao contexto histórico que evidencia a relação entre o porto e a ferrovia no processo econômico e urbano da cidade.

Figura 13 - Parte Inicial do Museu Ferroviário



Fonte: Arquivo pessoal (2025)

Segundo Miranda (2002), a efetividade da comunicação interpretativa depende da existência de um tema central que oriente a narrativa museológica e permaneça na memória do visitante até o final da visita. Considerando esse princípio, a escolha de iniciar o percurso com uma contextualização geral sobre as estradas de ferro e os portos constitui um aspecto favorável, pois oferece ao público uma base inicial que facilita a compreensão das informações apresentadas posteriormente.

Esse tipo de acervo, na perspectiva da interpretação patrimonial, é classificado como placas, painéis e letreiros. Segundo Murta e Goodey (2002), esses elementos devem apresentar uma estrutura clara e de boa qualidade, com textos simples, curtos e equilibrados, de modo a facilitar a compreensão do visitante. Porém, observa-se que a plotagem inicial do museu apresenta algumas limitações quanto a esse tipo de mídia interpretativa.

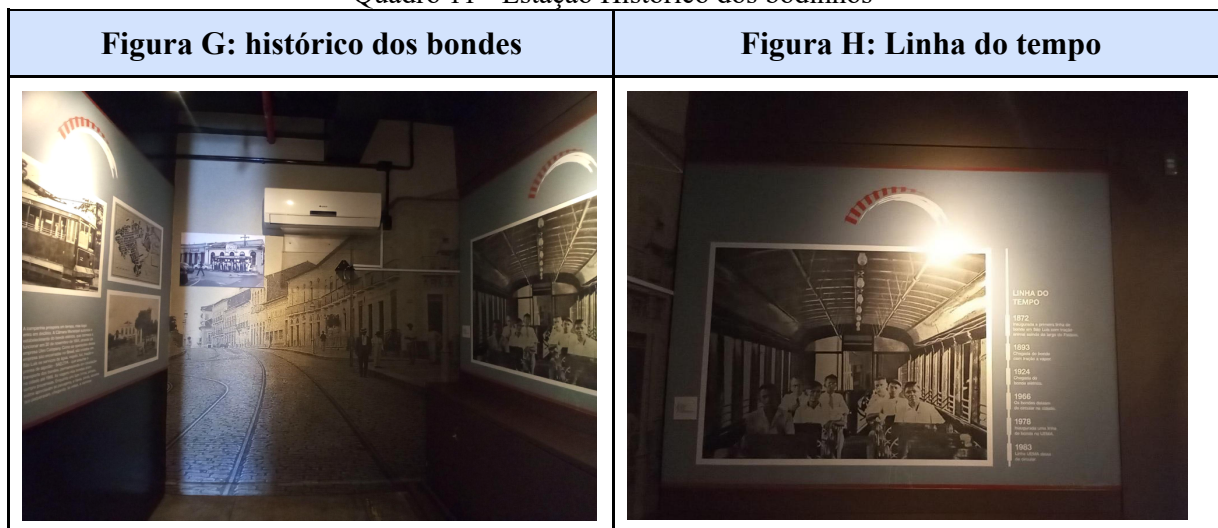
Embora o texto consiga resumir a ideia central do museu de forma ilustrativa, as letras são pequenas e sem formatação adequada, o que compromete a harmonia visual e a eficácia da comunicação interpretativa. Da mesma maneira, o nome do museu aparece logo abaixo das imagens, sem uma apresentação ou interação do mediador que contextualize o logotipo “Do Trilho ao Mar”, por exemplo, o que poderia contribuir para a acessibilidade visual.

Dessa forma, esses aspectos comprometem a clareza e a experiência do visitante, reduzindo o potencial educativo e interpretativo da mídia “placas e painéis”. Recomenda-se, portanto, a reformulação desses elementos, com ajustes no design gráfico, na formatação textual e na inserção de legendas. Além disso, a incorporação de recursos interativos, como QR Codes, poderia oferecer informações complementares, ampliando o engajamento do público e favorecendo a compreensão mais aprofundada do patrimônio apresentado.

### 6.1.2 Estação Histórico dos bondinhos e réplica

A segunda estação, localizada logo atrás da estação introdutória, corresponde ao conjunto expositivo dedicado ao histórico dos bondinhos de São Luís. Esse espaço é composto por duas plotagens: a primeira apresenta fotografias do bondinho da Serviços de Água, Esgoto, Luz, Tração e Prensa de Algodão (SAELTPA)<sup>19</sup> do século XX e a segunda exhibe uma linha do tempo abrangendo o período de 1872 a 1983 (Quadro 10), com o propósito de situar o visitante quanto à evolução histórica desse transporte urbano.

Quadro 11 - Estação Histórico dos bodinhos



Fonte: Arquivo pessoal (2025)

Nesta mesma estação, apresenta-se ainda a cenografia da metade de um bonde denominado São Pantaleão (Figura 14), confeccionado em ferro e madeira. Essa estrutura

<sup>19</sup> Em 1947, foi criado o Serviços de Água, Esgoto, Luz, Tração e Prensa de Algodão (SAELTPA) que manteve os bondes elétricos até o fim da década de 50. Deste órgão surgiu o Departamento de Transporte de São Luís, que assumiu os serviços de tração da cidade. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=434881>. Acesso em: 10 nov. 2025.

permite que os visitantes adentrem o espaço para assistir a um vídeo histórico que mostra o bonde que circulava nas dependências da Universidade Estadual do Maranhão (UEMA), antes da implantação do serviço de ônibus no campus.

Figura 14 - Bondinho São Pantaleão



Fonte: Arquivo pessoal (2025)

A proposta expositiva desta estação apresenta grande potencial interpretativo, especialmente pela possibilidade de imersão e de experiência que o vídeo (Figura 15) e a réplica do bonde proporcionam ao visitante. A mídia interpretativa utilizada corresponde ao tipo “multimídia e computadores”, a qual, segundo Costa (2014), emprega recursos tecnológicos para oferecer ao público uma interação mais dinâmica e envolvente com o conteúdo apresentado.

Figura 15 - Recurso do Vídeo Histórico



Fonte: Arquivo pessoal (2025)

Porém, as limitações identificadas comprometem parte desse potencial, pois a ausência de identificação e de legendas no vídeo, associada à baixa qualidade da iluminação do ambiente, prejudica a transmissão clara da narrativa proposta. As plotagens assim como na estação anterior apresentam novamente e falta de autoria e normalização, dessa maneira a ausência de autoria compromete a credibilidade do discurso museológico, uma vez que retira do público a possibilidade de identificar a fonte das informações.

Outro ponto crítico é a presença de dois trilhos originais instalados no chão do espaço sem qualquer identificação. No campo da interpretação patrimonial, essa ausência de informação configura uma lacuna no plano interpretativo em relação à montagem do objeto, fazendo com que ele esteja fisicamente exposto, porém simbolicamente invisível ao visitante.

Pelo observado, a experiência interpretativa pode ser realizada pelo visitante de forma autônoma; entretanto, devido à ausência de uma estrutura interpretativa clara e organizada, a compreensão do conteúdo exposto torna-se limitada. Segundo Tilden (1957), a interpretação é eficaz quando estabelece uma relação entre o conteúdo apresentado e a experiência ou personalidade do visitante.

Dessa maneira, a sugestão para potencializar essa estação é realizar uma reformulação das plotagens, assim como na estação anterior, com normalização textual e indicação de autoria. Recomenda-se também a melhoria da iluminação do ambiente, de modo a facilitar tanto a leitura dos textos quanto a visualização dos elementos da expografia.

Em relação ao trilho original, torna-se necessário adotar uma estratégia interpretativa que o valorize enquanto patrimônio material. A disposição atual, no chão e sem identificação, limita sua leitura pelo visitante. Integrá-lo à mídia “modelos e reconstruções” permitiria contextualizá-lo de forma didática, por meio de uma plataforma, vitrine ou painel que explique seu uso e significado histórico. Ao promover essa mediação, o museu potencializa a construção de vínculos afetivos e cognitivos entre o público e a memória ferroviária.

### 6.1.3 Estação Estrada de Ferro São Luís- Teresina

Na sequência do roteiro encontra-se dedicada à Estrada de Ferro São Luís–Teresina (Figura 16), eixo central da narrativa expográfica. O objetivo dessa estação é contextualizar os aspectos da economia maranhense no período de funcionamento da ferrovia, além de destacar que a Estação João Pessoa, onde atualmente funciona o museu, integrou essa linha férrea, sendo posteriormente sede da REFFSA.

Figura 16 - Estação Estrada de Ferro São Luís–Teresina



Fonte: Arquivo pessoal (2025)

O espaço é composto por uma plotagem com fotografias do trem de passageiros, da estrada de ferro e de uma linha do tempo histórica que contextualiza o funcionamento da ferrovia. Há também a presença de um rádio antigo, porém sem identificação, e de um projetor multimídia *touch screen* que, embora previsto para uso interativo, não se encontra em funcionamento. Quando o mesmo funcionava, o equipamento permitia ao visitante acessar curiosidades sobre a Estrada de Ferro São Luís–Teresina e sobre o prédio da Estação João Pessoa.

A análise evidencia que o potencial interpretativo desta estação é alto, sobretudo pela centralidade histórica da Estrada de Ferro São Luís–Teresina na construção da memória ferroviária maranhense. Porém, observam-se limitações semelhantes às identificadas nas estações anteriores, especialmente no que diz respeito à formatação, às legendas e à padronização das plotagens.

A presença do rádio antigo, tem potencial para enriquecer a narrativa, se fosse integrado à mídia interpretativa do tipo “demonstrações”, que, conforme argumenta Costa (2014), possibilita ao mediador apresentar o funcionamento e confecções de objetos, aproximando o visitante de uma experiência mais significativa. Dessa forma, o rádio deixaria de ser apenas um elemento decorativo para se tornar um recurso ativo na construção de sentidos dos visitantes.

Além disso, o projetor inativo reforça a importância da manutenção e atualização contínua dos equipamentos, especialmente quando utilizadas como instrumentos de mediação.

Tais recursos, quando funcionam adequadamente, colaboram para que a interpretação não apenas transmita informações, mas estimule a curiosidade e o envolvimento do visitante, de acordo com o quarto princípio de Tilden (1957), que destaca a necessidade de provocar o público para além da instrução.

Nesse sentido, uma alternativa seria reativar o projetor ou atualizá-lo, como depoimentos de ex-funcionários da ferrovia, documentos audiovisuais que ampliem a compreensão da Estrada de Ferro São Luís–Teresina. Outra possibilidade seria explorar a mídia “meios animados de exibição”, que, segundo Murta (2002), permite a introdução de elementos como som, luz e movimento no ambiente expositivo, intensificando a dimensão sensorial da experiência. O uso desses recursos fortaleceria a imersão do visitante e contribuiria para uma interpretação mais dinâmica da estação.

#### 6.1.4 Estação Ferrovia Transnordestina

A quarta estação do museu trata da Ferrovia Transnordestina (Figura 17), evidenciando sua importância para a continuidade do transporte ferroviário no Maranhão e a relação com a privatização da Estrada de Ferro São Luís–Teresina. O espaço inclui plotagens com imagens do trem, da rota e dos dormentes. Durante a mediação há uma conexão do conteúdo técnico, como a função dos dormentes, à narrativa histórica da ferrovia.

Figura 17 - Estação Transnordestina



Fonte: Arquivo pessoal (2025)

Entretanto, observa-se a presença de um Vira-trilho<sup>20</sup> original no chão (Figura 18), utilizado historicamente para movimentar os trilhos da estação. O objeto não possui identificação nem proteção, e embora esteja posicionado em local visível, sua ausência de mediação e segurança compromete tanto sua valorização quanto a experiência do visitante, pois qualquer pessoa pode manipulá-lo, causando acidentes ou desgaste do patrimônio.

Figura 18 - Vira-trilho



Fonte: Arquivo pessoal (2025)

Nesse contexto, a mídia interpretativa do tipo “demonstração” poderia ser aplicada por meio da construção de uma réplica do vira-trilho, permitindo ao público compreender seu funcionamento de forma segura. O uso dos meios e técnicas interpretativas de “multimídia e computadores”, poderiam exibir a utilização do equipamento por meio de vídeos, bem como dos dormentes também, assim ampliando a dimensão da experiência interpretativa. Essa mediação possibilitaria não apenas a proteção do objeto, mas também a compreensão concreta de seu funcionamento, reforçando a ligação entre o patrimônio material e alinhada aos princípios da educação patrimonial.

---

<sup>20</sup> Descrição coloquial para o Aparelho de Mudança de Via (AVM) que permite um trem mudar de uma linha ferroviária para outra.

### 6.1.5 Estação Fotografias das estações ferroviárias

Esta estação apresenta fotografias de estações ferroviárias de médio e pequeno porte do Maranhão (Figura 19), incluindo Timon, Riachão, Codó e Caxias. O conjunto expositivo consiste em uma plotagem em madeira de dimensões variadas, organizada verticalmente, permitindo ao visitante a visualização das imagens. O objetivo da estação é contextualizar cada local e exemplificar aspectos arquitetônicos e operacionais das estações por meio das fotografias.

Figura 19 - Estação Fotografias das Estações



Fonte: Arquivo pessoal (2025)

A interpretação patrimonial desta estação é moderada, podendo ser significativamente ampliada mediante ajustes na apresentação do acervo. A disposição das plotagens em alturas variadas, embora visualmente interessantes, exige iluminação adequada para facilitar a leitura e a observação dos detalhes, especialmente nas imagens localizadas nos níveis superiores e inferiores. Nesse contexto, a utilização de painéis rotativos, que permitam ao visitante girar ou manusear as imagens, possibilitaria a visualização frente e verso, enriquecendo a experiência sensorial e educativa.

Outra mídia interpretativa adequada para esta estação são as publicações impressas, que, segundo Costa (2014), funcionam como materiais de suporte à visita e podem ser levadas pelo visitante. Dessa forma, o público teria acesso a informações sobre a história de cada estação para leitura posterior, ampliando o aprendizado e promovendo a educação patrimonial.

Além disso, conforme Murta e Goodey (2002), a clareza e a acessibilidade do material expositivo são fundamentais para que diferentes públicos consigam apreender o conteúdo apresentado. Nesse sentido, a inclusão de placas explicativas adicionais ou pequenos textos ao lado das fotografias permitiriam equilibrar os elementos visuais e textuais, garantindo autonomia interpretativa mesmo na ausência de um mediador.

### 6.1.6 Estação Desenvolvimento Econômico

Nesta estação há plotagem com imagens e textos em conjunto com três televisores (Quadro 12) que apresentam vídeos relacionados à estação de Rosário, à passagem de trens pelos trilhos e ao depoimento de um ex-funcionário da ferrovia. O objetivo do espaço é oferecer uma compreensão do contexto econômico do estado e da rotina dos trabalhadores ferroviários, valorizando uma abordagem mais visual.

Quadro 12 - Estação Desenvolvimento Econômico



Fonte: Arquivo pessoal (2025)

O potencial interpretativo desta estação é alto, principalmente devido à presença dos vídeos, que despertam atenção e promovem maior envolvimento do visitante. Entretanto, a ausência de legendas nos vídeos e de áudio nos depoimentos limita a compreensão do conteúdo. Sem a mediação, o visitante pode não identificar quem está falando, qual é o contexto histórico ou a relevância econômica dos trechos exibidos nos televisores, comprometendo a eficácia da interpretação patrimonial e reduzindo o impacto educativo do espaço.

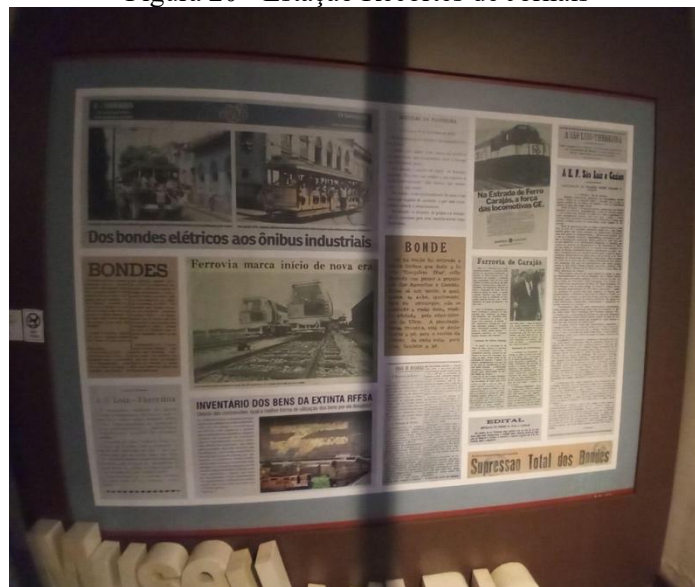
Para organizar o potencial interpretativo desta estação, recomenda-se a inserção de legendas nos vídeos, permitindo que o visitante compreenda o conteúdo de forma autônoma,

mesmo sem a presença de um mediador. Além disso, a estação poderia explorar a estratégia de “multimídia e computadores”, permitindo ao visitante selecionar vídeos, ativar legendas e acessar informações adicionais sobre os depoimentos e o contexto econômico exibido nos televisores. A utilização de QR Codes também se mostra pertinente, oferecendo acesso a conteúdos complementares e contextualizando ainda mais a experiência interpretativa.

#### 6.1.7 Estação Recortes de Jornais

A sétima estação apresenta plotagem de recortes de jornais (Figura 20), com o objetivo de demonstrar como a ferrovia era noticiada na época e destacar referências à Estação João Pessoa. A estação busca oferecer um panorama histórico e social da presença ferroviária, evidenciando tanto a percepção pública quanto a cobertura da imprensa sobre o tema.

Figura 20 - Estação Recortes de Jornais



Fonte: Arquivo pessoal (2025)

O potencial interpretativo desta estação é baixo, principalmente porque os recortes de jornais não apresentam identificação das fontes, datas ou contexto histórico. Além disso, a iluminação é insuficiente e a disposição inadequada do nome do museu no chão comprometem a experiência visual e a compreensão do visitante. Na ausência de mediação, torna-se difícil interpretar o conteúdo, reconhecer a importância histórica dos jornais e compreender a relevância da ferrovia na sociedade da época.

Segundo Tilden (1957), a interpretação deve transmitir significado e despertar interesse, e não apenas apresentar informações. No caso desta estação, a ausência de

contextualização e legendas limita o engajamento do visitante, tornando a experiência mais informativa do que interpretativa.

Portanto, para ampliar o potencial interpretativo, poderiam ser utilizadas mídias como publicações impressas, com folhetos ou guias contendo os recortes de jornais e explicações que permitam ao visitante levar o conteúdo consigo, reforçando assim sua compreensão; e a “multimídia e computadores”, que poderia também ser usada, se houvesse uma digitalização dos jornais, possibilitando ampliar as imagens, ler transcrições, ouvir narrações e contextualizar os fatos históricos, tornando a experiência mais interativa e enriquecedora.

#### 6.1.8 Estação Estrada de Ferro Carajás

A penúltima estação apresenta plotagens com fotografias da Estrada de Ferro Carajás e seus trens (Figura 21), com o objetivo de narrar a história da ferrovia, destacando o transporte de passageiros. Durante a visitação, o mediador envolve os visitantes ao questionar se j a viajaram de trem, criando uma conexão pessoal e estimulando a reflexão sobre a experiência ferroviária.

Figura 21 - Estac o Carajás



Fonte: Arquivo pessoal (2025)

Esta estac o é a única que apresenta legendas nas imagens, facilitando a compreensão do visitante e promovendo autonomia interpretativa. Além do que a intera o proposta pelo mediador contribui ainda mais para a educa o patrimonial, conectando

informações históricas às experiências pessoais dos visitantes. Porém, a ausência de iluminação adequada compromete a leitura dos textos e a visualização das imagens, limitando o aprendizado.

Uma forma de potencializar a interpretação desta estação seria estabelecer uma associação entre a estação da Estrada de Ferro Carajás e a estação de fotografias das estações ferroviárias, permitindo ao visitante perceber relações históricas entre ambas, principalmente no transporte de passageiros. Essa conexão fortaleceria a narrativa interpretativa, ampliando a compreensão do contexto ferroviário no Maranhão e promovendo uma experiência mais integrada entre os pontos do museu.

#### 6.1.9 Estação das Memórias

A última estação do roteiro do Museu Ferroviário segue a mesma lógica expositiva das anteriores, apresentando uma variedade de plotagens com fotografias impressas (Figura 22). As imagens retratam o antigo prédio da Estação João Pessoa, as oficinas que ali funcionavam e registros relacionados ao setor de Recursos Humanos da empresa. Por meio desse conjunto visual, a estação busca destacar tanto a evolução física do edifício quanto os aspectos sociais que marcaram a história da instituição, evidenciando o cotidiano dos trabalhadores e as relações estabelecidas naquele espaço.

Figura 22 - Estação das Memórias



Fonte: Arquivo pessoal (2025)

Apesar da ideia visual da estação ser interessante, as imagens não têm legendas, datas ou identificação das oficinas, o que dificulta bastante o entendimento do visitante. Além

disso, a forma como as fotos foram organizadas no espaço é confusa, pois não há separação entre as imagens do prédio e as das oficinas, prejudicando a sequência da narrativa e dificultando a interpretação do conteúdo.


Para atender aos princípios da interpretação patrimonial, seria necessário reorganizar a disposição das imagens, estruturando-as por blocos temáticos e adicionando legendas informativas. Essa organização favorece a leitura do conteúdo, permitindo que o visitante estabeleça relações claras entre o contexto histórico, o espaço físico e as atividades representadas. Assim, a mídia interpretativa de placas e painéis, tornam-se mais eficazes no processo comunicativo, equilibrando a ilustração com textos curtos e objetivos, conforme orientam Murta e Goodey (2002).



#### 6.1.10 Acervo Físico

Sobre o acervo físico disponível no Museu Ferroviário é bastante limitado e composto por poucos objetos representativos. Conforme informado na entrevista com a gestora Marla Campos (2025), essa redução se deve às dificuldades enfrentadas para montar uma expografia mais ampla, o que levou ao uso predominante de plotagens ao longo do espaço museal. Os poucos acervos físicos existentes são provenientes de doações do ex-funcionário da RFFSA.

Considerando essa limitação, optou-se por apresentar a análise dos objetos em formato de quadro, facilitando a visualização das informações pelo leitor. Dessa forma, o quadro a seguir organiza de maneira clara os itens identificados no acervo físico.

Quadro 13 - Acervo Físico do Museu Ferroviário

Acervo	Figura	Descrição	Observações
Cofre de Chumbo		Cofre de chumbo (aprox. 1 m de altura) era utilizado para guardar volumes, valores e documentos da antiga RFFSA.	Deveria ser melhor valorizado, pois não possui identificação organizada. Recebe iluminação insuficiente e necessita de melhor visibilidade.

Teodolito e estojo do teodolito		O teodolito é um equipamento topográfico utilizado no alinhamento dos trilhos.	Apesar de estarem protegidos dentro de uma cúpula de acrílico, precisam de uma melhor identificação e aumento das fontes das legendas.
Calculadora e placa de tombamento		A placa de tombamento contém o número do tombamento em metal (aquisição IPHAN)	Ambas estão protegidas dentro de uma cúpula de acrílico, mas não apresentam datação específica.

Fonte: Elaboração própria com base no roteiro de observação (2025)

No âmbito da interpretação patrimonial, os objetos do acervo se enquadram na mídia interpretativa de “exposições, mostras e vitrines”, comuns em espaços museológicos. Para que cumpram sua função educativa, é necessário que sejam acompanhados de um enfoque interpretativo capaz de revelar os significados e contextos históricos aos visitantes, conforme destaca Costa (2014). Nesse sentido, as legendas dos itens deveriam seguir uma estrutura padronizada, contemplando informações essenciais como autoria, datação, material, características e descrição, permitindo uma leitura mais completa e acessível do acervo.

Um aspecto positivo observado no Teodolito, na calculadora e na placa de tombamento é que todos estão protegidos por cúpulas de acrílico, garantindo maior preservação do patrimônio histórico. Contudo, esses objetos precisam de informações complementares que contextualizem suas funções e relevância. Painéis explicativos poderiam detalhar a importância do teodolito na engenharia ferroviária, o significado da placa de tombamento e o uso cotidiano da calculadora, ampliando o entendimento do visitante sobre a operação das ferrovias e o valor simbólico desses objetos.

O Cofre de Chumbo, por sua vez, apresenta grande potencial educativo, mas sua valorização atual é insuficiente. Localizado próximo à estação Recortes de Jornais, não possui iluminação e proteção ao redor, prejudicando tanto a preservação quanto a percepção do público. As Estratégias interpretativas envolvendo “multimídia e computadores” ou

“demonstrações” poderiam ilustrar como era o funcionamento do cofre no século XX, reforçando o contexto histórico e diminuindo o distanciamento entre o visitante e o objeto.

#### 6.1.11 Locomotiva Benedito Leite

Além do acervo físico interno do Museu Ferroviário, a locomotiva Benedito Leite (Figura 23) se destaca como um dos bens mais significativos do patrimônio ferroviário, mesmo não estando incorporada à exposição dentro do museu. Posicionada em frente ao Museu Portuário, trata-se de uma locomotiva original, que simboliza o desenvolvimento histórico do transporte ferroviário no Maranhão. Seu objetivo é permitir que os visitantes observem a locomotiva ao final da visita, destacando algumas de suas características e modos de uso por meio da mediação.

Figura 23 - Locomotiva Benedito Leite



Fonte: Arquivo pessoal (2025)

Pela relevância histórica da locomotiva, seu potencial interpretativo é alto; porém, para que cumpra plenamente sua função educativa, algumas questões precisam ser solucionadas. A principal delas é a ausência de proteção ao redor do equipamento; não há cobertura contra sol e chuva, nem barreiras que impeçam o contato direto dos visitantes com a locomotiva. Durante a aplicação do roteiro de observação, foi percebido que alguns visitantes chegaram a subir sobre o objeto, o que representa risco de acidentes e pode ocasionar danos ao patrimônio histórico.

Outro aspecto relevante refere-se à sinalização da locomotiva. Apesar de estar posicionada fora do ambiente interno do museu, ela integra o acervo pertencente ao complexo museal da RFFSA e, portanto, deve ser contextualizada. A presença de uma placa ou painel contendo dados sobre suas principais características, data de fabricação e histórico permitiria que os visitantes compreendessem seu valor patrimonial, indo além da simples atração visual.

Essa medida é especialmente importante considerando que muitos transeuntes se dirigem ao local apenas para tirar fotografias ao lado da locomotiva Benedito Leite, atraídos apenas por sua presença, sem acesso às informações que evidenciam seu significado histórico e educativo.

Em suma, a análise do acervo do Museu Ferroviário revela que, apesar de seu espaço ser relativamente pequeno, ele possui um grande potencial interpretativo na preservação da memória ferroviária do estado. A proposta central é promissora, mas o maior desafio está na falta de organização e estruturação do espaço expositivo, que inclui desde as plotagens e iluminação até a ausência de legendas adequadas nos objetos físicos.

Embora o museu tenha competência para a educação patrimonial, para que isso seja alcançado, é necessário investir em melhorias significativas. Uma reestruturação museal, que inclua a padronização das informações e a reorganização do espaço, permitiria que o acervo tivesse uma inserção mais eficaz no processo educativo. As observações indicam que há várias estratégias de interpretação patrimonial que podem ser implementadas, mesmo com os recursos atualmente disponíveis, enriquecendo assim a experiência dos visitantes.

Diante disso, a próxima seção se dedicará à análise do acervo do Museu Portuário, buscando identificar similaridades e diferenças que possam complementar a compreensão do potencial educativo dos dois espaços museais.

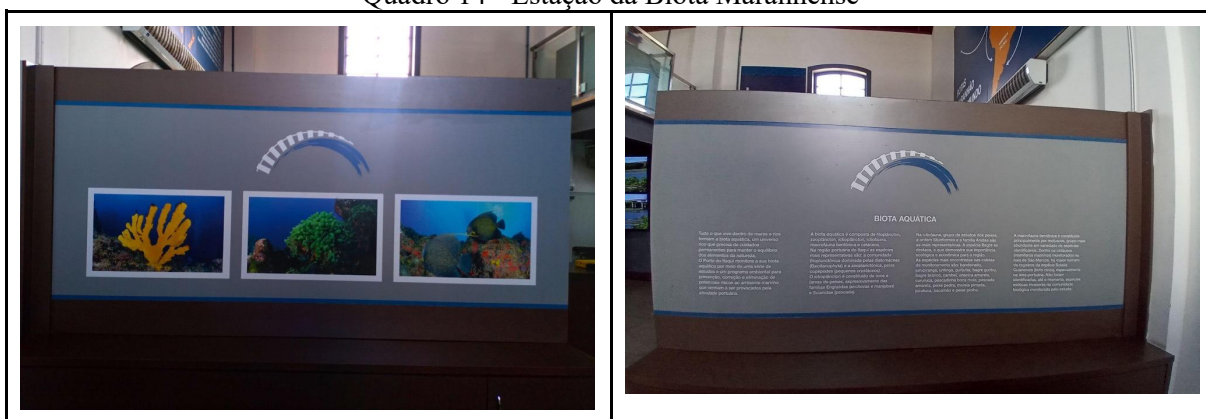
## **6.2 Resultados da Observação Direta: Acervo Portuário**

O Museu Portuário apresenta uma configuração distinta em relação ao Museu Ferroviário, sendo considerado mais tecnológico em comparação ao anterior. Seguindo a mesma estratégia de observação, onde os nomes das estações são criados especificamente para contextualizar o leitor na análise, uma vez que o roteiro não possui uma nomenclatura oficial, o primeiro espaço analisado no museu está relacionado à biota maranhense.

### **6.2.1 Estação da Biota Maranhense**

Logo na entrada do museu, à direita, encontra-se um painel em plotagem dedicado à biota aquática maranhense (Quadro 14). O objetivo deste ponto no roteiro é proporcionar uma primeira abordagem sobre o patrimônio natural do estado, por meio de textos explicativos e imagens, apresentadas em ambos os lados da plotagem.

Quadro 14 - Estação da Biota Maranhense



Fonte: Arquivo pessoal (2025)

Assim como as plotagens do Museu Ferroviário, as plotagens do Museu Portuário seguem um padrão semelhante de limitações, destacando-se pela ausência de legendas nas imagens, pela falta de formatação nos textos relativos à biota e pela sobrecarga de informações. De acordo com Goodey (2002), as placas e painéis devem seguir características específicas de montagem, sendo objetivas e focadas em reforçar os temas principais, além de direcionar o olhar do público de maneira clara e eficaz. Um excesso de texto ou a falta de recursos como legendas adequadas podem diminuir a capacidade de atrair e manter a atenção do visitante, prejudicando a compreensão do conteúdo.

Com base na interpretação patrimonial, algumas melhorias podem ser adotadas nesta estação. Além de reorganizar as mídias das “placas e painéis” conforme o planejamento interpretativo, poderiam complementar com “meios animados de exibição”. Através do uso de fones de ouvido com sons marítimos, o visitante seria estimulado para uma interação mais profunda e sensorial com o ambiente exposto, criando uma experiência imersiva e educativa, que envolve tanto o visual quanto o auditivo.

### 6.2.2 Estação Rota do Maranhão para o Mundo

Por se tratar de uma plotagem de grande dimensão (Figura 24) e estar localizada no ponto mais alto do espaço, a exibição desse painel pode variar conforme o mediador. A

sequência de apresentação ao visitante depende da abordagem adotada, podendo ser exibido logo após a estação da biota maranhense ou somente quando o visitante se encontra posicionado na parte superior do museu. O objetivo do painel é apresentar o processo histórico das rotas do Maranhão, destacando sua expansão e os produtos exportados pelos três portos do estado.

Figura 24 - Estação Rota do Maranhão para o Mundo



Fonte: Arquivo pessoal (2025)

O painel é um recurso interpretativo eficaz, pois apresenta informações de maneira dinâmica. Entretanto, para ampliar seu potencial interpretativo, a inclusão da mídia “publicação impressa” complementar essa estratégia, pois por meio dessa publicação o visitante poderia levar consigo informações adicionais ou curiosidades sobre a temática abordada no painel, promovendo um aprendizado duradouro.

### 6.2.3 Estação da Linha do Tempo

Esta estação apresenta uma plotagem de fotos e textos que ilustram a linha do tempo de 1912 a 1986 (Figura 25), com o objetivo de detalhar a formação e a expansão dos portos de São Luís, e contextualizar o visitante sobre o desenvolvimento histórico do setor portuário. Além disso, o ambiente conta com o nome do museu em um letreiro de ferro posicionado embaixo, servindo como elemento decorativo e de identidade visual.

Figura 25 - Estação Linha do Tempo



Fonte: Arquivo pessoal (2025)

A organização da linha do tempo cumpre seu papel de contextualizar as informações de forma clara e simples, alinhando-se à abordagem de Goodey (2002), que defende que uma placa bem estruturada reforça os temas de maneira a fixá-los na memória do visitante. Porém, assim como nas demais plotagens do museu, a linha do tempo apresenta formatação inadequada dos textos e a ausência de legendas nas imagens. Além de possuir um televisor que não está funcionando no momento e que poderia ser utilizado como recurso audiovisual.

Em relação ao letreiro com o nome do museu, seria mais adequado reposicioná-lo próximo à entrada do espaço, em vez de colocá-lo na "segunda" estação. Como ele representa a identidade visual do museu, sua localização deve ser estratégica, garantindo que tenha a devida importância e visibilidade e assim criando uma conexão mais próxima com o público, logo no início da visita e não sendo apenas um elemento decorativo.

#### 6.2.4 Estação Porto da Praia Grande

A estação apresenta uma plotagem composta por imagens e textos sobre o Porto da Praia Grande (Figura 26), abordando tanto a história do porto quanto o incidente do incêndio do navio Maria Celeste. O objetivo desta estação é situar o visitante em eventos da história portuária da região, estabelecendo uma conexão entre o patrimônio histórico e a memória local.

Figura 26 - Estação Porto da Praia Grande



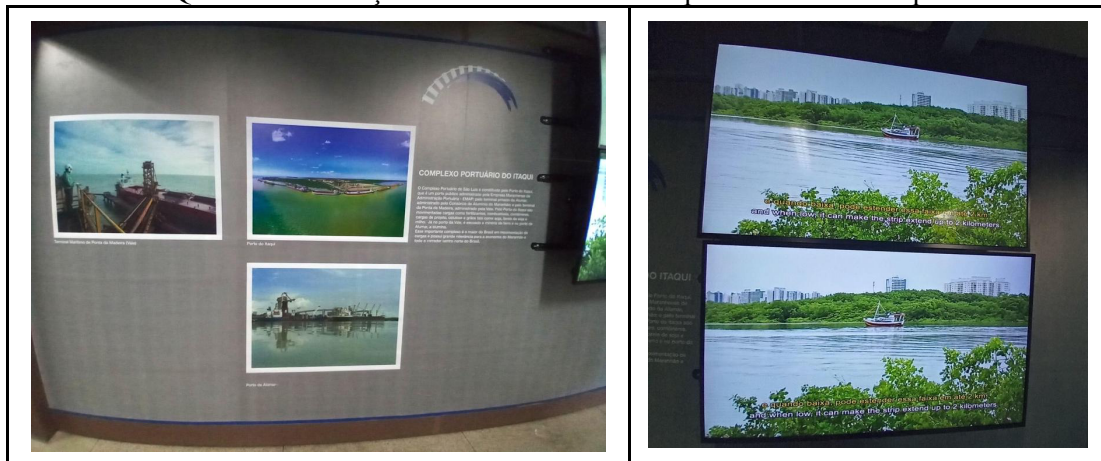
Fonte: Arquivo pessoal (2025)

O potencial interpretativo dessa estação é considerado médio, pois, embora as imagens possuam dimensões adequadas e as legendas estejam presentes, o texto é longo e apresenta letras pequenas, o que dificulta a leitura rápida e a assimilação das informações pelo visitante. De acordo com o décimo primeiro princípio de Beck e Cable (1998), a redação interpretativa deve ser focada nas informações que o público deseja saber e relacionadas às suas experiências pessoais. Dessa forma textos muito longos e repletos de informações podem diminuir a atratividade e absorção do conhecimento pelo visitante.

#### 6.2.5 Estação os Três Portos do Complexo Portuário Itaqui

Como nas demais estações, esta também apresenta uma plotagem com textos e imagens sobre os três portos que compõem o Complexo Portuário Itaqui, o Ponta da Madeira, o Porto do Itaqui e o Porto da Alumar (Quadro 15). Além disso, o espaço conta com duas televisões que exibem vídeos sobre a variação da maré, oferecendo ao visitante uma experiência visual imersiva do ambiente marítimo de São Luís.

Quadro 15 - Estação Os três Portos do Complexo Portuário Itaquí



Fonte: Arquivo pessoal (2025)

Conforme observado, os vídeos, que possuem legendas em português e inglês, conseguem atrair a atenção do visitante, especialmente no que diz respeito à dinâmica entre a maré e as atividades portuárias. No entanto, toda a informação textual está concentrada em um único bloco, o que dificulta a compreensão detalhada de cada porto individualmente. Segundo Miranda (2002), a interpretação deve despertar a atenção e a curiosidade do público; caso contrário, dificilmente o visitante absorverá o conhecimento de forma eficaz.

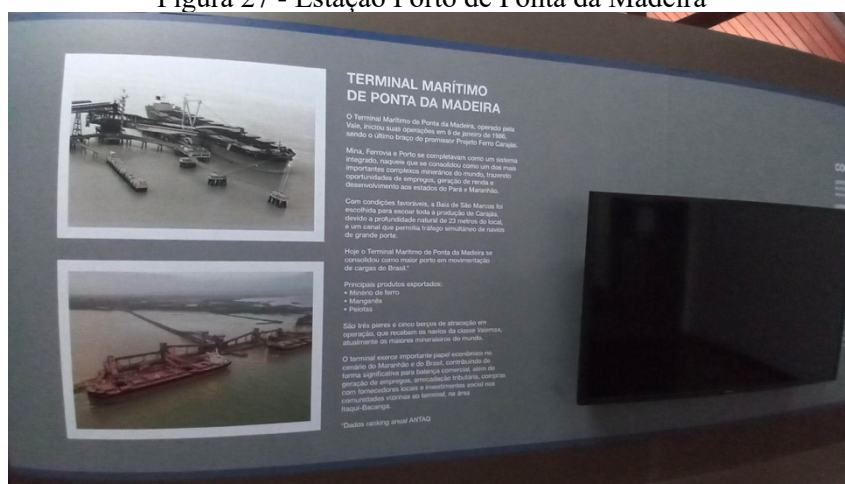
Dessa forma a organização do conteúdo textual em blocos informativos distintos poderia melhorar a clareza, tornando o aprendizado mais acessível e facilitando a compreensão detalhada sobre cada porto individualmente. Além disso, considerando que duas televisões estão exibindo a mesma informação, uma alternativa seria incorporar a mídia "multimídia e computadores" em uma delas. Isso permitiria que o visitante explorasse cada porto separadamente, oferecendo uma interação mais personalizada e aprofundada, com informações específicas sobre cada um dentro do complexo portuário.

Embora a proposta pareça condensar as informações, especialmente considerando que a parte superior do Museu já apresenta detalhes separados sobre dois portos do complexo, seria vantajoso oferecer uma interação inicial mais dinâmica. Uma abordagem distinta na apresentação do conteúdo ajudaria a criar uma transição mais envolvente, despertando o interesse do visitante desde o início do roteiro. Esse ajuste ajudaria a manter uma narrativa mais contínua e menos sobrecarregada, equilibrando profundidade e clareza.

## 6.2.6 Estação Ponta da Madeira

A partir desta estação, o roteiro segue para o andar superior do Museu. Este ponto do roteiro explora o funcionamento e a importância do Porto de Ponta da Madeira dentro do contexto econômico e operacional. A estação (Figura 27) apresenta uma plotagem de fotos do porto, acompanhadas de textos explicativos, que são complementados pelo auxílio de uma televisão exibindo algumas curiosidades sobre o porto privado. Esse conjunto de mídias visa proporcionar ao visitante uma compreensão mais ampla sobre o papel estratégico desse porto na economia nacional e internacional.

Figura 27 - Estação Porto de Ponta da Madeira



Fonte: Arquivo pessoal (2025)

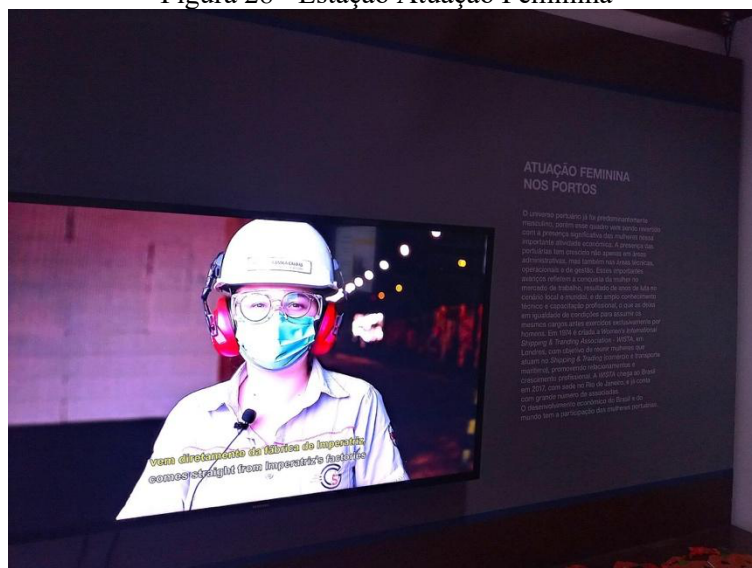
Com base no potencial interpretativo, a estação apresenta algumas oportunidades de melhoria. Há um excesso de informações sobre o porto, que poderiam ser reorganizadas e distribuídas desde o andar inferior, como sugerido na estação anterior. Essa separação tornaria a comunicação mais clara, permitindo que os elementos interpretativos fossem utilizados de maneira mais eficaz em conjunto com o uso dos televisores.

De acordo com Miranda (2002), a interpretação deve estimular no visitante a compreensão e a prevenção de problemas sociais e ambientais, entre outros. Assim, relacionar desafios e perspectivas sobre os impactos ambientais e sociais associados à implantação de portos, poderia enriquecer a experiência interpretativa e ampliar a reflexão crítica do público, pois, segundo o mesmo autor, a essência da interpretação patrimonial reside na mensagem produzida no processo comunicativo.

### 6.2.7 Estação Atuação Feminina nos Portos

Esta estação está posicionada ao lado da estação dedicada ao Porto da Madeira e remete à contextualização da atuação feminina no complexo portuário do Itaquí (Figura 28). Sua composição é estruturada por meio de plotagens de texto, acompanhadas de uma televisão que exibe depoimentos de mulheres que atuam em diferentes funções portuárias, com legendas em inglês e português.

Figura 28 - Estação Atuação Feminina



Fonte: Arquivo pessoal (2025)

Segundo Tilden (1957), a interpretação deve revelar significados, e não apenas transmitir informações. Nesse sentido, o uso de vídeos com depoimentos contribui para ampliar a dimensão interpretativa da estação, pois não apenas apresenta dados, mas expõe experiências humanas e sociais que aproximam o visitante do contexto real do trabalho feminino no porto. Esses relatos personalizam o conteúdo, facilitando a compreensão de aspectos pessoais e estruturais da atuação das mulheres no ambiente portuário.

Este tema é de grande relevância, sobretudo por se relacionar a um contexto histórico marcado pela predominância masculina nas atividades portuárias. Por isso, seria desejável que a estação oferecesse maior visibilidade ao papel feminino, utilizando outros recursos visuais que poderiam fortalecer a narrativa. A incorporação de mídias interpretativas, como as publicações impressas que destacassem as funções desempenhadas pelas mulheres, curiosidades sobre suas rotinas de trabalho e informações sobre os processos de seleção para essas vagas, poderia enriquecer a experiência do visitante. Esses elementos ampliariam a

compreensão sobre a relevância do tema e favoreceriam uma reflexão mais profunda acerca da participação feminina no contexto portuário.

#### 6.2.8 Estação Porto do Itaqui

Nesta estação, apresenta-se uma plotagem com uma fotografia do porto, acompanhada de uma televisão que exibe um vídeo aéreo e logístico (Figura 29). O objetivo principal é contextualizar que o Porto do Itaqui pertence ao Estado, além de destacar sua dimensão logística e sua importância econômica.

Figura 29 - Estação Porto do Itaqui



Fonte: Arquivo pessoal (2025)

O nono princípio de Beck e Cable (1998) destaca que os intérpretes devem priorizar a seleção e a precisão das informações apresentadas; ou seja, os mediadores devem ensinar de forma fundamentada, especialmente quando trabalham com conteúdos que dispõem de poucos objetos de apoio, garantindo que a comunicação siga os princípios interpretativos.

No caso desta estação, esse princípio se aplica na medida em que os mediadores devem correlacionar as informações apresentadas com as de outras estações, destacando características que as diferenciam, pontos essenciais e aspectos específicos do porto que possam captar o interesse do visitante. Esse cuidado evita a sensação de repetição ao longo do percurso e contribui para construir uma narrativa mais integrada, assim, reforçando a qualidade interpretativa da estação e prevenindo a superficialidade das informações.

### 6.2.9 Estação Variação de Maré

A penúltima estação apresenta uma plotagem composta por fotos e texto, posicionada ao lado de uma janela (Figura 30), permitindo que o visitante observe diretamente o mar e perceba a variação da maré ao longo do dia. Essa disposição integra o ambiente natural ao conteúdo expositivo, transformando a própria paisagem em um elemento interpretativo.

Figura 30 - Estação Variação de Maré



Fonte: Arquivo pessoal (2025)

Um dos critérios da comunicação interpretativa é estabelecer conexões com o entorno, encorajando os visitantes a explorar tanto os elementos edificados quanto os naturais. A estação atinge esse objetivo de forma direta, pois o visitante não apenas recebe informações sobre as características da variação de maré, mas também a observa em tempo real pela janela, fortalecendo o engajamento sensorial com o patrimônio.

De acordo com as observações do roteiro, percebe-se que os binóculos nem sempre são utilizados durante a visita à estação, e em alguns casos seu uso é raro. Além disso, dependendo do mediador, a explicação sobre a variação da maré e a observação do mar ocorre fora do espaço principal do museu, no trecho situado entre o Museu Portuário e o Ferroviário.

Outra limitação refere-se à apresentação textual, que, assim como em outras partes do museu, sofre com formatações inadequadas e textos muito longos. Por se tratar de um problema estrutural presente em ambos os museus, essa questão é omitida nas análises para evitar repetições. Apesar disso, o potencial interpretativo da estação é elevado, sobretudo devido à interação direta entre o visitante e o objeto observado. Entretanto, aspectos de

acessibilidade merecem atenção, já que a estação está localizada no andar superior e a janela apresenta altura reduzida, o que pode dificultar a experiência de alguns visitantes.

#### 6.2.10 Estação Destaque Maranhense de Exportação

A última estação do andar superior apresenta plotagens de imagens e textos, acompanhadas de uma televisão exibindo um vídeo sobre os produtos exportados pelo Porto do Itaqui (Figura 31). O vídeo complementa as informações visuais das imagens impressas, mas não possui legendas nem identificação clara do conteúdo, tornando a presença de um mediador necessária para a compreensão completa.

Figura 31 - Estação Destaque Maranhense de Exportação



Fonte: Arquivo pessoal (2025)

Esta estação apresenta potencial interpretativo ao abordar a relevância econômica do Porto do Itaqui, mas depende de ajustes para transmitir a informação de forma mais clara. Melhorias na objetividade, bem como a inclusão de identificação e legendas nas imagens e no vídeo, facilitariam a compreensão autônoma do visitante e o entendimento do conteúdo. Entende-se que o complemento desta estação está no painel interativo com jogos marítimos, posicionado ao lado.

Este painel touchscreen (Figura 32) possuía três jogos marítimos que permitiam ao visitante jogar e aprender sobre as exportações do Porto do Itaqui. Cada jogo possuía uma característica específica: um deles, por exemplo, consistia em encher graneis com itens de exportação, enquanto outro envolvia o posicionamento de contêineres nos navios cargueiros. Atualmente, porém, o painel não funciona mais devido à falta de manutenção, comprometendo a experiência interativa e educativa anteriormente oferecida.

Figura 32 - Painel Touchscreen Jogos Marítimos




Fonte: Arquivo pessoal (2025)




#### 6.2.11 Acervo Físico: Artefatos Náuticos

O acervo físico do Museu Portuário é composto por itens doados pela Sociedade dos Amigos da Marinha (SOAMAR/MA) e por peças adquiridas, como televisões, projetores, sistema de totem interativo, entre outros, além das maquetes de navios. De acordo com a gestora Marla Campos (2025), as aquisições voltaram-se principalmente aos recursos tecnológicos e foram financiadas em parceria entre a Secretaria de Estado da Cultura (SECMA) e a Vale.

Dessa forma, para facilitar a compreensão, a análise do acervo do Museu Portuário será organizada por grupos. No quadro a seguir estão apresentadas as nomenclaturas e descrições dos itens do grupo Artefatos Náuticos.

Quadro 16 - Artefatos Náuticos

Acervo	Figura	Descrição
Sextante e maquete de farol		Composto por Maquete de farol que é equipamento náutico usado na navegação costeira, e o Sextante um instrumento náutico para determinar a posição geográfica

Acervo	Figura	Descrição
Binóculo, código morse		São equipamentos de comunicação e visualização.
Rádio		Equipamento de comunicação emergencial, caso ocorra naufrágio.
Odômetro		Equipamento destinado a medição da distância.

Fonte: Elaboração própria com base no roteiro de observação (2025)

Este acervo náutico está localizado na parte térrea do Museu Portuário, distribuído em quatro cúpulas de vidro. É composto por binóculos, código Morse, rádio, relógio de bordo, odômetro, sextante e uma maquete de farol. O objetivo é principalmente visual, permitindo ao visitante observar os detalhes de cada equipamento.

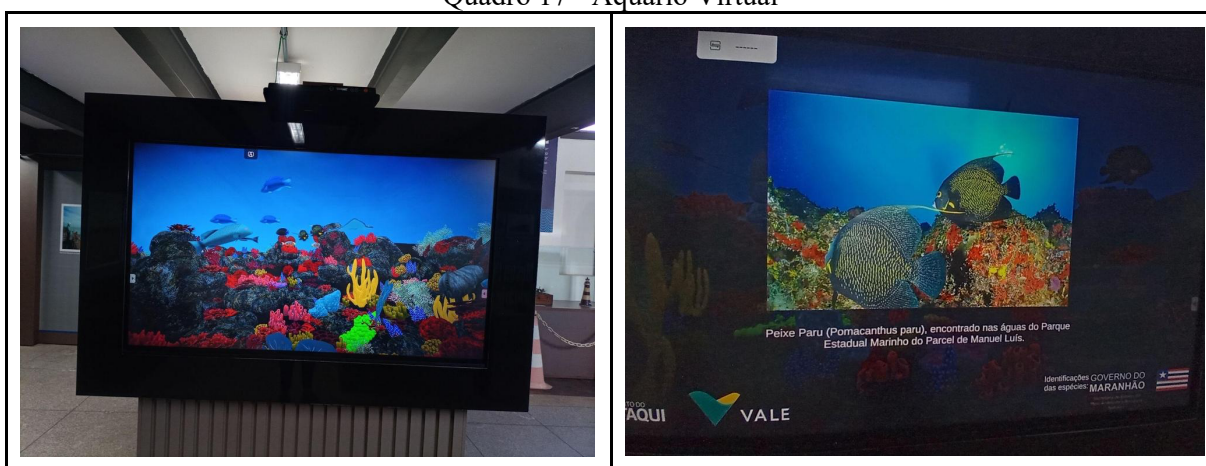
O acervo apresenta um bom potencial educativo, pois reúne itens que conectam os visitantes à prática marítima, porém há limitações que comprometem essa experiência. As legendas fornecem apenas a identificação dos objetos, sem informar datas de fabricação, especificações técnicas ou contexto histórico de uso. Ou seja, precisa de uma padronização entre as legendas informativas.

Nesse contexto, o uso de mídias interpretativas, com demonstrações por meio do mediador, poderia enriquecer a visita, permitindo que os visitantes participem e compreendam o funcionamento de equipamentos como o código Morse, o odômetro e outros artefatos de forma direta e interativa.

### 6.2.12 Acervo Físico: Aquário Virtual

O Aquário Virtual é composto por quatro grandes telões interativos *touch screen*, nos quais são exibidas imagens destinadas a apresentar as espécies marinhas do Parque Estadual Marinho Parcel de Manuel Luís (Quadro 17). O objetivo desse acervo é proporcionar ao visitante uma experiência visual e interativa, permitindo-lhe explorar a fauna aquática local por meio da interação direta com as telas sensíveis ao toque, onde ele próprio seleciona os conteúdos e as informações que deseja conhecer.

Quadro 17 - Aquário Virtual



Fonte: Arquivo pessoal (2025)

Este acervo configura-se como um dos elementos mais relevantes do Museu Portuário, apresentando alto potencial interpretativo. De acordo com Beck e Cable (1998), cabe aos mediadores da interpretação proporcionar experiências significativas aos visitantes por meio de programas e ações planejadas, capazes de estimular o envolvimento ativo do público. Nessa perspectiva, o acervo favorece um processo de imersão que ultrapassa a simples aquisição de novos conhecimentos, estabelecendo conexões mais profundas (Costa, 2014).

Porém, observa-se que o Aquário Virtual encontra-se atualmente sem funcionamento. As visitas seguem sendo realizadas, porém sem a apresentação ou mesmo a menção a essa estação, em razão da ausência de manutenção. Essa situação compromete a experiência interpretativa, uma vez que o aquário desempenhava papel fundamental no processo de aprendizagem relacionado ao patrimônio natural. As imagens apresentadas no quadro, portanto, constituem apenas registros de seu funcionamento no início do semestre de 2025, não refletindo o estado atual do equipamento.

Portanto o Aquário virtual mostra-se pertinente ao contexto da educação patrimonial, pois coloca o visitante como protagonista de seu próprio processo de aprendizagem. Nesse sentido, torna-se essencial a reativação do Aquário Virtual, por meio de ações de manutenção adequadas e da sinalização que destaque a relevância desse acervo para a compreensão do patrimônio natural do Estado, assim contribuiria para restabelecer a qualidade da experiência interpretativa oferecida pelo Museu Portuário.

#### 6.2.13 Acervo Físico: Maquete de Navio Graneleiro

Posicionada ao lado do Aquário Virtual e da estação Três Portos do Porto do Itaqui, a maquete é construída em madeira e protegida por uma cúpula de acrílico (Figura 33). Seu objetivo é representar um navio graneleiro, permitindo ao visitante observar de forma clara os principais elementos estruturais e funcionais desse tipo de embarcação.

Figura 33 - Maquete de Navio Graneleiro



Fonte: Arquivo pessoal (2025)

O uso da chamada “exposição, mostra e vitrine” no contexto da interpretação patrimonial, contribui para a conservação da maquete ao ser acessível como recurso visual para o público. Nesse contexto, o objeto funciona como uma importante ferramenta didática visual dentro do roteiro de visitação, auxiliando na compreensão da complexidade estrutural e operacional do transporte marítimo.

Entretanto, a ausência de um painel informativo mais completo, bem como a falta de padronização e aprofundamento das legendas quanto às funcionalidades, características e demais especificidades do navio graneleiro, limita o potencial interpretativo da maquete. A

implementação desses elementos fortaleceria a autonomia do visitante durante o percurso, beneficiando aqueles que optam por realizar a visita sem mediação e ampliando, assim, a eficácia educativa e comunicativa do acervo.

#### 6.2.14 Acervo Físico: Lanterna de Farol

A lanterna original (Figura 34), preservada sob uma cúpula de vidro, integra o acervo doado pela SOAMAR e compõe um dos itens de destaque da exposição. Sua função é oferecer ao visitante uma experiência visual direta, permitindo a observação dos detalhes estruturais e funcionais do equipamento utilizado na sinalização marítima.

Figura 34 - Lanterna de Farol



Fonte: Arquivo pessoal (2025)




A proteção da lanterna preserva o objeto e favorece a compreensão de sua função na sinalização marítima, ainda assim, o acervo não explora todo o seu potencial educativo. Observa-se que a cúpula não possui iluminação interna adequada, dificultando a visualização dos detalhes da lanterna. Além disso, falta uma legenda maior e padronizada que apresente informações essenciais, como autoria, material, função, contexto histórico e local de procedência, que são elementos museográficos fundamentais para a interpretação do público.

#### 6.2.15 Acervo Físico: Modelos de lanchas

Este grupo refere-se aos acervos das maquetes da lancha do Corpo de Bombeiros Guilherme IV, da lancha de praticagem e do rebocador Hugo, estando todas as peças preservadas sob cúpulas de vidro, localizadas no andar superior do Museu. O objetivo desses acervos é apresentar aos visitantes modelos específicos de embarcações marítimas que

desempenham papéis relevantes no funcionamento dos portos. No quadro a seguir, são representadas suas características construtivas e funcionais, permitindo uma compreensão detalhada das diferentes funções de cada embarcação.

Quadro 18 - Modelos de lanchas

Acervo	Figura	Descrição
Lancha do corpo de bombeiros João Guilherme IV		A lancha destinada às operações em portos para atendimento a emergências aquáticas em áreas portuárias.
Rebocador Hugo		O rebocador tem como função auxiliar na manobra, atracação e desatracação de navios em portos.
Lancha de Praticagem		A lancha de praticagem serve para guiar embarcações com segurança em portos e canais de acesso.

Fonte: Elaboração própria com base no roteiro de observação (2025)

Estes acervos destacam-se por serem os únicos a apresentar uma padronização nas legendas, incluindo informações como título, capacidade, características, autoria, local de fabricação, ano, tipo de material e suporte. Apesar dessa organização, observa-se que o nome de cada peça e sua função não recebem destaque suficiente, por isso uma apresentação mais centralizada e destacada do título e função, contribuiria para a valorização de cada maquete e facilitaria a identificação imediata pelo visitante, potencializando a experiência interpretativa.

Apesar da boa conservação, o acervo poderia explorar melhor seu potencial educativo por meio de estratégias de interpretação patrimonial. A utilização do meio e técnica “multimídia, e computadores”, possibilitaria demonstrar o funcionamento das embarcações e a aplicação prática de cada lancha, tornando a experiência mais envolvente e contribuindo para que o visitante compreenda seu papel histórico nos portos. De acordo com Murta e Albano

(2002), uma boa interpretação é sempre marcada pela qualidade da descoberta e das emoções, em vez de se limitar a transmitir apenas informações soltas.

#### 6.2.16 Acervo Físico: Maquetes de navios cargueiros

O último acervo analisado é composto por duas maquetes de navios cargueiros (Figura 35), confeccionadas em madeira, assim como as demais embarcações presentes no Museu Portuário. Esse conjunto permite ao visitante a visualização detalhada de mais um tipo de embarcação, complementada pela opção de ouvir sons característicos do navio, oferecendo uma experiência sensorial mais completa e imersiva.

Figura 35 - Maquete de Navio Cargueiro



Fonte: Arquivo pessoal (2025)

O acervo apresenta grande atratividade, especialmente para visitantes interessados em logística e transporte marítimo. Entretanto, a ausência de proteção física, uma vez que as maquetes não estão em cúpulas de vidro, expõe as peças a riscos de danos, sobretudo durante visitas com grupos numerosos, tornando impossível controlar o manuseio pelos visitantes.

Para garantir a preservação do acervo sem comprometer sua função educativa, seria recomendável a instalação de proteções adequadas, semelhantes às utilizadas nos demais acervos do Museu Portuário. Além disso, as legendas e textos de apoio devem estar sempre presentes, de forma clara e padronizada, para contextualizar cada objeto, conforme as características da sinalização interpretativa.

A experiência sensorial combinada, envolvendo estímulos visuais e auditivos, favorece a conexão do visitante com o tema portuário. Ao emitir sons característicos, o acervo

permite compreender o funcionamento do processo de sinalização entre os navios e o porto, tornando a experiência mais concreta. Segundo Costa (2014), o uso de mídias sonoras constitui um recurso auxiliar relevante, que contribui para a compreensão em experiências autoguiadas, ampliando o engajamento e facilitando a construção do conhecimento de forma mais participativa.

Portanto, diante das análises apresentadas sobre o acervo do Museu Portuário, concluir-se que diferentemente do Museu Ferroviário, o Museu Portuário apresenta uma diversidade de itens digitais e físicos, como plotagens, maquetes, vídeos, televisores etc., que favorecem diferentes formas de engajamento e aprendizado. A combinação de estímulos sensoriais e recursos visuais evidencia a intenção do museu de estabelecer uma comunicação mais dinâmica com seus visitantes, utilizando acervos interativos e estratégias expositivas que proporcionam experiências significativas sob o ponto de vista da interpretação patrimonial.

Entretanto, apesar desse diferencial, o acervo ainda enfrenta desafios que limitam seu potencial educativo, com textos extensos e pouco objetivos que dificultam a leitura e a assimilação das informações pelo público. Além disso, o não funcionamento de mídias digitais, como o Aquário Virtual e os jogos interativos, evidencia problemas de manutenção que impactam diretamente a experiência interpretativa. Dessa forma, ajustes na organização, na clareza da comunicação e na manutenção tecnológica são necessários para que o Museu Portuário possa explorar plenamente seus recursos educativos e interpretativos.

## 7 ANÁLISES DOS QUESTIONÁRIOS DA PESQUISA

Inicialmente, com o propósito de validar o instrumento de coleta de dados, foi realizado um pré-teste no dia 23 de maio de 2025, no Museu Ferroviário e Portuário do Maranhão, visando avaliar a estrutura do questionário, identificar possíveis deficiências e realizar os ajustes necessários antes da aplicação definitiva. Essa etapa preliminar possibilitou a identificação e correção das falhas, assegurando maior precisão e segurança ao instrumento utilizado na coleta final.

Após os ajustes realizados com base no pré-teste, foi elaborada a versão final do questionário, que serviu como instrumento oficial de coleta de dados desta pesquisa. Todas as perguntas que compõem o questionário foram previamente aprovadas pelo Comitê de Ética em Pesquisa, sob o parecer nº 7.417.291, validando que os procedimentos adotados atendessem aos princípios éticos necessários para a realização de pesquisa com seres humanos.

Dessa forma, o questionário final teve como objetivo avaliar as potencialidades interpretativas do Museu Ferroviário e Portuário do Maranhão, bem como compreender seu impacto na percepção do patrimônio cultural pelos visitantes. Para sua aplicação, foram utilizados 30 questionários impressos, distribuídos entre os dois espaços, sendo 15 destinados ao Museu Ferroviário e 15 ao Museu Portuário. Essa divisão buscou identificar possíveis diferenças nas percepções dos visitantes em relação aos dois contextos museológicos, considerando que, embora integrem um mesmo complexo, ocupam espaços físicos distintos e apresentam enfoques específicos.

A coleta de dados foi realizada ao longo de três semanas, entre 07 e 25 de novembro de 2025, período de baixa temporada em que o número de visitantes é reduzido. O instrumento, com 14 questões abertas e fechadas, é organizado por categorias. As cinco primeiras perguntas, referem-se à categoria Aspectos Gerais, visando caracterizar o perfil de participantes.

As demais questões foram estabelecidas com base na interpretação patrimonial, conforme Miranda (2002), Ham (1992) e outros autores da área, abrangendo as categorias: Atratividade, Compreensão, Mensagem Interessante, Roteiro e Ideia Central/Tema. Essas nove perguntas finais foram adaptadas de acordo com o contexto de cada museu, mantendo, contudo, a mesma estrutura para ambos os equipamentos. Dessa forma, o instrumento assegurou uniformidade na análise, ao mesmo tempo em que respeitou as particularidades de cada universo investigado. A seguir (Quadro 19), apresenta-se a estrutura completa do questionário.

Quadro 19 - Estrutura do instrumento de coleta

<b>Categoria</b>	<b>Nº de questões</b>	<b>Tipo de questão</b>
Aspecto gerais	5	5 fechadas
Atratividade	4	2 abertas, 2 semiabertas
Compreensão	2	2 semiabertas
Mensagem interessante	1	1 aberta
Roteiro	1	1 fechada
Ideia central	1	1 aberta
<b>Total:</b>	<b>14</b>	<b>Misto</b>

Fonte: Elaboração própria (2025)

Dando sequência à análise, o primeiro subitem é dedicado à apresentação das respostas às questões fechadas do questionário aplicado no Museu Ferroviário, considerando a caracterização dos participantes, da categoria Aspectos gerais. São dez perguntas que, embora estruturadas de forma objetiva, serão interpretadas de maneira descritiva, adotando-se uma abordagem qualitativa. Para as perguntas semiabertas, será aplicado o procedimento de análise de conteúdo proposto por Bardin (2016), garantindo sistematização e rigor na interpretação dos dados

### 7.1 Análises das questões fechadas do Museu Ferroviário

Os dados apresentados a seguir referem-se à categoria Aspectos Gerais, que tem como objetivo caracterizar o perfil dos participantes por meio de questões sobre localidade, faixa etária, escolaridade, já havia visitado o museu e como o participante descobriu o Museu Ferroviário e Portuário do Maranhão. Dessa maneira, como esta categoria é geral aos questionários dos dois museus, facilita a compreensão e a comparação dos resultados, fornecendo uma base para a análise dos dados específicos de cada equipamento do complexo cultural.

A primeira pergunta investigou a localidade dos participantes, considerando o contexto da baixa temporada turística. Todos os 15 respondentes eram residentes do Maranhão, indicando que, no período de aplicação, a amostra foi composta exclusivamente por visitantes locais. Esses dados evidenciam a presença significativa do público regional na visita ao Museu Ferroviário e Portuário durante períodos de menor demanda, permitindo analisar como os museus se relacionam com a comunidade local e atendem às expectativas desse público específico.

A observação durante a pesquisa revelou que, além de visitantes individuais, também ocorreram neste período de aplicação, muitas visitas em grupo, como as realizadas por

escolas públicas e privadas (Figura 36). Dessa forma, esses dados destacam a importância de direcionar iniciativas e atividades que fortaleçam a relação dos museus com a comunidade local, potencializando sua função educativa e interpretativa.

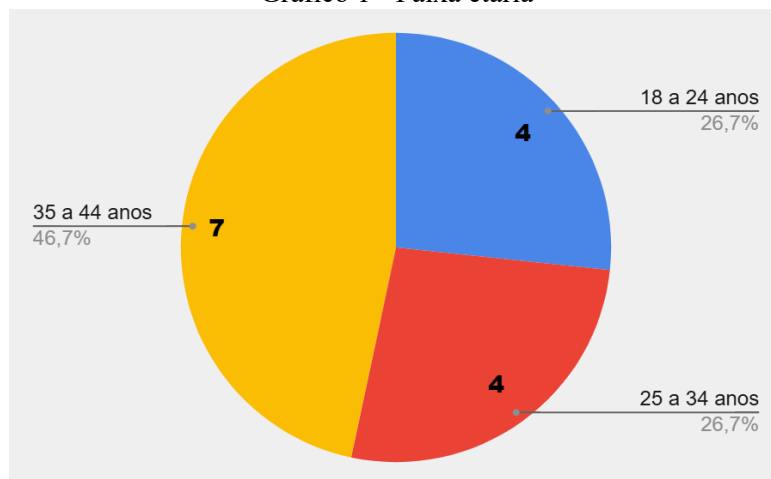
Figura 36 - Visitação em Grupo



Fonte: Arquivo pessoal (2025)

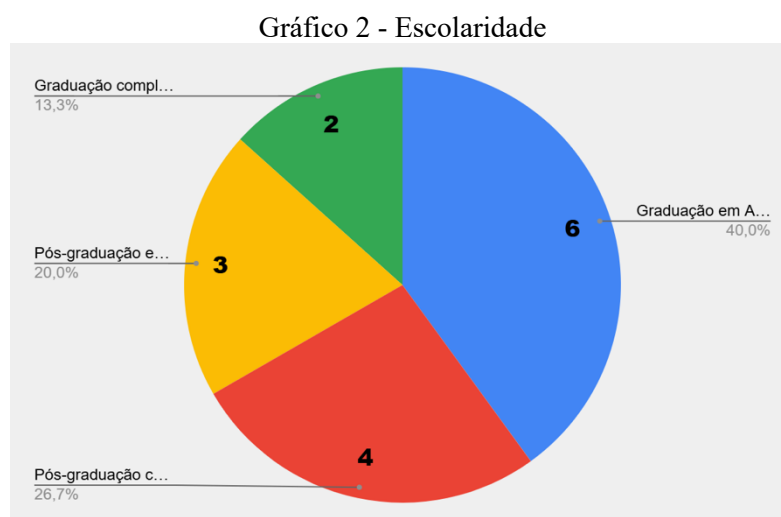
Sobre a identificação da faixa etária dos participantes revelou predominância do grupo da faixa de 35 a 44 anos (7 de 15), seguida pelas faixas de 18 a 24 anos e 25 a 34 anos (Gráfico 1). A presença desses grupos indica que os museus atraem visitantes de diferentes fases da vida adulta, o que sugere um alcance amplo dentro do público regional. O padrão observado sugere a necessidade de reflexão sobre como são as estratégias de comunicação e atratividade do museu, visando atender de forma equilibrada aos diferentes grupos etários

Gráfico 1 - Faixa etária



Fonte: Elaboração própria com base no resultado do questionário (2025)

Quanto à escolaridade (Gráfico 2), a maioria dos participantes da amostra possui nível superior, incluindo graduação e pós-graduação. Especificamente, seis entrevistados estão cursando graduação, quatro já concluíram pós-graduação, três estão com pós-graduação em andamento e dois possuem graduação completa. Esse perfil indica que os visitantes do museu apresentam um nível educacional elevado, o que pode influenciar tanto a forma como interpretam os conteúdos expostos quanto suas expectativas por experiências mais complexas e aprofundadas no espaço museal.



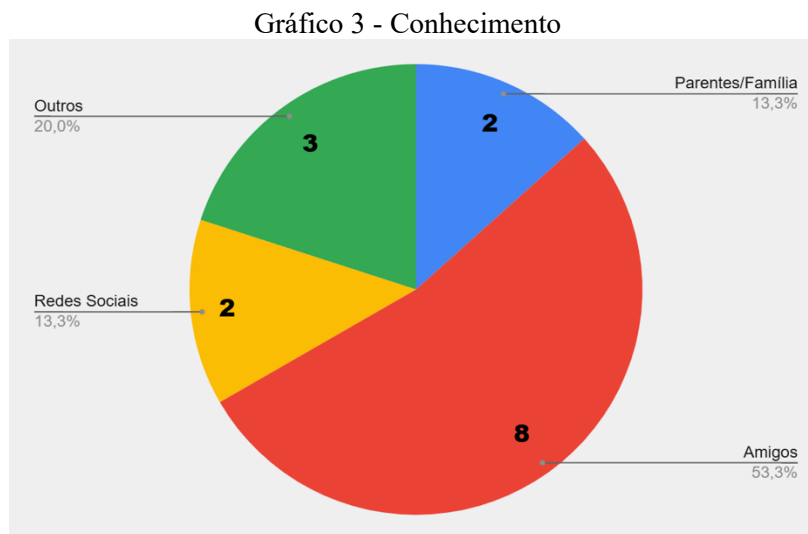
Fonte: Elaboração própria com base no resultado do questionário (2025)

Em relação à questão que investigava se os participantes já haviam visitado o Museu Ferroviário e Portuário anteriormente, observou-se que a maior parte dos entrevistados (11 de 15) nunca havia estado no espaço museológico, enquanto 4 relataram já tê-lo visitado pelo menos duas vezes. Considerando que todos os 15 entrevistados são residentes do Maranhão, o fato de 11 deles nunca terem visitado o Museu revela a existência de um distanciamento entre a população local e seu próprio patrimônio histórico-cultural.

Esse dado da pesquisa, mais do que um simples indicador de frequência, expõe uma fragilidade na integração do museu com a comunidade, que reforça que o museu precisa ampliar estratégias de sinalização, comunicação e marketing, para fortalecer seu papel como parte significativa da memória coletiva e da identidade cultural da população local.

No que diz respeito à última questão da categoria Aspectos Gerais, que investigava como os participantes tomaram conhecimento do Museu Ferroviário e Portuário (Gráfico 3), observa-se que a maior parte dos entrevistados (8 de 15) soube do museu por meio de amigos.

Seguidos, 3 participantes indicaram a opção “outros”, enquanto 2 afirmaram ter conhecido o espaço por intermédio de parentes e amigos e 2 pelas redes sociais.

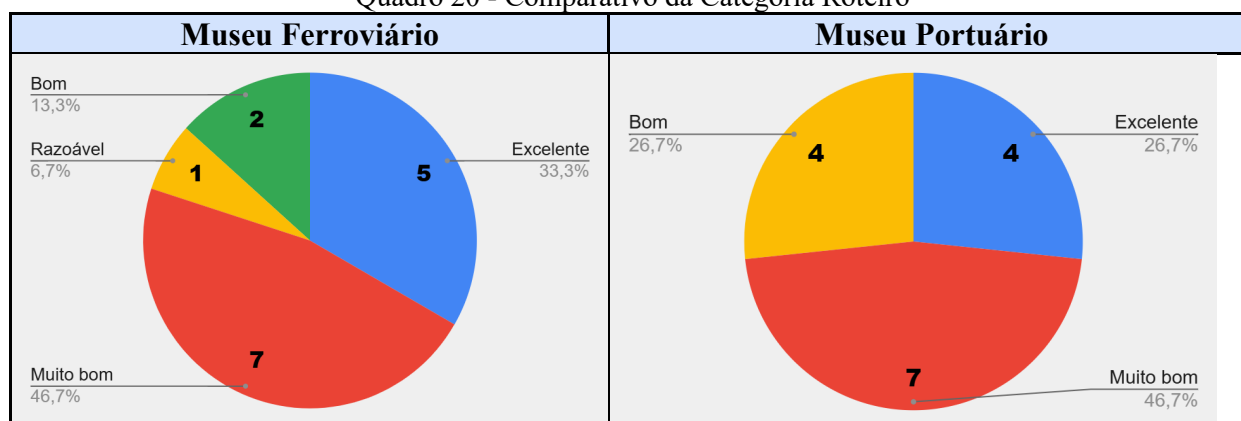


Fonte: Elaboração própria com base no resultado do questionário (2025)

Dessa maneira, percebe-se que o museu ainda não exerce uma comunicação relevante para o público maranhense. Assim como observado na análise anterior, nota-se novamente a pouca visibilidade do espaço, inclusive nas próprias redes sociais, o que dificulta o alcance de seu potencial interpretativo e de fortalecimento do sentimento de pertencimento da comunidade.

Encerrada a análise referente à categoria Aspectos Gerais, a investigação segue agora para a categoria Roteiro, que avalia a duração do percurso nos museus Ferroviário e Portuário. Nos dois espaços, o tempo médio do roteiro varia entre 30 e 40 minutos, dependendo do mediador e do público visitante, segundo a gestão. Diferentemente da análise anterior, nessa categoria interpretativa será possível comparar os dois espaços, permitindo identificar as diferenças na percepção dos visitantes em relação à experiência oferecida por cada equipamento. Para facilitar a compreensão, serão apresentados dois gráficos de pizza lado a lado, dentro de um mesmo quadro (Quadro 20).

Quadro 20 - Comparativo da Categoria Roteiro



Fonte: Elaboração própria com base nos resultados dos questionários (2025)

Conforme o quadro, segundo uma escala Likert que variava de excelente a péssimo, o Museu Ferroviário, teve avaliações referente a duração do roteiro com (7 de 15) participantes consideraram a duração como “muito bom”, 5 pessoas avaliaram como “excelente”, 2 classificaram como “bom” e apenas 1 avaliou como “razoável”. Já no Museu Portuário, a maioria dos visitantes teve opiniões próximas sobre a duração, sendo 7 avaliando como muito bom, 4 como excelente e 4 como bom.

De acordo com a interpretação patrimonial, o roteiro precisa seguir uma linha argumentativa estruturada, para que as informações sejam absorvidas durante a visita. Na ausência dessa estrutura, o público tende a questionar mais e pode perder o interesse na experiência (Miranda, 2002). Neste caso, é perceptível que, embora ambos os equipamentos tenham recebido avaliações majoritariamente positivas, houve uma avaliação isolada de “razoável” no Museu Ferroviário. Para esse entrevistado, a experiência pode ter sido menos aprofundada ou limitada pela duração do roteiro.

Ao comparar os dois museus, observa-se que o Museu Portuário recebeu avaliações distribuídas entre “bom”, “muito bom” e “excelente”, indicando uma percepção positiva mais padronizada. Do ponto de vista da interpretação patrimonial, essas diferenças mostram que a experiência do percurso não depende apenas do tempo disponível, mas também da mediação do patrimônio. Já no Museu Ferroviário, a ocorrência de uma avaliação “razoável” evidencia que, para alguns visitantes, são necessárias estratégias de interpretação para que o valor histórico e simbólico do acervo seja plenamente compreendido.

Dando continuidade, a próxima categoria da análise das questões fechadas refere-se à **Atratividade**, a primeira pergunta semiaberta, pois apresentam espaço opcional para comentários, é sobre a avaliação dos recursos/acervos disponíveis no Museu Ferroviário. A avaliação foi realizada utilizando uma escala *Likert*, cujos resultados são apresentados a seguir

(Quadro 21). No quadro, o número em cada célula representa a quantidade de entrevistados que atribuiu determinada classificação ao recurso.

Quadro 21 - Categoria Atratividade dos recursos disponíveis

<b>Recurso</b>	<b>Excelente</b>	<b>Muito bom</b>	<b>Bom</b>	<b>Razoável</b>	<b>Ruim</b>	<b>Péssimo</b>
<b>Painel principal</b>	4	7	4	-	-	-
<b>Bondinho São Pantaleão</b>	5	2	4	-	-	-
<b>Estações</b>	5	7	2	1	-	-

Fonte: Elaboração própria com base nos resultados dos questionários (2025)

Os dados referentes à atratividade dos recursos do Museu Ferroviário indicam que os visitantes percebem a maior parte dos elementos expositivos de forma positiva, mas com aspectos importantes que merecem atenção. O painel principal, por exemplo, foi avaliado como “muito bom” por 7 participantes e “excelente” por 4, enquanto outros 4 o classificaram como “bom”. Esse padrão revela que, embora o recurso seja atrativo para a maioria, nem todos os visitantes sentem que ele atinge seu pleno potencial interpretativo, sugerindo oportunidades de aprimoramento ou profundidade das informações apresentadas.

Quanto ao Bondinho São Pantaleão, trata-se de um espaço dinâmico que permite ao visitante entrar em uma réplica da entrada de um bonde, proporcionando uma experiência sensorial. Esse aspecto é fundamental para a interpretação patrimonial, impactando de maneira positiva a experiência dos visitantes. Como resultado, 5 consideraram “excelente”, 2 “muito bom” e semelhante o primeiro recurso avaliado, também 4 visitantes consideraram com “bom”.

Quanto às estações, a avaliação foi positiva, com 5 entrevistados com “excelente” e 7 com “muito bom”, porém a presença de uma avaliação “razoável” e 2 “bom” indica que nem todos os visitantes perceberam o mesmo nível de atratividade ou conseguiram se engajar com as estações em plotagens disponíveis no Museu Ferroviário, sendo essas a sua maior representação.

Dessa forma, os recursos do Museu Ferroviário até possuem potencial de atratividade e engajamento diante das avaliações, entretanto a ocorrência de respostas intermediárias, como “bom” e “razoável”, evidência que é necessário equilibrar experiências sensoriais com informações mais claras, garantindo que o valor histórico, cultural e simbólico do acervo seja transmitido de forma mais uniforme para todos os públicos.

Em relação à segunda pergunta da categoria Atratividade, os entrevistados foram questionados se indicariam o Museu Ferroviário para outras pessoas. Esta é uma questão semifechada, com as opções “sim”, “não” e “talvez”, e espaço opcional para comentários. Das 15 pessoas entrevistadas, todas afirmaram que indicariam o museu, sendo que 3 registraram justificativas, que serão analisadas segundo a análise de conteúdo de Bardin (2016), a seguir.

Quadro 22 - Categoria Atratividade indicação do museu Ferroviário

Codificação	Unidade de Registro	Subcategoria
Q2	“As pessoas precisam <b>conhecer o acervo</b> ”	Conhecimento
Q3	“Excelente”	Experiência
Q8	“Acredito que é uma <b>parte da história</b> de São Luís (MA) que precisa <b>ser conhecida</b> ”	Relevância Histórica

Fonte: Elaboração própria com base nos resultados dos questionários (2025)

A análise das respostas abertas mostra que o Museu Ferroviário possui boa atratividade, sendo inclusive indicado pelos visitantes para outras pessoas. Observando as subcategorias criadas, percebe-se que o museu tem relevância na abordagem do patrimônio ferroviário, considerado uma parte importante da memória de São Luís. Isso aparece nas falas dos entrevistados, quando afirmam que tanto o acervo quanto a história precisam ser conhecidos.

Essa percepção também é reforçada pela experiência descrita como “excelente” pelo entrevistado Q3, indicando que, além da apresentação comunicacional, o Museu Ferroviário consegue proporcionar, nesta análise em específico, uma experiência significativa ao público.

Ao analisar a categoria de **Compreensão** do Museu Ferroviário, foram incluídas duas perguntas semiabertas, com comentários opcionais. A primeira aborda a linguagem do acervo ferroviário apresentada nas plotagens das estações, enquanto a segunda refere-se à compreensão da mensagem transmitida pelo mediador.

Ambas as questões foram avaliadas utilizando a escala *Likert*, variando entre as opções: fácil compreensão, compreensão moderada, dificuldade de compreensão e linguagem extremamente técnica. No quadro, a seguir, o número em cada célula representa a quantidade de entrevistados que atribuiu determinada classificação.

Quadro 23 - Categoria Compreensão Museu Ferroviário

Pergunta	Classificação	Quantitativo de participantes
Como você avalia a linguagem do acervo Ferroviário (mídias, placas, folhetos)?	De fácil compreensão	13
	Compreensão moderada	2
Como você avalia a compreensão da mensagem conduzida pelo mediador durante a visita?	De fácil compreensão	12
	Compreensão moderada	3

Fonte: Elaboração própria com base nos resultados dos questionários (2025)

Com base nesses resultados, observa-se que, de maneira geral, a compreensão da linguagem do acervo é considerada adequada, já que 13 dos 15 entrevistados a classificaram como de fácil entendimento. No entanto, dois participantes apontaram uma compreensão moderada, ambos pertencentes à faixa etária de 25 a 44 anos. Esse dado ganha relevância quando comparado à análise da observação direta, na qual foi diagnosticada a falta de clareza nos textos das plotagens, além de trechos excessivamente longos. Esses fatores acabam dificultando uma leitura mais fluida e, por consequência, comprometem a compreensão do conteúdo, aspecto que dialoga com o que a interpretação patrimonial recomenda.

De maneira semelhante, esse resultado também se repetiu nos dados referentes à compreensão da mensagem transmitida pelo mediador. A avaliação de compreensão moderada foi atribuída pelos mesmos participantes da análise anterior, sendo que um deles, de codificação (Q9), justificou seu posicionamento da seguinte forma: “informações contextualizadas desencontradas.”

Essa observação evidencia que, mesmo quando a maioria dos visitantes não percebe incoerências, alguns participantes identificam falhas na forma como as informações são apresentadas no acervo e transmitidas pelo mediador. Esse comportamento foi particularmente observado em um participante com perfil de pós-graduação completa, dado já identificado na pesquisa. Dessa forma, para garantir uma experiência de aprendizagem eficaz, é recomendável revisar o alinhamento entre o conteúdo das exposições e a comunicação do mediador, promovendo uma interpretação mais precisa e coesa do patrimônio ferroviário.

Sendo assim, concluídas as análises apresentadas, a próxima subseção abordará as questões fechadas relacionadas ao Museu Portuário, dando continuidade aos dados obtidos na pesquisa de campo e, posteriormente, estabelecendo o comparativo entre ambos os equipamentos

### 7.1.1 Análises das questões fechadas do Museu Portuário

Os dados apresentados sobre o Museu Portuário iniciam-se pela categoria **Atratividade**, uma vez que a categoria Aspectos Gerais tinha como objetivo apenas caracterizar o perfil dos participantes da pesquisa. A primeira pergunta aborda a atratividade dos recursos disponíveis no Museu Portuário, utilizando uma escala Likert. As respostas estão apresentadas no Quadro 24, em que, como ao longo das análises, o número apresentado em cada célula representa a quantidade de entrevistados que atribuiu determinada classificação

Quadro 24 - Categoria Atratividade dos recursos disponíveis- Portuário

Recurso	Excelente	Muito bom	Bom	Razoável	Ruim	Péssimo
<b>Acervo de navegação</b>	6	6	3	-	-	-
<b>Estações</b>	6	8	1	-	-	-
<b>Maquete dos navios</b>	11	4	-	-	-	-
<b>Painéis (Portos)</b>	7	4	2	1	-	1
<b>Variação de maré</b>	4	3	1	-	2	2
<b>Locomotiva Benedito Leite</b>	3	7	1	2	-	1

Fonte: Elaboração própria com base nos resultados dos questionários (2025)

As maquetes de navios se destacaram como recurso mais atrativo, com 11 dos 15 participantes indicando como excelentes. Do ponto de vista didático, as maquetes funcionam como ferramentas pedagógicas eficazes, facilitando a interpretação do patrimônio e a conexão do público com o tema da exposição, permitindo assim que o visitante compreenda conceitos complexos de forma imediata.

Porém a locomotiva Benedito Leite recebeu classificação ‘péssima’, sendo justificada pelo participante Q6 com a observação: “não foi citado na visitação”. Essa resposta evidencia um problema central na mediação, a negligência de apresentar um elemento original da história ferroviária do estado.

Embora a locomotiva já apresente outras falhas mencionadas anteriormente, a ausência de destaque durante a visitação representa uma lacuna na experiência do público, pois impede que os visitantes reconheçam sua importância histórica e patrimonial. Esse caso reforça que a visibilidade e a contextualização de recursos expositivos são fundamentais para garantir que a atratividade e o aprendizado do público não sejam comprometidos, independentemente do objeto.

Assim como nesta justificativa, que foi possível graças à opção de comentários opcionais da questão semifechada, outros participantes também justificaram algumas de suas classificações. A exemplo, no que se refere à avaliação dos painéis relativos aos portos do Itaquí, entre outros, o participante de codificação (Q13) justificou sua avaliação como razoável por meio da seguinte declaração: “As três telas tira um pouco a atenção da explicação.”

Esta resposta apresentada pelo participante revela que embora o uso de telas e vídeos seja, em princípio, um dispositivo que contribui para o dinamismo da exposição e para o fortalecimento da interpretação patrimonial, o comentário evidencia que sua aplicação, nesse caso específico, não alcançou esta proximidade. Quando a relação não é bem equilibrada, o recurso que deveria potencializar a experiência pode transformá-la em um elemento de dispersão.

Dessa forma, a questão não está necessariamente no uso do recurso dos televisores nos painéis, mas possivelmente em como ele foi integrado ao discurso expográfico, que acabou reduzindo a qualidade de compreensão do conteúdo pelo visitante, ocasionando em uma classificação razoável.

Além desse comentário, outro recurso justificado pelos participantes foi sobre a variação de maré. Esse recurso apresenta algumas particularidades: em certas ocasiões, é disponibilizado o uso de binóculos e, em outras, essa opção não é oferecida aos visitantes. Dentre os 15 participantes, dois não quiseram classificar este recurso. Entre os três participantes que apresentaram justificativas, dois relataram não ter tido acesso aos binóculos durante a visita, enquanto apenas um afirmou ter utilizado o recurso. Por esse motivo, as respostas se distribuíram da seguinte forma (Quadro 25):

Quadro 25 - Categoria Atratividade Justificativas

Codificação	Unidade de Registro	Subcategoria
Q6	“ <b>não houve</b> , foi citado, mas a <b>janela estava suja</b> , não deu para ver”	Experiência insatisfatória
Q8	“pois <b>não fiz</b> a visualização da tábua de maré com o binóculo”	Ausência
Q13	“ Poderia <b>trabalhar um momento</b> específico com o binóculo, <b>talvez no andar de cima</b> , visto que se trata de uma <b>experiência</b> com os visitantes.”	Sugestão de melhorias

Fonte: Elaboração própria com base nos resultados dos questionários (2025)

Diante disto, a avaliação do recurso “variação de maré” mostra que a atratividade do museu não depende apenas da presença de elementos interativos, mas de como eles são oferecidos. Problemas como experiência insatisfatória (janela suja), ausência do recurso (binóculos não disponíveis) e oportunidades de melhoria (sugestão de uso em momento específico) evidenciam que a eficácia de um recurso depende da funcionalidade, disponibilidade padronizada para todos e integração à narrativa expositiva. Pequenos ajustes na mediação e na organização do recurso poderiam transformar essas experiências em momentos de engajamento e aprendizado patrimonial.

Em relação à segunda pergunta fechada da categoria **Atratividade**, sobre indicar o Museu Portuário a outras pessoas, 13 de 15 participantes responderam “sim” e apenas 2 responderam “talvez”. Embora não tenham sido fornecidas justificativas, os resultados indicam que, de maneira geral, os visitantes consideram a experiência positiva, mesmo diante de eventuais limitações nos recursos. A presença das respostas “talvez” reforça a importância de aperfeiçoamentos, sugerindo que melhorias poderiam aumentar ainda mais a satisfação e atratividade do público.

Seguindo as análises, na categoria Compreensão, as respostas dos participantes (quadro 26) indicaram uma avaliação positiva quanto à linguagem do acervo portuário, com 11 dos 15 participantes considerando-a de fácil entendimento. Entretanto, 4 entrevistados avaliaram a compreensão como moderada, sendo um deles (Q14) justificando: “os textos poderiam ser mais reduzidos e objetivos”.

Quadro 26 - Categoria Compreensão Museu Portuário

Pergunta	Classificação	Quantitativo de participantes
Como você avalia a linguagem do acervo Portuário (mídias, placas, folhetos)?	Fácil Compreensão	11
	Compreensão Moderada	4
Como você avalia a compreensão da mensagem/informação passada pelo mediador/intérprete?	Fácil Compreensão	12
	Compreensão moderada	3

Fonte: Elaboração própria com base nos resultados dos questionários (2025)

Segundo Murta e Goodey (2002), para que a interpretação patrimonial seja eficaz, placas e painéis precisam ser claros, diretos e de fácil compreensão, de modo a permitir que o visitante absorva e aprenda o conteúdo apresentado. No caso do Museu Portuário, embora a linguagem seja em geral acessível, os textos precisam ser aprimorados, garantindo que todos os públicos consigam interpretar e aprender de maneira plena o acervo exposto.

De maneira semelhante à avaliação da compreensão da informação transmitida pelo mediador, os resultados também foram positivos: 12 dos 15 participantes consideraram as explicações de fácil entendimento, enquanto 3 avaliaram como moderada. Embora não tenham sido fornecidas justificativas, é importante destacar que o mediador responsável pelas visitas ao Museu Portuário não é o mesmo do Museu Ferroviário, o que pode influenciar diferenças na percepção de clareza e didática entre os dois contextos.

#### ***7.1.1.1 Interpretação Comparativa das Perguntas fechadas do Museu Ferroviário e Portuário***

Com base nas análises dos dados das perguntas fechadas sobre o Museu Ferroviário e Portuário, apresentadas nos subitens anteriores, é possível realizar uma análise comparativa segundo as categorias da interpretação patrimonial. De acordo com Miranda (2002), uma boa atratividade é organizada por diversos fatores que podem influenciar a experiência do visitante. Nesse sentido, a atratividade é um conceito relativo, uma vez que cada pessoa possui experiências individuais.

Observou-se que em relação à atratividade dos recursos, ambos os museus apresentam elementos capazes de engajar os visitantes, mas com padrões distintos. No Museu Portuário, as maquetes de navios se destacaram como os recursos mais atrativos, com 11 dos 15 participantes considerando-as interessantes. Por outro lado, recursos como a locomotiva Benedito Leite e a variação de maré receberam avaliações inferiores, principalmente devido à

ausência, dificuldade de uso ou falhas na mediação, evidenciando a importância de disponibilizar recursos de forma coesa e integrá-los adequadamente ao roteiro expositivo.

No Museu Ferroviário, os visitantes atribuíram avaliações positivas à maior parte dos recursos, incluindo o painel principal, o Bondinho São Pantaleão e as estações. Todos os 15 participantes afirmaram que indicariam o museu, e alguns justificaram com comentários relacionados a conhecimento, relevância histórica e experiência significativa, reforçando a atratividade do acervo e sua função pedagógica. Apesar das limitações observadas no Museu Portuário, ele possui o diferencial de ser mais interativo que o Ferroviário, por meio dos recursos disponíveis, o que potencializa o engajamento do visitante durante a experiência de visita.

Na categoria **Compreensão**, Miranda (2002) destaca que a informação deve ser apresentada de forma clara ao público, evitando termos técnicos ou acadêmicos que possam dificultar a compreensão de diferentes perfis de visitantes. Nesse sentido, ambos os museus obtiveram resultados majoritariamente positivos. Contudo, mesmo com essa percepção favorável, pequenos ajustes nos textos e no alinhamento com a mediação podem tornar a experiência de aprendizagem mais uniforme, garantindo que todos os visitantes consigam interpretar o patrimônio de maneira eficaz.

## 7.2 Análises das perguntas abertas do Museu Ferroviário

Para a análise das quatro questões abertas aplicadas no Museu Ferroviário, utilizou-se o método de análise de conteúdo proposto por Bardin (2016). Essa abordagem permitiu uma sistematização rigorosa das informações coletadas, por meio da codificação e categorização dos dados textuais. As respostas foram organizadas a partir de categorias centrais, que refletem os principais aspectos da interpretação patrimonial discutidos anteriormente, acompanhadas das subcategorias resultantes do processo de categorização proposto pela análise de conteúdo.

Dessa forma, a seguir serão apresentados os primeiros dados referentes à categoria Atratividade, a qual é composta por duas perguntas abertas. Em seguida, serão exploradas as demais categorias conforme a estrutura definida. Essa organização permite uma compreensão aprofundada dos significados atribuídos ao patrimônio ferroviário pelos visitantes, evidenciando as dimensões valorizadas em sua experiência.

Diante disso, a pergunta analisada foi: O que mais chamou sua atenção durante a visita no Museu Ferroviário?, com base na análise de conteúdo, segundo Bardin (2016), foram identificadas sete subcategorias que sintetizam os principais sentidos atribuídos pelos

participantes às suas experiências no espaço expositivo. A seguir, o Quadro 27 apresenta a organização dessas subcategorias, acompanhadas das respectivas falas dos participantes e códigos identificadores.

Quadro 27 - Análise das percepções dos visitantes quanto ao que chamou mais atenção na visita

Subcategoria	Respostas	Código do questionários
Acervo fotográfico e imagens	“ <b>Fotos</b> e mapas retratando a história da ferrovia do Maranhão.”	Q1
	“as <b>imagens</b> e os objetos.”	Q2
	“”material físico e <b>fotográfico.</b> ”	Q3
	“as <b>imagens</b> e objetos, é curioso ver a retração de algo tão importante”	Q15
Objetos históricos Preservados	“a <b>preservação de itens</b> importantes para a história do sistema ferroviário”	Q5
	“os <b>artefatos</b> que compõem o acervo...”	Q6
	“alguns <b>utensílios antigos</b> , pela forma como ainda estão <b>preservados</b> ”	Q8
Memória/História	“Saber <b>como era</b> a locomoção (bonde) da população nas <b>décadas passadas</b> ”	Q7
	“A <b>história</b> e detalhes sobre o <b>local</b> (...)”	Q11
	“A explicação sobre a <b>história das ferrovias</b> ”	Q12
Infraestrutura	“ <b>Os murais</b> , porquê projetam uma boa conexão imagética”	Q9
	“(…) mas principalmente a <b>arquitetura</b> ”	Q11
Experiência	“A mediação, <b>foi esclarecedor. Enriquecimento cultural</b> ”	Q10
Críticas e insatisfação	“ <b>Infelizmente</b> , o que me chamou atenção <b>negativamente</b> , foi a <b>dificuldade</b> em manter o ambiente devidamente climatizado e a presença de peças com <b>defeitos</b> no local, por exemplo as lâmpadas responsáveis por iluminar alguns painéis”	Q14
Ausência de resposta	Não quis responder	Q4 e Q13

Fonte: Elaboração própria com base nos resultados dos questionários (2025)

Com base nesses dados, a subcategoria acervo fotográfico e imagens, observa-se que os elementos visuais possuem uma forte atração no processo de interpretação patrimonial. As respostas demonstraram que as fotografias, mapas e registros visuais formam meios de aproximar o público da história ferroviária, permitindo que os visitantes reconstruam mentalmente o passado a partir de evidências, reduzindo o distanciamento com a expografia.

Na subcategoria *Objetos históricos preservados*, evidencia-se a relação direta entre a materialidade do patrimônio expográfico e o modo como esses artefatos têm sido conservados. Os participantes ressaltam que o estado de preservação das peças foi o principal elemento que lhes chamou atenção, indicando que objetos bem conservados atuam como marcadores simbólicos da memória coletiva. Assim, a atratividade acontece não apenas pela presença dos artefatos, mas pela forma como sua conservação desperta interesse e aproxima o visitante da história.

Já a subcategoria *Memória/História* destacou o valor histórico e a memória social atribuídos à narrativa do Museu Ferroviário, evidenciando a importância da construção histórica durante a visita. Sob a ótica da interpretação patrimonial, elementos que despertam o imaginário, como as mídias “viagens imaginárias” na comunicação interpretativa, funcionam como técnicas que permitem aos visitantes refletirem de acordo com suas próprias experiências (Costa, 2014). Dessa forma, a atratividade desta subcategoria está na capacidade da história de envolver o visitante, ampliando sua compreensão sobre a relevância social e cultural da ferrovia.

Quanto à subcategoria *Infraestrutura*, observa-se que a atratividade está relacionada à ambientação do acervo e à percepção do espaço físico, especialmente em relação aos painéis e murais, conforme mencionado por alguns participantes. Isso indica que, na interpretação patrimonial desses visitantes, a estética do espaço desempenha um papel importante, sendo percebida como um dos elementos mais marcantes da visita ao museu.

Em relação à subcategoria *Experiência*, a visita foi marcada principalmente pelo papel da mediação, conforme destacado pelo participante Q10. De acordo com Beck e Cable (1998), os mediadores ou intérpretes são elementos-chave para transmitir e promover experiências significativas aos visitantes. Nesse contexto, eles potencializam a compreensão do patrimônio ferroviário, assumindo a função de educadores que apresentam a narrativa e provocam impacto direto na experiência do público.

Embora negativa, a subcategoria *Críticas e insatisfação* desempenha papel importante na análise da atratividade, pois evidencia os fatores que prejudicam a experiência e reduzem o engajamento do visitante. Na resposta codificada como Q14, notou-se que a

organização do ambiente físico impacta diretamente a forma como o visitante percebe e valoriza a exposição. Por isso, para esse participante, as falhas estruturais foram suficientes para comprometer a narrativa que o museu busca transmitir sobre o patrimônio ferroviário.

A última subcategoria *Ausência de resposta* sugeriu uma atratividade reduzida ou insuficiente para estimular a elaboração de percepções por parte de alguns visitantes. Estas duas ausências de manifestação, indicam indiferença, falta de envolvimento ou dificuldade de identificar um elemento que tenha se destacado durante toda a visita. Nesse contexto, ficam evidentes lacunas na comunicação museal, que demandam estratégias interpretativas capazes de atrair maior atenção e engajamento do público.

Dando continuidade às análises da categoria Atratividade, a próxima pergunta abordou a opinião dos participantes sobre a aparência e organização do Museu Ferroviário. A partir dessa questão, foi possível identificar quatro subcategorias principais, conforme apresentado no Quadro 28: Ambiente Organizado; Conservação do acervo; Iluminação Insuficiente e Críticas ao espaço.

Quadro 28 - Subcategorias referentes à opinião sobre aparência e organização do Ferroviário

Subcategoria	Respostas	Código dos questionários
Ambiente organizado	“Achei bem explicadinho tudo, fotos e quadros bem grandes e localizados, <b>bem organizado</b> ”	Q1
	“Bem distribuído e <b>muito organizado</b> ”	Q3
	“Bem <b>detalhado</b> e explicativo”	Q5
	“ <b>bem organizado</b> (...)”	Q6
	“A organização é <b>ótima</b> (...)”	Q7
	“Achei <b>bem organizado</b> (...)”	Q8
	“(...)porém a organização do espaço é <b>boa</b> ”	Q9
	“Toda a estrutura e objetos bem preservados e organizados”	Q15

Conservação do Acervo	“ Estão em <b>bom estado</b> de conservação”	Q2
	“Está <b>bem conservado</b> , bem apresentado”	Q10
	“Eu gostei é <b>conservada</b> e minimalista”	Q11
	“ <b>Gostei bastante</b> do acervo exposto e da comunicação visual”	Q12
	“ <b>Acervo bem conservado (...)</b> ”	Q14
Iluminação insuficiente	“Muito <b>quente</b> o local e <b>escuro</b> ”	Q4
	“(…)algumas partes a iluminação <b>não é boa</b> ”	Q6
	“(…) mas precisa de <b>mais iluminação</b> ”	Q7
	“(…) porém achei <b>pouco iluminado</b> ”	Q8
Críticas ao espaço	“ <b>Deixa muito a desejar</b> quanto a questão acervo (...)”	Q9
	“O clima a tarde impacta um pouco no bem estar da vista, por alguns pontos <b>não pega ar condicionado/espacos pequenos</b> ”	Q13
	Disposição do espaço um pouco <b>confusa. Espaço reduzido e apertado</b> ”	Q14

Fonte: Elaboração própria com base nos resultados dos questionários (2025)

A partir das respostas, a análise das subcategorias sobre os meios utilizados no Museu Ferroviário indica uma avaliação positiva, com destaque para a organização visual. Na subcategoria *Ambiente organizado*, os participantes ressaltaram a distribuição eficiente de painéis, fotos e quadros, bem como a disposição geral do espaço, apontando que esses elementos facilitam a compreensão do acervo e proporcionam uma experiência mais agradável durante a visita.

Semelhante à subcategoria anterior, a subcategoria *Conservação do Acervo* também apresentou resultados positivos, com cinco participantes elogiando o acervo e seu estado de

preservação. Os comentários destacaram que as peças estavam “bem conservadas”, “bem apresentadas” e com uma exposição “minimalista”, indicando que a conservação é um fator importante para a atratividade do museu.

Porém, alguns participantes apontaram aspectos que podem ser aprimorados, principalmente na subcategoria *Iluminação insuficiente*. Os relatos indicaram problemas de luminosidade e conforto térmico, com algumas áreas pouco iluminadas ou excessivamente quentes. Esses fatores evidenciam que a iluminação e a climatização não podem ser negligenciadas quando se pretende proporcionar uma visita que combine aprendizado e conforto ao público.

Já na subcategoria *Críticas ao espaço*, as insatisfações continuaram em relação aos aspectos estruturais, como espaços reduzidos, disposição confusa e acervo limitado. Por isso, a elaboração de um plano museológico, bem como de um plano interpretativo caso se opte pelo uso desta metodologia, torna-se essencial. Um plano museológico seria suficiente para organizar a disposição dos objetos, otimizar a circulação do público e estruturar de forma clara a narrativa do acervo, garantindo que a experiência do visitante seja mais agradável, compreensível e enriquecedora.

A próxima categoria relacionada à interpretação patrimonial foi **Mensagem Interessante**. Essa categoria baseou-se em uma única pergunta aberta: Qual sua opinião sobre como o roteiro foi organizado, do começo ao fim?. A partir da análise das respostas, utilizando a técnica de análise de conteúdo de Bardin (2016), emergiram quatro subcategorias. A seguir, no Quadro 29, apresentam-se os dados coletados e a análise correspondente.

Quadro 29 - Subcategorias da categoria Mensagem Interessante referentes à opinião sobre as informações gerais do patrimônio ferroviário

Subcategoria	Respostas	Código do participante
Clareza e Didática	“Muito <b>legal</b> , bem explicado”	Q1
	“Muito bom, objetivo, de <b>fácil raciocínio</b> ”	Q3
	“ <b>Muito bom</b> (...)”	Q5
	“ <b>Bem didático</b> ”	Q6
	“ <b>Ótimo</b> , bem desenvolvido, bem completo”	Q10
	“ <b>Muito bom</b> , pois traz partes interessante das ferrovias”	Q12
	“ Bem estruturado, <b>didático</b> e explicativo”	Q14
	“Gostei, <b>achei coerente</b> , bem detalhado”	Q15
Organização e sequência	“ Os mediadores tiveram o <b>cuidado de dividir o grupo</b> para <b>facilitar a observação</b> dos adolescentes durante o tour, proporcionando tranquilidade e <b>organização</b> a sequência do roteiro “	Q2
	“ O roteiro é <b>bem organizado</b> e constrói uma <b>linha do tempo</b> que fica na cabeça”	Q7
	“ Organizada”	Q11
Dinamismo	“ (...) permanecendo o <b>dinamismo</b> e compreensão do usuário”	Q5
	“ Houve <b>conexão</b> ”	Q8
	“Bom”	Q9

Sugestão de melhoria	“Seria interessante mostrar os <b>diferentes tipos de trilhos, maquetes</b> com diferentes tipos de trem”	Q4
	“Foi conduzido muito bem, <b>só sentir um pouco de falta em explorar</b> mais as telas/vídeos (cada pessoa) e <b>os objetos</b> (toque) não sei se é possível também”	Q13

Fonte: Elaboração própria com base nos resultados dos questionários (2025)

Com base nesses dados, observa-se que as informações sobre o patrimônio ferroviário são bem transmitidas, especialmente na forma como o conteúdo é organizado e apresentado. Por outro lado, também surgiram opiniões críticas. A subcategoria *Clareza e Didática* revelou que a maioria dos visitantes percebeu o roteiro do Museu Ferroviário como bem desenvolvido e didático (Q1, Q3, Q5, Q6, Q10, Q12, Q14, Q15). Esse resultado reforça um ponto central da interpretação patrimonial: a mensagem precisa ser transmitida de maneira clara e relevante para todos os visitantes (Miranda, 2002).

Os dados indicam que, no que se refere à subcategoria *Organização e sequência*, o museu apresenta certo nível de estruturação no percurso mediado. Como observado nas respostas, os mediadores optam por dividir os visitantes para facilitar o acompanhamento da visita em grupos. Essa prática dialoga com o princípio interpretativo proposto por Ham (1992), citado por Miranda (2002), segundo o qual as ideias devem ser adaptadas à capacidade de absorção do público.

Porém, embora a divisão dos grupos seja uma estratégia pertinente, a análise revela limitações impostas pela própria estrutura física reduzida do museu. Nesse contexto, grupos numerosos como os de 10 a 15 pessoas, comprometem a eficácia da interpretação, mesmo quando bem avaliados por alguns visitantes, como o participante Q2. Para que a experiência interpretativa atinja plenamente seu potencial, seria mais adequado trabalhar com grupos significativamente menores, entre 4 e 5 pessoas, de modo a assegurar a qualidade da mediação e permitir a interação necessária entre mediador, ambiente e público.

Já a subcategoria *Dinamismo*, ressalta que o roteiro foi capaz de manter a atenção e engajar os visitantes ao longo da visita, conforme evidenciado pelos participantes (Q5, Q8 e Q9). Comentários como “houve conexão” e “permanecendo o dinamismo e compreensão do

usuário” sugerem que a troca entre atividades, explicações e momentos de mediação contribuiu para tornar a experiência mais fluida e envolvente.

Neste contexto, para esses participantes em específico, o roteiro apresentou boa capacidade de promover compreensão e manter o interesse, aspecto que dialoga com resultados já observados em outras subcategorias analisadas. Assim, a predominância de avaliações positivas aponta que a dinâmica adotada pelo museu favoreceu a interação e a narrativa.

Porém, a subcategoria *Sugestão de Melhoria* revela pontos importantes a serem considerados para o aperfeiçoamento do roteiro interpretativo. Os participantes recomendaram a inserção de maquetes, variações de trilhos, objetos para exploração e telas interativas, indicando que o uso de recursos complementares pode ampliar o interesse e aprofundar o envolvimento do público com o conteúdo apresentado.

Essas sugestões dialogam diretamente com as estratégias da interpretação patrimonial do tipo “demonstração”, cuja eficácia reside na oferta de experiências sensoriais e manipulativas. Se essa mídia estivesse disponível, os visitantes poderiam observar e interagir com mecanismos e objetos, compreendendo seu funcionamento de maneira mais concreta. Cabe ressaltar, que a impossibilidade de toque nos itens expostos, se deve ao fato de as peças serem originais, por isso a justificativa expressada pelo participante Q13, que apontou a falta de maior proximidade e interatividade durante a visita.

Dessa forma, finalizando as análises das perguntas abertas do questionário aplicado no Museu Ferroviário, apresenta-se a última categoria: Ideia Central. Esta categoria buscou avaliar a impressão geral deixada pela visita, por meio da pergunta: Se você pudesse avaliar em uma palavra ou frase qual foi a sensação de sua experiência no final do percurso da visita do Museu Ferroviário, qual seria? Por se tratar de uma questão aberta, voltada à experiência individual dos participantes, as respostas foram variadas e originaram quatro subcategorias distintas, cada uma representando uma percepção única sobre a visita. Conforme apresentadas a seguir.

Quadro 30 - Subcategorias da categoria Ideia Central referentes à sensação final da experiência de visita ao Museu Ferroviário

Subcategoria	Respostas	Código do participante
	“Muito <b>enriquecedor</b> de história”	Q1
	“Rico de <b>conhecimento</b> ”	Q3

Conhecimento e aprendizagem	“Enriquecedora”	Q5
	“Conhecimento”	Q7
	“ <b>História</b> desconhecida”	Q8
	“ <b>Inserção de novos conhecimentos</b> acerca das imagens do espaço ferroviário”	Q9
	“Me perguntaria de que forma <b>esse conhecimento agregaria</b> para mim, em quais áreas da minha vida <b>fazem sentido</b> ”	Q13
Valor histórico e patrimonial	“Muito <b>enriquecedor de história</b> ”	Q1
	“ <b>História</b> desconhecida”	Q8
	“ <b>Vale a pena conhecer</b> o local do trilho ao mar”	Q15
Emoções e impressões	“Vintage”	Q2
	“Surpresa”	Q4
	“Maravilhoso”	Q10
	“Nostálgico”	Q11
	“Muito bom”	Q12
	“Instigante”	Q13
Limitações estruturais	“ Boa, porém <b>achei o museu pequeno</b> ”	Q6

Fonte: Elaboração própria (2025)

A subcategoria *Conhecimento e Aprendizagem* evidencia que os visitantes reconhecem no museu um espaço de forte potencial educativo. Termos como “enriquecedor”, “rico de conhecimento” e “inserção de novos conhecimentos sobre o espaço ferroviário” revelam que a experiência promoveu ampliação cognitiva, principalmente no que se refere à história e ao patrimônio ferroviário.

De acordo com Miranda (2002), fundamentada em Ham (1992), a ideia central da interpretação deve ser aquela que o visitante consegue recordar e compreender com facilidade após a apresentação. Considerando que 7 dos 15 participantes destacaram espontaneamente aspectos relacionados à aprendizagem, é possível afirmar que o museu conseguiu transmitir de maneira eficaz sua mensagem interpretativa principal.

Quanto à subcategoria de *valor histórico e patrimonial*, identificou-se que os participantes reconheceram a relevância da história do patrimônio ferroviário. Para eles, o aspecto histórico foi o elemento que mais marcou a experiência de visita ao museu. O participante (Q8) mencionou ter contato com uma “história desconhecida”, reforçando que a visita possibilitou novos aprendizados.

Na interpretação patrimonial, três perguntas podem servir como base para avaliar o processo de comunicação interpretativa: o que quero que os visitantes saibam? o que quero que eles sintam? e o que quero que eles façam? Esses questionamentos correspondem, respectivamente, aos aspectos de conhecimento, afetividade e atitudes (Miranda, 2002). No caso analisado, esta subcategoria conseguiu responder a um desses eixos, demonstrando assim a potencialidade do museu, embora o processo interpretativo ainda demande maior aprofundamento.

Já a subcategoria *Emoções e Impressões* revela uma predominância emocional positiva, expressando encantamento, satisfação e curiosidade diante da visita e do acervo observado. Na perspectiva da interpretação patrimonial, a visita deve possibilitar ao público o aprendizado sobre a essência do lugar, conectando-se não apenas ao conteúdo exposto, mas também aos seus valores simbólicos e identitários. Nesse sentido, os resultados indicam que a relação estabelecida entre o público e o patrimônio ultrapassou o nível meramente informativo, transformando-se em uma experiência sensível e significativa, capaz de gerar envolvimento afetivo e ampliar a compreensão do valor cultural do bem.

Por fim, a subcategoria *Limitações Estruturais* evidencia novamente restrições presentes na estrutura do museu, com o participante observando que “o museu é pequeno”, percepção que aparece como um obstáculo para uma experiência mais ampla ou imersiva. Essa avaliação é coerente com o caráter compacto do edifício, que restringe a circulação de grandes grupos de visitantes, a montagem de exposições de maior escala e outros recursos que poderiam potencializar a compreensão do acervo.

Dessa forma, embora o museu seja reconhecido por sua qualidade histórica e afetiva, as limitações estruturais e interpretativas acabam por afetar a profundidade da experiência. A adoção de perspectivas de interpretação patrimonial ou de narrativas mais

aplicadas pode contribuir para superar esses obstáculos e ampliar o impacto educacional e emocional da visita no espaço. Nesse mesmo contexto, a próxima subseção abordará as questões abertas relacionadas ao Portuário, dando continuidade à análise dos dados obtidos.

### 7.2.1 Análises das perguntas abertas do Museu Portuário

Esta subseção apresenta a análise das perguntas abertas referentes ao Museu Portuário. Assim como já mencionado anteriormente, a primeira categoria analisada foi Atratividade, voltada a identificar os elementos que mais chamaram a atenção dos visitantes, suas impressões sobre a aparência do acervo e organização do museu. Foram consideradas duas perguntas abertas para compor essa categoria, sendo a primeira apresentada a seguir no Quadro 31.

Quadro 31 - Subcategorias da categoria Atratividade referentes às perguntas abertas do Museu Portuário

Subcategoria	Respostas	Código do questionários
Maquetes/ Modelos de Navios	“As maquetes dos navios”	Q1
	“(…) <b>as maquetes dos navios</b> ”	Q5
	“ <b>Maquetes</b> e organização do roteiro”	Q6
	“ <b>As maquetes dos navios</b> , pois são bem detalhadas”	Q7
	“ <b>Os modelos de navios</b> , nunca tinha visto detalhadamente”	Q10
	“Às miniatura de embarcações <b>idênticas aos originais</b> ”	Q11
	“As réplicas dos <b>navios</b> ”	Q12
Organização do espaço	“A <b>divisão</b> dos portos”	Q2
	“(…)e <b>organização</b> do roteiro”	Q6
	“As embarcações especiais e pelo <b>ambiente ser bem trabalhado</b> (paredes com letreiros/imagens)”	Q13

História	“A <b>história</b> e os materiais”	Q3
	“A palestra do mediador ( <b>domínio sobre vários temas históricos</b> ) e as maquetes dos navios”	Q5
Recursos disponíveis	“O <b>painel informando</b> sobre a biota aquática. Pois acho importante destacar a biota presente nesses espaços e como essas estruturas portuárias podem impactar e ameaçar a biota”	Q8
	“Os <b>telões imersivos</b> , visualmente interessantes”	Q9
	“A disponibilização de <b>binóculos</b> para visualizar a Beira Mar”	Q14
Ausência de resposta	Não quis responder	Q4

Fonte: Elaboração própria com base nos resultados dos questionários (2025)

Semelhante ao que foi observado nas perguntas fechadas do Museu Portuário, a maior atratividade do espaço novamente se concentra nas maquetes de navios, mencionadas por 8 dos 15 participantes. Dessa forma, a subcategoria *Maquetes/Modelos de navios* evidencia recursos que despertam emoções e curiosidade no público, a ponto de marcar a atenção durante a visita. Isso demonstra como a mídia interpretativa de “reconstrução e modelos” consegue engajar os visitantes, justamente por ser altamente atrativa e auxiliar na compreensão dos objetos expostos (Costa, 2009).

Nas subcategorias de *organização do espaço e história*, evidencia-se a importância da relação entre o ambiente físico e o conteúdo expositivo. Para os participantes, a apresentação da história portuária, integrada à estrutura do museu como um todo, foi um dos aspectos que mais marcou a experiência. Cabe destacar que, em termos de extensão, o Museu Portuário é maior que o Museu Ferroviário e, conseqüentemente, apresenta maior amplitude na organização dos espaços, distribuídos por andares, o que favorece a compreensão cronológica e temática do acervo.

Quanto à subcategoria *Recursos disponíveis*, as respostas indicaram que os recursos oferecidos pelo Museu Portuário desempenham papel central na construção do conhecimento e na experiência do visitante. O participante (Q8) destacou o painel informativo sobre a biota aquática, abordando a importância da conexão com temáticas atuais, como os impactos

ambientais de grandes estruturas portuárias. Esse tipo de recurso não apenas transmite informação, mas também incentiva o pensamento crítico e a consciência ambiental, alinhando-se ao objetivo da interpretação patrimonial de gerar significado e relevância social por meio da educação patrimonial.

Além desse painel, outras respostas também mencionaram os telões interativos e os binóculos disponibilizados, reforçando a importância de experiências sensoriais e participativas. Quando o visitante se torna protagonista da própria experiência, seu processo de aprendizado e senso de pertencimento se intensifica, tornando a visita mais memorável. Por isso, menções como as dos participantes Q9 e Q14 evidenciam que recursos que permitem observação ativa e imersão contribuem significativamente para o engajamento, a compreensão e a valorização do patrimônio portuário.

Em relação à segunda pergunta da categoria Atratividade, que abordou a opinião dos entrevistados sobre a aparência do acervo e a organização do espaço museal, foram identificadas três subcategorias principais: disposição do acervo, estética visual e críticas e sugestões, que serão apresentadas no quadro a seguir.

Quadro 32 - Subcategorias da segunda pergunta da Atratividade

Subcategoria	Respostas	Código do participante
Disposição do acervo	“Achei essa parte <b>ainda mais bonita</b> , muitas informações e bem organizado”	Q1
	“Muito bonito e organizado”	Q6
	“O museu é <b>bem ambientado, confortável e organizado</b> ”	Q7
	“Bem organizado (...)”	Q8
	“De <b>boa aparência visual</b> e organização física”	Q9
	“Organizado e <b>interativo</b> ”	Q11
	“O espaço é <b>mais amplo</b> e a disposição dos painéis é consequentemente <b>melhor</b> (...)”	Q14

	“Tudo bem organizado, <b>estruturado</b> , tornando a experiência memorável”	Q15
Estética Visual	<p>“Trouxe <b>riqueza de detalhe ao local</b>”</p> <p>“Muito <b>boa</b>”</p> <p>“<b>Excelente</b>, pois retrata muito bem a história portuária”</p> <p>“Muito <b>bom</b>”</p>	<p>Q3</p> <p>Q5</p> <p>Q12</p> <p>Q13</p>
Críticas e Sugestões	<p>“É importante que <b>haja manutenção e mais objetos</b> no acervo”</p> <p>“Seria melhor com uma <b>interação</b> ao Porto de Itaquí”</p> <p>“<b>Poderia melhorar</b>”</p> <p>“(…)Infelizmente alguns equipamentos estavam com <b>defeito</b>”</p>	<p>Q2</p> <p>Q4</p> <p>Q10</p> <p>Q14</p>

Fonte: Elaboração própria com base nos resultados dos questionários (2025)

No que diz respeito à subcategoria *disposição do acervo*, 8 dos 15 participantes consideraram o ambiente estruturado e bem organizado, destacando-se o comentário do participante Q15: “Tudo bem organizado, estruturado, tornando a experiência memorável”. Essa avaliação evidencia que a organização do espaço facilita a compreensão do acervo e torna a visita mais memorável e significativa, mostrando como a disposição física do patrimônio influencia diretamente a experiência do público.

Complementando essa percepção, a subcategoria *estética visual* indica nas observações dos participantes, a riqueza de detalhes e a forma como a história portuária é apresentada. Essa atenção aos aspectos visuais reforça a experiência do visitante, criando um vínculo afetivo com o patrimônio e fortalecendo a percepção de sua relevância histórica, complementando a valorização já percebida na disposição do acervo.

Por fim, a subcategoria *Críticas e Sugestões*, prova que apesar da percepção positiva geral sobre a estética e a organização do espaço, os visitantes identificaram oportunidades de aprimoramento que podem intensificar a experiência interpretativa. Comentários sobre a necessidade de manutenção e ampliação do acervo, sugestões de interação com o Porto de Itaquí e observações sobre equipamentos defeituosos demonstram os problemas estruturais e funcionais do museu. Essas contribuições reforçam a importância de estratégias de mediação mais envolventes e da atualização contínua dos recursos, permitindo que a visita se torne mais educativa, dinâmica e significativa.

Dando continuidade à análise qualitativa, o Quadro 33 a seguir, apresenta a categoria da interpretação patrimonial de **Mensagem Interessante** no Museu Portuário. Composta por uma única pergunta aberta, algumas respostas se repetiram em aspectos positivos e negativos, por este motivo foram organizadas em apenas dois grupos conforme as subcategorias definidas na análise de conteúdo de Bardin (2016).

Quadro 33 - Análise da categoria Mensagem Interessante do Museu Portuário

Categoria	Resposta	Código
Avaliações positivas	“Muito legal, dá para entender a cronologia dos fatos”	Q1
	“Excelente”	Q3 e Q5
	“Ótimo, ambiente agradável e sequência ok”	Q6
	“Muito boa”	Q7
	“Houve conexão do início ao fim”	Q8
	“Bom”	Q9 e Q10
	“Gostei”	Q11

	“Bem organizado”	Q14
	“Muito bom, <b>assunto totalmente relevante</b> , profissionais capacitados”	Q15
Avaliações Críticas	“Boa, mas é necessário o <b>conserto do aquário e o painel interativo</b> ”	Q2
	“Seria interessante uma parceria com o Porto de Itaqui para que <b>tivessem uma interação maior</b> e ser lúdico”	Q4
	“ <b>Difícil</b> entendimento”	Q12
	“Achei boa. Alguns momentos nas falas ficou a desejar, com frases ‘ <b>não sei ao certo</b> ’ ou demora por resposta”	Q13

Fonte: Elaboração própria com base nos resultados dos questionários (2025)

A subcategoria *Avaliações positivas* revela que a maioria dos visitantes percebeu a organização e a sequência do roteiro de forma clara e coerente. Comentários como do Q1 “Muito legal, dá para entender a cronologia dos fatos” e do Q8 “Houve conexão do início ao fim” indicam que o percurso expositivo facilita a compreensão histórica e permite ao público acompanhar a evolução dos eventos de forma lógica.

Do ponto de vista da interpretação patrimonial, uma mensagem se torna significativa quando está relacionada às vivências do visitante e à forma como o conteúdo é apresentado (Miranda, 2002). Nesse sentido, as avaliações desta subcategoria estão alinhadas aos princípios interpretativos, uma vez que 11 dos 15 entrevistados reconheceram a organização e a estruturação do roteiro como positiva, evidenciando que o percurso expositivo promoveu uma compreensão e fluidez.

Em relação à subcategoria *Avaliações Críticas* evidencia que, embora a maioria dos visitantes tenha considerado o roteiro bem organizado, problemas na mediação e na clareza das informações comprometeram a experiência de alguns. Comentários como “Difícil entendimento” e “Alguns momentos nas falas ficou a desejar, com frases ‘não sei ao certo’ ou demora por resposta” apontam para uma deficiência na capacitação dos mediadores.

Em um contexto de interpretação patrimonial, declarações como “não sei ao certo” não apenas diminuem a credibilidade da mediação, mas podem prejudicar a construção de sentido e engajamento do visitante, interrompendo a experiência educativa. Essas críticas

reforçam a necessidade de maior treinamento e estratégias, garantindo que os mediadores dominem o conteúdo e saibam conduzir o roteiro de forma segura e cuidadosa.

Além disso, ajustes técnicos, como a manutenção de equipamentos e a ampliação da interação com elementos expositivos, são essenciais para tornar a visita mais fluida, informativa e envolvente. Retomar e fortalecer parcerias com empresas públicas e privadas também representaria um ganho significativo, possibilitando a incorporação de novos recursos, experiências interativas e maior dinamismo no roteiro, ampliando o impacto educativo e interpretativo do museu.

Quanto à experiência final, equivalente à categoria **Ideia Central**, as impressões dos visitantes variaram entre sentimentos de aprendizado, satisfação e curiosidade, originando três subcategorias que serão apresentadas a seguir (Quadro 34). Esta é a última categoria analisada, com base na interpretação patrimonial, e corresponde à percepção geral dos visitantes sobre o Museu Portuário.

Quadro 34 - Subcategorias da categoria Ideia Central referentes à sensação final da experiência de visitação ao Museu Ferroviário

Subcategoria	Respostas	Código do participante
Estímulo emocional	“Interessantíssimo”	Q1
	“Encantador”	Q3
	“Surpresa”	Q4
	“Excelente”	Q5
	“Ótima”	Q6
	“Legal”	Q10
	“Mágica e criativa”	Q11
	“Muito bom”	Q12
Aprendizado ou Curiosidade	“Inspirador”	Q14
	“Uma viagem ao tempo”	Q2
	“Curiosidade” “História desconhecida”	Q7 Q8

	<p>“Novo”</p> <p>“Um mergulho de conhecimento”</p>	<p>Q9</p> <p>Q15</p>
<p>Valorização do patrimônio histórico local</p>	<p>“Um pedaço da história de São Luís que poucos ludovicenses conhecem</p>	<p>Q13</p>

Fonte: Elaboração própria com base nos resultados dos questionários (2025)

Esses resultados indicam na subcategoria *Estímulo Emocional* que a experiência no Museu Portuário provocou reações afetivas nos visitantes, como surpresa, encantamento, curiosidade e inspiração. Comentários como o do Q1 “Interessantíssimo”, Q11 “Mágica e criativa” e do Q14 “Inspirador” indicam que o acervo e a organização do espaço transmitiram informações, mas também engajaram emocionalmente o público, tornando a visita memorável. O estímulo emocional é um indicador de sucesso interpretativo, pois reflete a capacidade do espaço expositivo de gerar conexão afetiva, curiosidade e envolvimento com a história portuária.

Já a subcategoria *Aprendizado ou Curiosidade* mostrou que o público percebeu a visita como uma oportunidade de descobrir aspectos pouco conhecidos da história portuária, estimulando reflexão e também a curiosidade. A resposta do participante Q15, “Um mergulho de conhecimento”, funciona como uma analogia com a temática central do museu, relacionada aos mares, e evidencia de forma criativa como a experiência expositiva conseguiu integrar o conteúdo histórico ao imaginário do visitante.

#### **7.2.1.1 Interpretação Comparativa das Perguntas abertas do Museu Ferroviário e Portuário**

A seguir, apresenta-se a aproximação das categorias analíticas com os princípios da interpretação patrimonial, considerando as percepções qualitativas dos visitantes nos Museus Ferroviário e Portuário. O quadro sintetiza como as estratégias interpretativas de cada museu se manifestam nas dimensões de atratividade, mensagem interessante e ideia central, e evidencia seu alinhamento com os princípios teóricos da interpretação patrimonial. Essa abordagem permite uma análise comparativa clara e objetiva, integrando as observações dos participantes com a fundamentação teórica, sem se restringir apenas à descrição dos recursos expositivos.

Quadro 35 - Análise comparativa do Museu Ferroviário e Portuário

Categoria Analítica	Síntese comparativa	Autor/Princípio	Contribuição analítica
Atratividade	<p><b>Ferroviário:</b> Acervo fotográfico, objetos históricos e painéis aproximam o visitante da história.</p> <p><b>Portuário:</b> Maquetes de navios, telões imersivos e recursos sensoriais despertam curiosidade e engajamento.</p>	<p>Tilden (1957) – 3º Princípio</p> <p>Miranda (2002) Ham (1992)</p>	<p>A atração do público depende de vários fatores. O uso de elementos visuais e materiais, possibilita diferentes estratégias de engajamento.</p>
Compreensão	<p><b>Ferroviário:</b> uso de plotagens, textos longos, com compreensão moderada.</p> <p><b>Portuário:</b> uso de plotagens, textos longos, com compreensão moderada.</p>	<p>Murta e Goodey (2002) – Placas e Painéis e letreiros</p> <p>Miranda (2002)- Mensagem compreensível</p>	<p>O texto deve ser curto, simples e acessível a todos os públicos.</p> <p>Para uma boa compreensão deve-se evitar conceitos técnicos utilizando uma linguagem simples e de fácil entendimento.</p>
Roteiro	<p><b>Ferroviário:</b> A Sequência do roteiro é adequada; com as estações seguindo narrativa histórica coerente.</p> <p><b>Portuário:</b> Há sequência de fluxo interativo, mas não há acessibilidade.</p>	<p>Miranda (2002) – Roteiro lógico e progressivo</p> <p>Beck e Cable (1998) - 9º princípio</p>	<p>Roteiros bem estruturados orientam a experiência do visitante, facilitando sua compreensão e construção de sentidos.</p>
	<p><b>Ferroviário:</b> Didático, mas</p>	<p>Beck e Cable (1998) - 7º</p>	<p>As mensagens devem ser claras e</p>

Mensagem interessante	<p>limitações físicas e organizacionais restringem a coerência.</p> <p><b>Portuário:</b> Didático e coerente, mas dependente da capacitação e manutenção dos recursos.</p>	<p>princípio</p> <p>Ham (1992) - relacionar com vivência pessoal do visitante</p>	<p>envolventes, para aumentar o engajamento;</p> <p>Infraestrutura ou mediação insuficiente prejudicam a experiência interpretativa.</p>
Ideia central	<p><b>Ferrovário:</b> Memória e valorização histórica.</p> <p><b>Portuário:</b> reconstruções e experiências imersivas.</p>	<p>Murta e Goodey (2002) – 8 e 9 princípios</p> <p>Miranda (2002) e Ham (1992)</p>	<p>A ideia central é aquilo que se recorda com facilidade pelo visitante para a compreensão do patrimônio, influenciando o seu engajamento;</p> <p>Cada museu enfatiza dimensões diferentes.</p>

Fonte: Elaboração própria com base nos resultados dos questionários (2025)

A análise comparativa mostra que a atratividade do Museu Ferroviário se baseia em elementos do patrimônio material, como acervos fotográficos, placas, painéis e objetos preservados. Já o Museu Portuário investe em recursos contemporâneos, como maquetes, telões imersivos e dispositivos sensoriais, que estimulam maior interação. Assim, ambos se destacam pela atratividade visual, embora com enfoques distintos: o Ferroviário privilegia a memória histórica, enquanto o Portuário valoriza experiências interativas e narrativas dinâmicas.

Quanto à mensagem interessante, a organização do roteiro e a didática são percebidas positivamente em ambos os espaços; entretanto, no Museu Portuário observa-se a necessidade de aprimorar a capacitação dos mediadores e a manutenção dos recursos expositivos, como o aquário virtual e os painéis interativos, além de padronizar o uso de elementos complementares, como o binóculo. Já no Museu Ferroviário, as limitações estruturais restringem tanto a interação com o acervo quanto a qualidade da visita. Dessa forma, a comparação evidencia que cada museu enfrenta fragilidades específicas que impactam diretamente a interpretação patrimonial, seja pela infraestrutura, seja pela operacionalização dos recursos.

Por fim, na categoria ideia central, a experiência de aprendizagem depende de como o conteúdo será abordado para estimular a compreensão com facilidade, de acordo com Miranda (2002). O Portuário destaca-se pela imersão sensorial, considerado o seu maior atrativo e o Museu Ferroviário pela conexão com a memória histórica e a compreensão do patrimônio ferroviário. Dessa forma, a matriz analítica permitiu associar os fundamentos da interpretação patrimonial às principais características de cada espaço museal, possibilitando a compreensão do seu processo de comunicação e valorização do patrimônio aos visitantes.

## 8 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A análise desenvolvida ao longo desta dissertação possibilitou compreender, de modo aprofundado, a forma como a educação patrimonial, orientada pelos princípios da interpretação patrimonial, contribui para a comunicação do acervo do Museu Ferroviário e Portuário do Maranhão, ao ampliar a compreensão, o engajamento e os sentidos atribuídos a esse patrimônio.

A base desta pesquisa consistiu justamente em explorar a articulação entre essas metodologias no processo comunicacional, uma vez que ainda são escassos os estudos que investigam de forma integrada a abordagem da interpretação patrimonial, tanto no Brasil quanto, de modo mais específico, no Maranhão. Nesse sentido, considerou-se fundamental analisar o patrimônio cultural e as experiências interpretativas e educativas aplicadas à museologia, tomando como objeto de estudo o Complexo Cultural Ferroviário e Portuário do Maranhão.

Ao relacionar análise documental, entrevistas, questionários e observação direta, a pesquisa evidenciou como a interpretação patrimonial pode ser empregada como estratégia de comunicação do acervo, mesmo diante de limitações estruturais e institucionais. Reforça-se, contudo, que a interpretação patrimonial não constitui solução definitiva para os desafios do museu; os resultados aqui apresentados se fundamentam nas potencialidades identificadas no próprio espaço, sem desconsiderar a complexidade que envolve sua gestão e seu funcionamento.

Os resultados da entrevista com a gestão do Museu Ferroviário e Portuário revelaram fragilidades institucionais importantes, como a ausência de um plano museológico e de instrumentos formais de gerenciamento, o que limita a consolidação de práticas de preservação, comunicação e relacionamento com o público. A indefinição sobre as motivações e objetivos de criação do museu, bem como a falta de diretrizes documentadas, dificulta a construção de uma identidade institucional sólida e alinhada à educação patrimonial. Também se verificou a inexistência de ações permanentes de participação comunitária e a utilização restrita das redes sociais como principal estratégia de comunicação, fatores que reduzem o alcance social e educativo do museu.

Além disso, questões estruturais, como a insuficiência de sinalização, a falta de acessibilidade no Museu Portuário e a manutenção dos recursos, impactam diretamente a experiência dos visitantes e o potencial comunicativo do acervo. Essas limitações se somam aos desafios institucionais já identificados e reforçam a necessidade de planejamento técnico

contínuo. Ainda assim, o museu demonstra capacidade para se fortalecer como espaço de memória, principalmente pelas mediações educativas que destacam a relevância histórica e identitária da ferrovia e do porto para a cidade. Esse conjunto de elementos indica que, embora o museu enfrente obstáculos significativos, ele possui condições para ampliar e qualificar suas práticas por meio de estratégias interpretativas mais planejadas, participativas e integradas à comunidade.

A presente pesquisa enfrentou algumas limitações que influenciaram o acesso e a profundidade dos dados coletados. Por se tratar de um museu relativamente recente, não foi possível obter informações documentais detalhadas sobre sua criação e estruturação, uma vez que grande parte dos dados históricos estava armazenada na antiga estação e acabou se perdendo. Restaram apenas documentos fragmentados, como listagens de itens do acervo e registros fotográficos das obras de restauração, o que impossibilitou reconstruir com precisão o processo de composição e organização do museu.

A pesquisa contou com o apoio do IPHAN/MA, que forneceu informações sobre as obras de revitalização da estação, mas não sobre a implantação e o funcionamento específico do museu. Tentativas de contato com a curadoria responsável pelo acervo e com o responsável da antiga estação não resultaram em entrevistas, devido à indisponibilidade dos profissionais. A história oral foi utilizada de forma pontual, por meio de conversas informais com a arquiteta responsável pelo projeto, sem formalização desses registros. Em função desses fatores e dos prazos acadêmicos, apenas a gestão atual do museu foi entrevistada.

É importante ressaltar que o foco desta pesquisa não era reconstruir a história do museu, mas compreender seu processo, motivações e outros direcionamentos. Dessa forma, essas limitações, embora tenham restringido o acesso a determinadas informações, não comprometeram o alcance dos objetivos da dissertação. Pelo contrário, evidenciaram a necessidade de políticas institucionais mais estruturadas de registro, documentação e preservação da memória institucional, aspectos essenciais para a consolidação de futuras pesquisas e práticas museológicas.

Esta pesquisa também contribuiu para a compreensão da interpretação patrimonial e de sua aplicação na comunicação de acervos, destacando a importância de considerar o contexto local na mediação interpretativa. Ao analisar separadamente o Museu Ferroviário e o Museu Portuário, foi possível identificar semelhanças e diferenças que evidenciam a relevância de ambos para o legado histórico de São Luís, bem como sua influência nas experiências territoriais e na vida cotidiana da população, incluindo visitantes locais e externos.

O Museu Ferroviário, ao priorizar a história por meio de fotografias, objetos e painéis, fortalece a conexão com a memória ferroviária da cidade. Já o Museu Portuário, com suas experiências interativas e sensoriais, promove maior imersão e senso de pertencimento. Dessa forma, percebe-se que, ao relacionar o acervo com a memória histórica, a identidade cultural e o desenvolvimento social e econômico de São Luís e do Maranhão, a utilização estratégica da interpretação patrimonial pode atuar de maneira mais eficaz na valorização territorial, no fortalecimento da identidade local e na promoção da inclusão social.

Essa perspectiva evidencia a raiz da interpretação patrimonial, conforme observa Miranda (2002), com base em Morgan (1997), quando aponta que sua finalidade é produzir mudanças nos âmbitos cognitivo, afetivo e comportamental, tornando-se, assim, um instrumento de transformação social e cultural. A interpretação patrimonial é considerada uma arte, que deve ser estimulada por meio da participação, da provocação e da relevância, incentivando a comunidade a criar memórias coletivas e abrindo espaço para perspectivas multidisciplinares (Murta; Goodey, 2002).

Por fim, esta pesquisa apresenta contribuições relevantes em múltiplos níveis. Do ponto de vista acadêmico e científico, aprofunda o conhecimento sobre a aplicação da interpretação patrimonial em contextos museológicos, evidenciando como estratégias de mediação podem articular patrimônio, memória e identidade local, especialmente em cidades historicamente marcadas pela presença de infraestrutura portuária e ferroviária, como São Luís.

No contexto local, as descobertas também indicam oportunidades de consolidar e construir políticas culturais mais integradas e contínuas e formar novamente parcerias administrativas para ampliar a visibilidade desses espaços culturais. Dessa forma, estes resultados indicam caminhos para futuras pesquisas que visem aprimorar a aplicação da interpretação patrimonial, promovendo um aprofundamento teórico e prático, ampliando sua visibilidade científica.

## REFERÊNCIAS

- ABREU, Flávio Leonel; BEZERRA, Marcia. Educação Patrimonial: perspectivas e dilemas. *In*: ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE ANTROPOLOGIA. **Antropologia e patrimônio Cultural**: diálogos e Desafios contemporâneos. Organizadores Manuel Ferreira Lima Filho, Jane Felipe Beltrão, Cornelia Eckert. Blumenau: Nova Letra, 2007.
- ABREU, Regina. Patrimônio cultural: tensões e disputas no contexto de uma ordem discursiva. *In*: ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE ANTROPOLOGIA. **Antropologia e patrimônio cultural**: diálogos e desafios contemporâneos. Organização de: Manuel Ferreira Lima Filho, Jane Felipe Beltrão, Cornelia Eckert. Blumenau: Nova Letra, 2007.
- AJZENBERG, Elza. A semana de arte Moderna de 1922- cem anos depois. **Revista USP**, São Paulo, n. 132. p. 214-230. Jan./mar. 2022. Disponível em: <https://repositorio.usp.br/directbitstream/0befba7a-11ba-4d7b-a238-e6d04a8cf0ea/003074042-compactado.pdf>. Acesso em: 10 jan. 2025
- ALUMAR. **Brasil Alumar Fact Sheet**. São Luís: Alumar, 2025. Disponível em: <https://www.alcoa.com/brasil/pt/pdf/brasil-alumar-fact-sheet.pdf>. Acesso em: 15 maio 2025.
- ANDRADE, Inês El-Jaick. Centros de interpretação no contexto da política cultural brasileira. **Revista Thésis**, Rio de Janeiro, v. 8, n. 16, p. 44-52, dez. 2023. Disponível em: <https://thesis.anparq.org.br/revista-thesis/article/view/398/385> Acesso em: 01 maio 2025.
- ARAÚJO, Maria Paula; SILVA, Izabel Pimentel da; SANTOS, Desiree dos Reis (org.). **Ditadura militar e democracia no Brasil**: história, imagem e testemunho. Rio de Janeiro: Ponteio, 2013. Disponível em: [https://www.gov.br/mj/pt-br/central-de-conteudo\\_legado1/anistia/anexos/ditadura-militar\\_-\\_versao-final.pdf](https://www.gov.br/mj/pt-br/central-de-conteudo_legado1/anistia/anexos/ditadura-militar_-_versao-final.pdf). Acesso em: 15 jan. 2025.
- ASSUNÇÃO, Patrícia Ribeiro de. **Educação Patrimonial em São Luís**: estudo sobre a atuação dos órgãos responsáveis pela preservação do patrimônio cultural de São Luís. São Luís: Universidade Federal do Maranhão, 2007.
- BARCA, Isabel. Educação patrimonial e consciência intercultural. *In*: BARCA, Isabel et al. **Educação histórica e educação patrimonial**: novos desafios. Braga: Universidade do Minho, 2015. Disponível em: [https://repositorium.sdum.uminho.pt/bitstream/1822/53131/1/E-book-Educacao\\_Patrimonial-%20Introdu%C3%A7%C3%A3o.pdf](https://repositorium.sdum.uminho.pt/bitstream/1822/53131/1/E-book-Educacao_Patrimonial-%20Introdu%C3%A7%C3%A3o.pdf). Acesso em: 14 jan. 2025.
- BASTOS, Thiago. Estação João Pessoa: apogeu, ostracismo e restauro histórico. **O Estado**, São Luís, fev. 2018. Disponível em: <https://imirante.com/oestadoma/noticias/2018/02/03/estacao-joao-pessoa-apogeu-ostracismo-e-restauro-historico> Acesso em: 19 maio 2025.
- BECK, Larry; CABLE, Ted. **Interpretation for the 21st century**: fifteen guiding principles for interpreting nature and culture. Champaign: Sagamore, 1998.
- BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF: Senado Federal, 1988. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm). Acesso em: 12 jan. 2025.

BRASIL. **Lei nº 11.904, de 14 de janeiro de 2009.** Institui o Estatuto de Museus e dá outras providências. Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, 15 jan. 2009. Disponível em: [https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/2009/lei-11904-14-janeiro-2009-585365-norma-atualizada-pl.pdf](https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/2009/lei-11904-14-janeiro-2009-585365-norma-11904-14-janeiro-2009-585365-norma-atualizada-pl.pdf) / Acesso em: 20 abr. 2025.

BRASIL. **Lei nº 14.980, de 18 de setembro de 2024.** Institui o projeto "Adote um Museu" e o Dia Nacional do Museu, para incentivar ações de preservação e de valorização da memória histórica, artística e cultural. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 19 set. 2024. Disponível em: <https://www.gov.br/planalto/pt-br/acompanhe-o-planalto/noticias/2024/09/presidente-sanciona-lei-que-cria-o-dia-nacional-do-museu-e-projeto-adote-um-museu>. Acesso em: 25 abr. 2025.

BRASÍLIA. **Legislação sobre museus** [recurso eletrônico]. Lei nº 11.904, de 14 de janeiro de 2009, que institui o Estatuto de Museus, Lei nº 11.906, de 20 de janeiro de 2009, que cria o Instituto Brasileiro de Museus (Ibram), e legislação correlata. 3. ed. Brasília, DF: Câmara dos Deputados, Edições Câmara, 2017

BRUNO, Maria Cristina Oliveira. **Perspectivas interdisciplinares para musealização e socialização do patrimônio histórico e cultural.** São Luís: Universidade Federal do Maranhão (UFMA), 2025. Aula inaugural do Mestrado e do Doutorado do Programa de Pós-Graduação em Cultura e Sociedade (PGCULT), 11 abr. 2025.

CALABRE, Lia. Sobre o conceito de políticas culturais. In: GARCÍA CANCLINI, Néstor. **Política Cultural: conceito, trajetória e reflexões.** Renato Rocha e Juan Ignacio Brizuela (org.). Salvador: UDUFBA, 2019. p.133-140. Disponível em: <https://repositorio.ufba.br/bitstream/ri/32115/1/POLITICA-CULTURAL%20-%20RI.pdf> Acesso em: 14 jan. 2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS (Brasil). **Legislação sobre museus:** Lei nº 11.904, de 14 de janeiro de 2009, que institui o Estatuto de Museus; Lei nº 11.906, de 20 de janeiro de 2009, que cria o Instituto Brasileiro de Museus (Ibram); e legislação correlata. 3. ed. Brasília: Câmara dos Deputados, Edições Câmara, 2017. Disponível em: <https://bd.camara.leg.br/bd/items/d6a174e6-d76b-4f1a-bf65-1f1f89537b3b>. Acesso em: 19 abr. 2025.

CAMPOS, Maria do Rosário Castiço de. Museums, tourism and interpretation of the heritage. **Rosa dos Ventos - Turismo e Hospitalidade**, v. 13, n. 3, p. 894-900, 2021. DOI: <https://dx.doi.org/10.18226/21789061.v13i3p894>. Disponível em: <https://sou.ucs.br/etc/revistas/index.php/rosadosventos/article/view/8921/pdf>. Acesso em: 24 abr. 2025.

CAMPOS, Raul Ivan Raiol de; COSTA, Isabel Monteiro da; SILVA, Lucas Oliveira da. Museus e turismo: motivações e percepções da experiência museal dos turistas/visitantes nos Museus do Forte do Presépio e de Arte Sacra, Belém – PA / Museums and tourism: motivations and perceptions of the museum experience of tourists/visitors in the Forte do Presépio and Sacred Art Museums, Belém, PA. **Brazilian Journal of Development**, [S. l.], v. 7, n. 11, p. 107423–107444, 2021. Disponível em: <https://ojs.brazilianjournals.com.br/ojs/index.php/BRJD/article/view/40029>. Acesso em: 21 abr. 2025.

CAPONERO, Maria Cristina; LEITE, Edson. Interpretação patrimonial: necessidade de diálogo entre educação e cidadania no Brasil. **Revista De Estudios Brasileños**, v. 7, n.14. p.19-33, 2020. Disponível em: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7663636> . Acesso em 29 abr. 2025.

CARDOSO, Pedro Manoel. O que é museologia? **Cadernos do CEOM**, Chapecó, ano 27, n. 41, p. 114-151, 2014.

CARNEIRO, Juno Alexandre Vieira. A execução das obras do PAC Cidades Históricas nos sítios patrimônio da humanidade. **Revista Técnica CNM**, Brasília, p. 22-36, 2016. Disponível em: [https://cnm.org.br/storage/biblioteca/Revista%20T%C3%A9cnica%20\(2016\).pdf](https://cnm.org.br/storage/biblioteca/Revista%20T%C3%A9cnica%20(2016).pdf). Acesso em: 30 out. 2025.

CARVALHO, Ana, CAMACHO, Clara Frayão; HENRIQUES DA SILVA, Raquel. Políticas Culturais e Museus: algumas Perspectivas. **Midas - Museus e Estudos Interdisciplinares**, [S.l.], n. 13, p. 1-9, 2021. Disponível em: <https://dspace.uevora.pt/rdpc/handle/10174/31250>. Acesso em: 25 abr. 2025

CEZARINHO, Filipe Arnaldo. Uma proposta de educação decolonial. **Revista Debates Insubmissos**, [S. l.], v. 6, n. 21, p. 297–324, 2023. DOI: 10.32359/debin2023.v6.n21.p297-324. Disponível em: <https://periodicos.ufpe.br/revistas/index.php/debatesinsubmissos/article/view/257834>. Acesso em: 18 mar. 2025.

CHAGAS, Mário; ASSUNÇÃO, Paula; GLAS, Tamara. Museologia social em movimento. **Cadernos do CEOM**, Chapecó, ano 27, n. 41, p. 429-436, 2014.

CHAGAS, Mário. Educação, museu e patrimônio: tensão, devoração e adjetivação. **IPHAN**, Dossiê Educação Patrimonial, Brasília, DF, n. 3, jan./fev. 2006.

CHOAY, Françoise. **A alegoria do patrimônio**. Tradução de Luciano Vieira Machado. 3.ed. São Paulo: Estação Liberdade: UNESP, 2006

CHUVA, Márcia. História e Patrimônio: entre o risco e o traço, a trama. **Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional**, Brasília, DF, n. 34, 2012. Disponível em: [http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/RevPat34\\_m.pdf](http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/RevPat34_m.pdf). Acesso em 06 jan. 2025.

CHUVA, Márcia. Preservação do Patrimônio Cultural no Brasil: uma perspectiva histórica, ética e política. *In*: CHUVA, Márcia. **Patrimônio Cultural**: políticas e perspectivas de preservação no Brasil. Márcia chuva, Antonio Gilberto Ramos Nogueira (org.). Rio Janeiro: Mauad X: FAPERJ, 2012.

CNT. **O sistema ferroviário brasileiro**: Brasília: CNT, 2013

CONSIDERA, Andréa Fernandes. Direito à Memória e Museus. **Museologia & Interdisciplinaridade**, [S. l.], v. 4, n. 8, p. 147–157, 2015. Disponível em: <https://periodicos.unb.br/index.php/museologia/article/view/16909>. Acesso em: 26 abr. 2025.

COSTA, Andréa Katiane Ferreira. **Ações Educativas e práticas preservacionistas no Centro Histórico de São Luís no período de 1995-2008**. São Luís: EDUFMA, 2016.

COSTA, Flávia Roberta. **Turismo e Patrimônio Cultural**: interpretação e qualificação. São Paulo: SENAC SP, 2009. 251 p.

COSTA, Maurício José Moraes; SANTOS, Donny Wallesson dos; CUTRIM, Kláutenys Dellene Guedes. Educação patrimonial em bibliotecas, arquivos e museus: ações voltadas para a preservação e valorização do patrimônio cultural de São Luís-MA. **ConCI**: Convergências em Ciência da Informação, Aracaju, v. 2, n. 3, p. 84-103, 2020. DOI: 10.33467/conci.v2i3.13672. Disponível em: <https://periodicos.ufs.br/conci/article/view/13672>. Acesso em: 14 mar. 2025.

COSTA, Maurício José Moraes. **A educação patrimonial na Biblioteca Pública do Maranhão**: um estudo acerca dos serviços educativos da Biblioteca Pública Benedito Leite (BPBL). 2020. 178 f. Dissertação (Mestrado em Cultura e Sociedade) – Universidade Federal do Maranhão, São Luís, 2020.

CUNHA, Gaudêncio. 125 anos da estrada de ferro. Imagem: Álbum do Maranhão, 1905. In: BARROS NETO, Eziquio. **Ferro**. [S.l.: s.n.], 2020. Disponível em: <https://eziquio.wordpress.com/tag/ferro/>. Acesso em: 22 maio 2025.

CURY, Marília Xavier. Museus e indígenas – Saberes e ética, novos paradigmas em debate: introdução. In: CURY, Marília Xavier (org.). **Museus e indígenas**: saberes e ética, novos paradigmas em debate. São Paulo: Secretaria da Cultura; ACAM Portinari; Museu de Arqueologia e Etnologia da Universidade de São Paulo, 2016. p. 9-20. (Coleção Museu Aberto). Disponível em: [https://www.sisemsp.org.br/wp-content/uploads/2023/03/III\\_encontro\\_indigenas\\_museus.pdf](https://www.sisemsp.org.br/wp-content/uploads/2023/03/III_encontro_indigenas_museus.pdf). Acesso em: 23 abr. 2025.

CUTRIM, Kláutenys Dellene Guedes. As políticas de preservação do patrimônio cultural de São Luís: espaços em (dis)curso. In: CARVALHO, Conceição Belfort; CUTRIM, Ilza Galvão; CRUZ, Mônica da Silva (org.). **Discursos, espaços e subjetividade**. São Luís: EDUFMA, 2020. p. 31-54.

DE PAOLI, Paula Silveira. Patrimônio material, patrimônio imaterial: dois momentos da construção da noção de patrimônio histórico no Brasil. In: CHUVA, Márcia; NOGUEIRA, Antonio Gilberto Ramos (org.). **Patrimônio cultural**: políticas e perspectivas de preservação no Brasil. Rio de Janeiro: Mauad X; FAPERJ, 2012.

DEMARCHI, João Lorandi; NITO, Mariana Kimie da Silva. Educação e patrimônio cultural: crítica em curso. **Revista CPC**, São Paulo, v. 17, n. 34, p. 133–147, set./dez. 2022. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/cpc/article/view/204084/190615>. Acesso em: 14 jan. 2025.

DUARTE LANNA, Ana Lucia. Trabalhadores das ferrovias: a Companhia Paulista de Estrada de Ferro, São Paulo, 1870–1920. **Varia História**, Belo Horizonte, v. 32, n. 59, p. 505–545, maio/ago. 2016. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/vh/a/kYNpr4Kt6mTwsbTBMyW3TcS/abstract/?lang=pt>. Acesso em: 22 maio 2025.

EDWARDS, Yorke. Interpretation: what should it be? **Journal of Interpretation**, [S. l.], p. 10–14, 1976.

EMPRESA MARANHENSE DE ADMINISTRAÇÃO PORTUÁRIA. **Plano de desenvolvimento e zoneamento do Porto do Itaqui**. São Luís: EMAP, 2012. Disponível em: [https://www.portodoitaqui.com/public/\\_files/arquivos/pdz.pdf](https://www.portodoitaqui.com/public/_files/arquivos/pdz.pdf). Acesso em: 12 maio 2025.

FERREIRA, Antonio José de Araújo. O complexo portuário de São Luís do Maranhão na economia contemporânea: indicações para debate. **InterEspaço: Revista de Geografia e Interdisciplinaridade**, v. 7, n. 20, p. 1–25, 18 out. 2021. Disponível em: <https://periodicoseletronicos.ufma.br/index.php/interespaco/article/view/14322>. Acesso em: 13 maio 2025.

FLORÊNCIO, Sônia Rampim *et al.* **Educação patrimonial: histórico, conceitos e processos**. Brasília: Iphan, 2012. Disponível em: [http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/EduPat\\_EducacaoPatrimonial\\_m.pdf](http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/EduPat_EducacaoPatrimonial_m.pdf). Acesso em: 14 jan. 2025.

FLORÊNCIO, Sônia Rampim. Educação patrimonial: algumas diretrizes conceituais. In: PINHEIRO, Adson Rodrigo S. (org.). **Cadernos do patrimônio cultural: educação patrimonial**. Fortaleza: Secultfor; Iphan, 2015. 210 p. Disponível em: [http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/EduPat\\_Cadernos\\_do\\_patrimonio\\_educacao\\_patrimonial\\_voll\(3\).pdf](http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/EduPat_Cadernos_do_patrimonio_educacao_patrimonial_voll(3).pdf). Acesso em: 14 mar. 2025.

FLORÊNCIO, Sônia Rampim. Política de educação patrimonial no Iphan: diretrizes conceituais e ações estratégicas. **Revista CPC**, São Paulo, n. 77, p. 55–89, jan./jun. 2019. Disponível em: <https://revistas.usp.br/cpc/article/view/159666>. Acesso em: 14 jan. 2025.

FREIRE, Maria Emília Lopes; LACERDA, Norma. Patrimônio Ferroviário: em busca dos seus lugares centrais. **Revista Brasileira de Gestão Urbana**, [S. l.], v. 9, n. 3, p. 559–572, 2017. Disponível em: <https://periodicos.pucpr.br/Urbe/article/view/22116>. Acesso em: 22 maio. 2025.

FREIRE, Maria Emília Lopes. **Patrimônio ferroviário: a preservação para além das estações**. 2017. 254 f. Tese (Doutorado em Desenvolvimento Urbano) - Universidade Federal de Pernambuco, Centro de Artes e Comunicação, Desenvolvimento Urbano, Recife, 2017. Disponível em: <https://repositorio.ufpe.br/handle/123456789/29429>. Acesso em 20 maio 2025.

FUNARI, Pedro Paulo; PELEGRINI, Sandra de Cássia Araújo. **Patrimônio histórico e cultural**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2009.

G1. Museu de Arte Sacra em São Luís recebe visitas teatralizadas no mês de julho: saiba como se inscrever gratuitamente. **G1 Maranhão**, São Luís, 09 jul. 2024. Disponível em: <https://g1.globo.com/ma/maranhao/noticia/2024/07/09/museu-de-arte-sacra-em-sl-recebe-visitas-teatralizadas-no-mes-julho-saiba-como-se-inscrever-gratuitamente.ghtml>. Acesso em: 28 out. 2025.

GARRIGA, Dory Castillo. **La interpretación del patrimonio de la ciudad de Pinar del Río, República de Cuba**. 2019. Tese (Doutorado em Museologia) – Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias, Faculdade de Ciências Sociais, Educação e Administração, Departamento de Museologia, Lisboa, 2019. Disponível em: <https://recil.ulusofona.pt/items/911bed41-0806-4e6e-a88e-1b1a0ee62baf>. Acesso em: 1 maio 2025.

GERMANO, Nivaldo *et al.* Cais da Sagração: o processo de modernização da cidade de São Luís no século XIX. In: SIMPÓSIO DE HISTÓRIA DO MARANHÃO OITOCENTISTA, 2., 2011, São Luís. **Anais eletrônicos** [...] São Luís: Universidade Estadual do Maranhão –

UEMA, Prédio de Arquitetura, 2011. Disponível em: [https://www.academia.edu/1423822/Cais\\_da\\_Sagração\\_o\\_processo\\_de\\_modernização\\_da\\_cidade\\_de\\_São\\_Luís\\_no\\_século\\_XIX](https://www.academia.edu/1423822/Cais_da_Sagração_o_processo_de_modernização_da_cidade_de_São_Luís_no_século_XIX). Acesso em: 12 maio 2025.

GIL, Antonio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 6. ed. São Paulo: Atlas, 2017.

GOMES, Andreza Vellasco; OLIVEIRA, Eduardo Romero de. Museu da Companhia Paulista: patrimonialização de coleção documental e bibliográfica. **Em Questão**, Porto Alegre, v. 30, 2024. Disponível em: <https://seer.ufrgs.br/index.php/EmQuestao/article/view/136286>. Acesso em: 22 maio 2025.

GOSLING, Marlusa de Servilha et al. Experiência turística em museus: percepções de gestores e visitantes. **Tourism & Management Studies**, Belo Horizonte, 2016. p. 107–116. Disponível em: <https://repositorio.ufmg.br/handle/1843/42242>. Acesso em: 12 jan. 2025.

GUIMARÃES, Márcia Raquel Cavalcante et al. Interpretação do patrimônio cultural por meio da roteirização turística da Avenida 7 de Setembro, Manaus, AM. **Interações (Campo Grande)**, [S. l.], v. 21, n. 3, p. 479-497, 2020. Disponível em: <https://interacoesucdb.emnuvens.com.br/interacoes/article/view/2364>. Acesso em: 29 abr. 2025.

HAM, Sam H. **Interpretación ambiental**: una guía práctica para personas con grandes ideas y presupuestos pequeños. Colorado: North American Press, 1992.

HORA, Juliana Figueira da; PORTO, Vagner Carvalheiro. Patrimônio cultural, arqueologia pública e educação patrimonial: multivocalidade e interdisciplinaridade. **Veredas: Revista Interdisciplinar de Humanidades**, v. 3, n. dez./jun. 2020–2021, p. 141–156, 2020. Disponível em: <https://revistas.unisa.br/index.php/veredas/article/view/57>. Acesso em: 06 maio 2025.

IBRAM. **Museus e turismo: uma estratégia de cooperação**. Brasília, DF: IBRAM, 2014. Disponível em: <https://www.gov.br/museus/pt-br/centrais-de-conteudo/publicacoes/livros/museus-e-turismo.pdf>. Acesso em: 21 abr. 2025.

IBRAM. **Ponta da Madeira é o primeiro porto do país em volume de carga**. [S. l.]: Instituto Brasileiro de Mineração, 2018. Disponível em: <https://ibram.org.br/noticia/ponta-da-madeira-e-o-primeiro-porto-do-pais-em-volume-de-carga/>. Acesso em: 15 maio 2025.

ICOM BRASIL. **Apresentação**. [S. l.]: Conselho Internacional de Museus Brasil, [2025]. Disponível em: <https://www.icom.org.br/apresentacao/>. Acesso em: 22 abr. 2025.

ICOM BRASIL. **Nova definição de museu**. [S. l.]: Conselho Internacional de Museus Brasil, 2022. Disponível em: <https://www.icom.org.br/nova-definicao-de-museu-2/>. Acesso em: 22 abr. 2025.

ICOM PORTUGAL. **Código deontológico do ICOM para museus**. [S. l.]: Conselho Internacional de Museus Portugal, 2009. Disponível em: [https://icom-portugal.org/wp-content/uploads/2015/03/CodigoICOM\\_PT-2009.pdf](https://icom-portugal.org/wp-content/uploads/2015/03/CodigoICOM_PT-2009.pdf). Acesso em: 20 abr. 2025.

ICOM PORTUGAL. **Revisão do Código Deontológico do ICOM para Museus**: uma responsabilidade de todos. Portugal: Conselho Internacional de Museus Portugal, 2023. Disponível em: <https://icom-portugal.org/2023/09/06/revisao-do-codigo-deontologico-do-icom-para-museus-uma-responsabilidade-de-todos/>. Acesso em: 20 abr. 2025.

IMESC. Boletim de conjuntura econômica maranhense. São Luís: [s. n.], v. 12, n. 4, out./dez. 2024. Disponível em: <https://imesc.ma.gov.br/src/upload/publicacoes/a6716c63023d3d877fd7419c25ef860f.pdf>. Acesso em: 15 maio 2025.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL (MA). Acordo de Cooperação Técnica nº 01/2017. São Luís: Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional; Governo do Estado do Maranhão, 2017.

IPHAN. **Cartas patrimoniais**. Brasília: Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, 2025. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/226>. Acesso em: 14 jan. 2025.

IPHAN. **Inventariança da extinta Rede Ferroviária Federal**: ofício nº 099/2010. São Luís: IPHAN, 2010.

IPHAN. **PAC – Cidades Históricas**. Brasília: Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, 2020. Disponível em: <https://www.gov.br/iphan/pt-br/acesso-a-informacao/acoes-e-programas/programas/novo-pac/pac-cidades-historicas>. Acesso em: 30 out. 2025.

IPHAN. **PAC2 cidades históricas**. Brasília: Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, 2014. Disponível em: [http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/PAC\\_2\\_Cidades\\_Historicas.pdf](http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/PAC_2_Cidades_Historicas.pdf). Acesso em: 30 out 2025.

JACINTO, Cristiane Pinheiro Santos. Patrimônio: olhares e sentidos. **Caderno Pós Ciências Sociais. Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais**, v. 1, n. 2, São Luís, 2004.

JUIZ DE FORA (Município). Prefeitura Municipal. **Museu Ferroviário**. Juiz de Fora: [s.n.], 2025. Disponível em: [https://www.pjf.mg.gov.br/administracao\\_indireta/funalfa/mf/index.php](https://www.pjf.mg.gov.br/administracao_indireta/funalfa/mf/index.php). Acesso em: 22 maio 2025.

JULIÃO, Letícia. **Apontamentos sobre a história do museu**. Belo Horizonte: Departamento de Museus e Centros Culturais, Secretaria de Estado da Cultura, Superintendência de Museus, 2006. (Caderno de diretrizes museológicas, v. 1).

LACROIX, Maria de Lourdes Lauande. **São Luís do Maranhão, corpo e alma**. 2. ed. ampl. São Luís: Edição da autora, 2020. v. 1. 380 p.

LEAL, Sarah Floresta. **PAC – Cidades Históricas: implicações e repercussões de uma política pública federal de preservação**. 2017. Dissertação (Mestrado em Arquitetura) – Escola de Arquitetura, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2017. Disponível em: <https://repositorio.ufmg.br/server/api/core/bitstreams/09206992-f6af-4747-8144-fbcaa33ffe68/content>. Acesso em: 30 out. 2025.

LIMA FILHO, Manuel Ferreira; ABREU, Regina Maria do Rego Monteiro de. A antropologia e o patrimônio cultural no Brasil. *In*: ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE ANTROPOLOGIA. **Antropologia e patrimônio cultural: diálogos e desafios contemporâneos**. Organização de: Manuel Ferreira Lima Filho, Jane Felipe Beltrão, Cornelia Eckert. Blumenau: Nova Letra, 2007.

LIMA, Euges. Cais da Sagração, 68 anos para ser construído. **Fotografia**, 2017. Disponível em: <https://ihgm1.blogspot.com/2017/08/cais-da-sagracao-68-anos-para-ser.html>. Acesso em: 12 maio 2025.

MAGALHÃES, Augusto César Rodrigues. **Marés e correntes na otimização de manobras de navios na baía de São Marcos**. 2018. Dissertação (Mestrado em Oceanografia) – Universidade Federal do Maranhão, São Luís, 2018. Disponível em: <https://tedebc.ufma.br/jspui/handle/tede/2463>. Acesso em: 12 maio 2025.

MAIA, Mauricéia Aparecida Ferreira. **Educação patrimonial: debates de conceitos e interpretações**. 2024. Dissertação (Mestrado Profissional em Ensino de História) – Universidade Federal de Uberlândia, Minas Gerais, 2024. Disponível em: [https://repositorio.ufu.br/bitstream/123456789/43559/1/Educa%C3%A7%C3%A3oPatrimoni](https://repositorio.ufu.br/bitstream/123456789/43559/1/Educa%C3%A7%C3%A3oPatrimoni%20alDebate.pdf) alDebate.pdf. Acesso em: 15 jan. 2025.

MARANHÃO. **Novo Museu Portuário é inaugurado na REFFSA com exposição de diversos equipamentos náuticos**. São Luís, 7 set. 2022. Disponível em: <https://www.ma.gov.br/noticias/novo-museu-portuario-e-inaugurado-na-reffsa-com-exposicao-de-diversos-equipamentos-nauticos>. Acesso em: 3 nov. 2025.

MARANHÃO. **Visita teatralizada no Museu de Arte Sacra do Maranhão**. São Luís: [s.n.], 2025. Disponível em: <https://www.ma.gov.br/noticias/o-teatro-vai-ao-museu-programacao-de-ferias-comove-visitantes-no-museu-de-arte-sacra-do-maranhao>. Acesso em: 30 out. 2025.

MARTINS, Clerton. Patrimônio cultural e identidade: significado e sentido do lugar turístico. In: MARTINS, Clerton. **Patrimônio cultural: da memória ao sentido do lugar**. São Paulo: Roca, 2006. p. 40-49.

MATOS, Alexandre Pena. **Educação patrimonial no contexto arqueológico: reflexões acerca das práticas educacionais**. 2017. 142 f. Tese (Doutorado em História) – Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2017.

MATOS, Lucina Ferreira. **Memória ferroviária: da mobilização social à política pública de patrimônio**. 2015. Tese (Doutorado em História, Política e Bens Culturais) – Fundação Getulio Vargas, CPDOC, Rio de Janeiro, 2015. Disponível em: <https://repositorio.fgv.br/items/f348a99d-fba1-4906-a457-5f7b3f170ad9>. Acesso em: 20 maio 2025.

MEDEIROS, Mércia Carréra de; SURYA, Leandro. A importância da educação patrimonial para a preservação do patrimônio. In: CHUVA, Márcia; NOGUEIRA, Antonio Gilberto Ramos (org.). **Patrimônio cultural: políticas e perspectivas de preservação no Brasil**. Rio de Janeiro: Mauad X; FAPERJ, 2012.

MINHA VELHA SÃO LUÍS. Foto RFFSA 1950. **Facebook**, 2018. Disponível em: [https://www.facebook.com/photo.php?fbid=1498286746967247&id=215353071927294&set=a.215363145259620&locale=pt\\_BR](https://www.facebook.com/photo.php?fbid=1498286746967247&id=215353071927294&set=a.215363145259620&locale=pt_BR). Acesso em: 19 maio 2025.

MIRANDA, Jorge Morales. O processo de comunicação na interpretação. In: MURTA, Stela Maris; ALBANO, Celina (org.). **Interpretar o patrimônio: um exercício do olhar**. Belo Horizonte: Ed. UFMG, Território Brasilis, 2002. p. 95–105.

MM GERDAU. **O Museu**. Belo Horizonte: MM Gerdau, 2025. Disponível em: <https://mmgerdau.org.br/o-museu/>. Acesso em: 24 abr. 2025.

MOREIRA, Rosane Paula. Educação patrimonial e fazer artístico: relato de experiência sob a perspectiva de uma alfabetização patrimonial. **Scias – Arte/Educação**, [S. l.], v. 8, n. 2, p. 98–115, 2020. Disponível em: <https://revista.uemg.br/index.php/scias/article/view/5209>. Acesso em: 17 jan. 2025.

MOTTA, Rodrigo Patto Sá. Sobre as origens e motivações do Ato Institucional 5. **Revista Brasileira de História**, São Paulo, v. 38, n. 79, p. 195–216, 2018.

MOURA JUNIOR, Aguinaldo Oliveira et al. Malha ferroviária de 1890 a 2016: uma estrutura desfragmentada na história brasileira. **Research, Society and Development**, [S. l.], v. 7, n. 9, 2018. Disponível em: <https://rsdjournal.org/index.php/rsd/article/view/442>. Acesso em: 20 maio 2025.

MOUTINHO, Mário. Editorial: Interculturalidade crítica e sociomuseologia. **Cadernos de Sociomuseologia**, [S. l.], v. 65, n. 21, p. 1–2, 2023. Disponível em: <https://revistas.ulusofona.pt/index.php/cadernosociomuseologia/article/view/8711>. Acesso em: 22 abr. 2025.

MURTA, Stela Maris; GOODEY, Brian. Interpretação do patrimônio para visitantes: um quadro conceitual. In: MURTA, Stela Maris; ALBANO, Celina (org.). **Interpretar o patrimônio: um exercício do olhar**. Belo Horizonte: Ed. UFMG, Território Brasilis, 2002. p. 288.

MUSÉE DU LOUVRE. **As obras-primas do Louvre**. Paris: Musée du Louvre, 2024. Disponível em: <https://www.louvre.fr/en/explore/visitor-trails/the-louvre-s-masterpieces>. Acesso em: 15 jan. 2025.

MUSEU CATAVENTO. **Quem somos**. São Paulo: Museu Catavento, 2025. Disponível em: <https://museucatavento.org.br/quem-somos>. Acesso em: 24 abr. 2025.

NASCIMENTO, Brenda Caroline Sousa et al. Memória sobre trilhos: o papel da ferrovia Estrada de Ferro São Luís-Teresina e da estação ferroviária João Pessoa na formação histórica, cultural e econômica de comunidades locais. **Revista Delos**, [S. l.], v. 17, n. 59, 2024. Disponível em: <https://ojs.revistadelos.com/ojs/index.php/delos/article/view/2026>. Acesso em: 22 maio 2025.

NEVES, Diogo Gualhardo. **Ferrovia São Luís – Teresina: história e cultura**. São Luís: Universidade Federal do Maranhão, 2012. Disponível em: [http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/VI\\_coloquio\\_t6\\_ferrovia\\_sao\\_luis\\_teresina.pdf](http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/VI_coloquio_t6_ferrovia_sao_luis_teresina.pdf). Acesso em: 19 maio 2025.

NORA, Pierre. **Les lieux de mémoire**. Tradução Laura Masello. Uruguay: Trilce, 2008.

NUNES, Maria. O programa de aceleração do crescimento e as fronteiras. In: PÊGO, Bolívar (coord.) et al. **Fronteiras do Brasil: uma avaliação de política pública**. Rio de Janeiro: Ipea; MI, 2018. v. 1, p. 381-411. Disponível em: [https://portalantigo.ipea.gov.br/agencia/images/stories/PDFs/livros/livros/181112\\_frenteiras\\_do\\_brasil\\_volume1\\_cap12.pdf](https://portalantigo.ipea.gov.br/agencia/images/stories/PDFs/livros/livros/181112_frenteiras_do_brasil_volume1_cap12.pdf). Acesso em: 30 out. 2025.

OBSERVATÓRIO NACIONAL DE TRANSPORTE E LOGÍSTICA; INFRA S.A. **História das ferrovias brasileiras**. Brasília: ONTL, Artigo Técnico nº 08, v. I, dez. 2023. Disponível em: <https://ontl.infrasa.gov.br/publicacoes/artigos-tecnicos/>. Acesso em: 22 maio 2025.

OLIVEIRA, Elizangela Justino de. As ferrovias no Nordeste: uma análise da rede urbana ferroviária formada pela The Great Western of Brazil Railway Company Limited (1881-1948). **Revista de Geografia**, [S. l.], v. 40, n. 3, p. 74–99, 2024. Disponível em: <https://periodicos.ufpe.br/revistas/revistageografia/article/view/259383>. Acesso em: 29 out. 2025

OLIVEIRA, Lúcia Lippi. **Cultura é patrimônio**: um guia. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2008.

PAIVA, Suzana Cristina Fernandes de; PAIVA, Claudio Cesar de. O legado da RFFSA: quo vadis? In: CONGRESSO BRASILEIRO DE HISTÓRIA ECONÔMICA, 9.; CONFERÊNCIA INTERNACIONAL DE HISTÓRIA DE EMPRESAS, 10., 2011, Curitiba. **Anais eletrônicos** [...] Curitiba: ABPHE, 2011. Disponível em: <https://www.abphe.org.br/evento/ix-congresso-brasileiro-de-historia-economica-e-10-conferencia-internacional-de-historia-de-empresas>. Acesso em: 19 maio 2025.

PANOSSO NETTO, Alexandre. Experiência e turismo: uma união possível. In: PANOSSO NETTO, Alexandre; GAETA, Cecília (org.). **Turismo de experiência**. São Paulo: Senac, 2019. p. [inserir intervalo de páginas].

PEREIRA, Felipe Desiderio; CARVALHO, Samarone Marinho. Circulação e logística portuária em São Luís: notas sobre o porto do Itaqui. In: ENCONTRO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM GEOGRAFIA, 15., 2023, Tocantins. **Anais eletrônicos** [...] Tocantins: Enanpege, 2023. Disponível em: [https://editorarealize.com.br/editora/anais/enanpege/2023/TRABALHO\\_COMPLETO\\_EV187\\_MD6\\_ID3331\\_TB1224\\_27112023205418.pdf](https://editorarealize.com.br/editora/anais/enanpege/2023/TRABALHO_COMPLETO_EV187_MD6_ID3331_TB1224_27112023205418.pdf). Acesso em: 13 maio 2025.

PEREIRA, Marcio Rodrigo da Silva; PFLUEGER, Grete Soares; MACHADO, Larissa Lopes da Mata. São Luís – MA: a (des)construção do conceito de cidade portuária. In: ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR, 20., 2023, Belém. **Anais eletrônicos** [...] Belém: ANPUR, 2023. Disponível em: <https://anpur.org.br/wp-content/uploads/2023/05/st06-51.pdf>. Acesso em: 13 maio 2025.

PINHEIRO, Áurea; MOURA, Cássia; SOUZA, Márcia Costa de. Ensino, patrimônio cultural e sociedade. **Historiae**, Rio Grande, v. 3, p. 85–108, 2012.

PINTO, Helena. A educação patrimonial num mundo em mudança. **Educação & Sociedade**, [S. l.], v. 43, 2022. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/es/a/rn7z7jtnh3rx7kksLvHrjmf/?lang=pt>. Acesso em: 14 jan. 2025.

PIRES, Verônica Pereira. **Armazém**. 2014. Fotografia. Disponibilizada na ficha fotográfica do levantamento do projeto da Estação João Pessoa. São Luís: Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (MA), 2025.

PIRES, Verônica Pereira. **Planta baixa da fachada posterior**. 2014. Desenho arquitetônico. Levantamento cadastral arquitetônico da Estação João Pessoa. São Luís: Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (MA), 2025.

PIRES, Verônica Pereira. **Prédio principal**: vista posterior. 2014. Fotografia. Disponibilizada na ficha fotográfica do levantamento do projeto da Estação João Pessoa. São Luís: Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (MA), 2025.

POLLAK, Michael. Memória e identidade social. **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, v. 5, n. 10, p. 200-212, 1992. Disponível em: <http://www.pgedf.ufpr.br/memoria%20e%20identidadesocial%20A%20capraro%202.pdf>. Acesso em: 15 jan. 2025.

PORTO DO ITAQUI. **Galeria de fotos**. São Luís: Porto do Itaqui, 2025. Disponível em: <https://www.portodoitaqui.com/imprensa/galeria-de-fotos/album/34>. Acesso em: 13 maio 2025.

PORTO DO ITAQUI. **Histórico**. São Luís: Porto do Itaqui, 2025. Disponível em: <https://www.portodoitaqui.com/porto-do-itaqui/historico>. Acesso em: 15 maio 2025.

PORTO DO ITAQUI. **Movimentação de carga**. São Luís: Porto do Itaqui. Disponível em: <https://www.portodoitaqui.com/porto-do-itaqui/operacoes-portuarias/movimentacao-de-carga>. Acesso em: 15 maio 2025.

POULOT, Dominique. **Museu e Museologia**. Tradução Guilherme João de Freitas Teixeira. Belo Horizonte: Autêntica Editora, 2013

POULOT, Dominique. Museu, nação, acervo. In: BITTENCOURT, José Neves *et al.* **História representada**: o dilema dos museus. Rio de Janeiro: Museu Histórico Nacional, 2003, p. 25-62. Disponível em: <https://pt.scribd.com/document/514422676/POULOT-Dominique-Museu-nacao-e-acervo> Acesso em 15 jan. 2025.

REIS, Diego Geovan dos; BAPTISTA, Leandro; CARDOZO, Poliana Fabíula. Educação e interpretação patrimonial: elaboração de um plano interpretativo para a Casa da Cultura de Irati-PR. **Turydes**: Turismo y Desarrollo, [S. l.], n. 20, jun. 2016. Disponível em: <https://www.eumed.net/rev/turydes/20/irati.html>. Acesso em: 14 jan. 2025.

REZENDE, Maria Beatriz; *et al.* **Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) 1970-1979 e 1994**. Brasília: Iphan, 2014. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/dicionarioPatrimonioCultural/detalhes/55/instituto-do-patrimonio-historico-e-artistico-nacional-iphan-1970-1979-e-1994>. Acesso em: 12 jan. 2025.

RIBEIRO, Aldo Tavares. **O trem e a cidade**: história e memória da ferrovia São Luís – Teresina e a cidade de Codó (MA). São Luís: Universidade Estadual do Maranhão, 2021. Produto educacional derivado da dissertação “Ferrovia São Luís – Teresina e a cidade de Codó: história e memória a partir de 1895 à década de 1940”. Disponível em: <https://repositorio.uema.br/handle/123456789/1375>. Acesso em: 22 maio 2025.

RIBEIRO, Maria da Conceição Monteiro. **Histórico do Museu Ferroviário do Maranhão**. São Luís, 2020.

RIBEIRO, Maria da Conceição Monteiro. **Histórico do Museu Portuário do Maranhão**. São Luís, 2022.

RIBEIRO, Tarcyla Fidalgo. **Afinal, o que é a gentrificação?** uma análise conceitual e de suas possibilidades de verificação no cenário urbano brasileiro. 2016. Monografia (Graduação em

Urbanismo) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional, Rio de Janeiro, 2016. Disponível em:  
<https://pantheon.ufrj.br/bitstream/11422/5414/1/TFRibeiro.pdf>. Acesso em: 15 jan. 2025.

RODRIGUES, Francisco Luciano Lima. Conceito de patrimônio cultural no Brasil: do Conde de Galveias à Constituição Federal de 1988. In: MARTINS, Clerton (org.). **Patrimônio cultural**: da memória ao sentido do lugar. São Paulo: Roca, 2006.

ROSSI, Claudia Maria Soares. Educação patrimonial e história da educação: contribuições para a formação de professores. **Horizontes**, [S. l.], v. 35, n. 1, p. 113-120, 2017. Disponível em: <https://revistahorizontes.usf.edu.br/horizontes/article/view/122>. Acesso em: 14 jan. 2025.

SANTOS, Myrian Sepúlveda dos. Por uma sociologia dos museus. **Cadernos do CEOM**, Museologia social, Chapecó, Centro de Memória do Oeste de Santa Catarina, n. 41, ano 27, p. 46-66, 2014.

SANTOS, Saulo Ribeiro dos; HARDT, Letícia Peret Antunes; HARDT, Carlos. Aspectos didáticos da evolução urbana de São Luís, Maranhão, Brasil. **Cuadernos de Educación y Desarrollo**, [S. l.], v. 15, n. 10, p. 11296-11322, 2023. Disponível em:  
<https://ojs.cuadernoseducacion.com/ojs/index.php/ced/article/view/1755>. Acesso em: 12 maio 2025.

SCIFONI, Simone. Conhecer para preservar: uma ideia fora do tempo. **Revista CPC**, São Paulo, n. 27, p. 14-31, jan./jul. 2019. Disponível em:  
<https://revistas.usp.br/cpc/article/view/157388>. Acesso em: 17 jan. 2025.

SILVA, Fernando Fernandes da. **As cidades brasileiras e o patrimônio cultural da humanidade**. São Paulo: Peirópolis; Editora da Universidade de São Paulo, 2003.

SILVA, Georgia Patrícia da. **De volta à Praia Grande: o "velho" centro com o "novo" discurso**. 2010. Tese (Doutorado em Políticas Públicas) – Universidade Federal do Maranhão, São Luís, 2010. Disponível em:  
<https://tedebc.ufma.br/jspui/bitstream/tede/841/1/GEORGIA%20PATRICIA%20DA%20SILVA.pdf>. Acesso em: 12 maio 2025.

SILVA, Rodrigo Manoel Dias da. Educação patrimonial e a dissolução das monoidentidades. *Educar em Revista*, Curitiba, Ed. UFPR, n. 56, p. 207–224, abr./jun. 2015.

SILVA, Talita Cristina da; REIS, Maria Amélia Gomes de Souza; LIMA, Diana Farjalla Correia. Educação em museus: uma análise da produção do GT 09 do Enancib. In: ENCONTRO NACIONAL DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO EM CIÊNCIA DA INFORMAÇÃO, 23., 2023. **Anais [...]**. [S. l.: s. n.], 2023.

SMITH, Laurajane. Desafiando o discurso autorizado de patrimônio. **Caderno Virtual de Turismo**, [S. l.], v. 21, n. 2, p. 140–154, 2021. DOI: 10.18472/cvt.21n2.2021.1957. Disponível em: <https://www.ivt.coppe.ufrj.br/caderno/article/view/1957>. Acesso em: 10 jan. 2025.

SOARES, André Luís Ramos et al. A educação patrimonial como um instrumento de preservação e democratização da memória e do patrimônio nos museus. **Cadernos do CEOM**, n. 26, p. 109–134, 2007. Disponível em:  
[https://www.academia.edu/41121907/A\\_Educa%C3%A7%C3%A3o\\_Patrimonial\\_como\\_um](https://www.academia.edu/41121907/A_Educa%C3%A7%C3%A3o_Patrimonial_como_um)

instrumento\_de\_preserva%C3%A7%C3%A3o\_e\_democratiza%C3%A7%C3%A3o\_da\_mem%C3%B3ria\_e\_do\_patrim%C3%B4nio\_nos\_museus. Acesso em: 10 jan. 2025.

SOUZA, Marla Jessica Campos de. Entrevista concedida em 16 set. 2025. Gestora do Museu Portuário do Maranhão.

SUAPE. **Glossário portuário**. [S. l.: s. n.], 2017. Disponível em: <https://www.suape.pe.gov.br/pt/glossario>. Acesso em: 13 maio 2025.

TAMASO, Izabela. A expansão do patrimônio: novos olhares sobre velhos objetos, outros desafios... **Sociedade e Cultura**, Goiânia, v. 8, n. 2, 2007. Disponível em: <https://revistas.ufg.br/fcs/article/view/1008>. Acesso em: 10 jan. 2025.

TILDEN, Freeman. **Interpreting our heritage**. [S. l.]: University of North Carolina Press, 1957.

TOLEDO, César de Alencar Arnaut de; GIMENEZ, José Carlos. Educação e pesquisa: fontes e documentos. In: CASIMIRO, Ana Palmira Bittencourt S.; LOMBARDI, José Claudinei; MAGALHÃES, Lívia Diana Rocha (org.). **A pesquisa e a preservação de arquivos e fontes para educação, cultura e memória**. Campinas: Editora Alínea, 2009.

TOLENTINO, Atila Bezerra. Educação Patrimonial Decolonial: perspectivas e entraves nas práticas de patrimonialização federal. **Revista Sillogés**, v.1. n.1, jan./jul. 2018. Disponível em: [https://repositorio.ufpb.br/jspui/bitstream/123456789/15091/1/Educacao\\_Patrimonial\\_Decolonial\\_perspect%20-%20Atila%20Tolentino.pdf](https://repositorio.ufpb.br/jspui/bitstream/123456789/15091/1/Educacao_Patrimonial_Decolonial_perspect%20-%20Atila%20Tolentino.pdf). Acesso em 18 mar 2025.

TOLENTINO, Átila Bezerra. Educação patrimonial e construção de identidades: diálogos, dilemas e interfaces. **Revista CPC**, São Paulo, Brasil, v. 14, n. 27. p. 133–148, 2019. DOI: 10.11606/issn.1980-4466.v14i27espp133-148. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/cpc/article/view/158560>. Acesso em: 14 jan. 2025.

TOMAZ, Paulo Cesar. A preservação do patrimônio cultural e sua trajetória no Brasil. **Revista de História e Estudos Culturais**, [S. l.], v. 7, n. 2, maio-ago. 2010.

UNESCO. **Convenção para a salvaguarda do património cultural imaterial**. Paris, 2003. Disponível em: <https://ich.unesco.org/doc/src/00009-PT-Portugal-PDF.pdf>. Acesso em: 10 jan. 2025.

UNESCO. **Convención sobre la protección del patrimonio mundial, cultural y natural**. Paris, 1972. Disponível em: <https://whc.unesco.org/archive/convention-es.pdf>. Acesso em: 10 jan. 2025.

UNESCO. **Recomendação referente à proteção e promoção dos museus e coleções, sua diversidade e seu papel na sociedade**. Brasília, DF: UNESCO; Instituto Brasileiro de Museus; Representação da UNESCO no Brasil, 2017.

UNESCO. **Recomendação sobre a salvaguarda da cultura tradicional e popular**. Paris, 1989. Disponível em: <https://www.icomos.pt/images/pdfs/2021/30%20Recomenda%C3%A7%C3%A3o%20cultura%20popular%20-%20UNESCO%201989.pdf>. Acesso em: 10 jan. 2025.

VALE. **Terminal Marítimo Ponta da Madeira completa 35 anos com novo patamar de embarque.** São Luís: Vale S.A., 2021. Disponível em: <https://vale.com/pt/w/terminal-mar%C3%A9timo-ponta-da-madeira-completa-35-anos-com-novo-patamar-de-embarque>. Acesso em: 10 jan. 2025.

VASCONCELLOS, Camilo de Mello. **Turismo e museus.** São Paulo: Aleph, 2006.

WICHERS, Camila Azevedo de Moraes. **Patrimônio arqueológico paulista: proposições e provocações museológicas.** 2011. Tese (Doutorado em Arqueologia) – Museu de Arqueologia e Etnologia, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2011.

ZANIRATO, Sílvia Helena et al. Patrimônio cultural: saberes e fazeres no discurso cultural-epistemológico. **Estudos Avançados**, São Paulo, v. 35, n. 101, p. 255–269, set./dez. 2021.

ZARBATO, Jaqueline Aparecida Martins. **Museus, mulheres e educação patrimonial: percursos e aprendizagens.** Campo Grande, MS: Ed. UFMS, 2023. Disponível em: <https://repositorio.ufms.br/bitstream/123456789/5704/1/Museus%20mulheres%20e%20educa%C3%A7%C3%A3o%20patrimonial%20percursos%20e%20aprendizagens.pdf>. Acesso em: 14 mar. 2025.

## APÊNDICES

## APÊNDICE A - INSTRUMENTO DE COLETA DE DADOS- ENTREVISTA



UNIVERSIDADE FEDERAL DO MARANHÃO  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM  
CULTURA E SOCIEDADE - PGCULT



**Data de aplicação:**

### **Instrumento de Coleta de Dados - Entrevista Gestão**

1. Qual sua formação profissional?
2. Você poderia me informar quando o Museu foi criado?
3. Qual foi o motivo da criação do Museu Ferroviário e Portuário?
4. Há um plano museológico em vigor atualmente?
5. Há um plano de gerenciamento? se sim, quais são a visão, missão e valores do Museu Ferroviário e Portuário?
6. Como é a logística de manutenção do acervo do museu?
7. Como é a logística em relação à acessibilidade?
8. Quanto à gestão de pessoas, como são feitas as contratações de funcionários? (Quantos são, formação, etc)
9. Como são as estratégias de marketing do Museu Ferroviário e Portuário?
10. Como o equipamento se preocupa com a questão da compreensão do acervo cultural Ferroviário e Portuário?
11. Existe uma campanha ou atividade voltada para a relação entre o equipamento e a comunidade?
12. Sobre aspectos de ser mais dinâmico e interativo, como os museus trabalham com essa logística?
13. O museu Ferroviário e Portuário tem parcerias privadas?
14. Quais as limitações do lugar (acesso, impactos, meio ambiente, administrativas)?
15. Com que recursos técnicos e financeiros se pode contar no espaço (investimentos, captação)?
16. O museu tem um tipo de mercado específico? (Público alvo)
17. Qual o número de visitantes esperado como meta por dia?
18. Qual a duração da visita em média e o tamanho e estrutura dos grupos de visitantes?
19. O museu possui tombamento do acervo?
20. Como é pensado hoje a representação do Museu para São Luís?

## APÊNDICE B - INSTRUMENTO DE COLETA DE DADOS - QUESTIONÁRIO



### QUESTIONÁRIO DOS PARTICIPANTES



Este questionário faz parte da pesquisa de Mestrado intitulada “ **Interpretação Patrimonial em Museus: Uma análise do Museu Ferroviário e Portuário do Maranhão**” de autoria da pesquisadora Mayane Pereira, sob orientação da Prof.<sup>a</sup> Dra. Klaútenys Guedes Cutrim e Coorientação do Pro<sup>fo</sup> Dr. Arkley Marques Bandeira do Programa de Pós Graduação em Cultura e Sociedade (PGCULT/UFMA). Cujo objetivo geral corresponde investigar a Interpretação Patrimonial como estratégia de preservação e comunicação do patrimônio cultural no Museu Ferroviário e Portuário do Maranhão.

#### 1. De que localidade você é?

- MA  CE  BA  PE  PI  RN  SE  PB  AL -  MG  SP  RJ  ES  
 DF  GO  MT  MS -  TO  AM  RO  RR  AC  PA  AP-  RS  SC  
 PR Cidade:

#### 2. Qual a sua faixa etária?

- 18 a 24 anos  25 a 34 anos  35 a 44 anos  45 a 54 anos  55 a 64 anos  65 anos ou mais

#### 3. Qual sua escolaridade?

- Ensino Fundamental incompleto  Ensino Fundamental em andamento  Ensino Fundamental completo  Ensino Médio incompleto  Ensino Médio em andamento  Ensino Médio completo  Graduação em andamento  Graduação Completa  Pós-graduação Completa  Pós-graduação em andamento

#### 4. Você já havia visitado o Museu Ferroviário antes?

- Sim, Quantas vezes?  Não

#### 5. Como você soube do Museu Ferroviário e Portuário?

- Redes sociais  Agências de Viagens  Amigos  Parentes/ Família  Outros

#### 6. O que mais chamou sua atenção durante a visita no Museu Ferroviário que você queira destacar? (Por quê)

#### 7. Quanto aos recursos disponíveis, como você avalia a atratividade?

- a) Painel principal (histórico/linha do tempo):**  Excelente  Muito bom  Bom  Razoável  Ruim  Péssimo.

Se necessário, justifique sua resposta:

- b) Bondinho São Pantaleão:**  Excelente  Muito bom  Bom  Razoável  Ruim  péssimo

Se necessário, justifique sua resposta:

- c) Projetor das curiosidades (touch screen):**  Excelente  Muito bom  Bom  Razoável  Ruim  péssimo

Comentários opcional:

**d) Estações (transnordestina, Carajás, ônibus elétrico, fotos oficinas):** Excelente  
Muito bom Bom Razoável Ruim péssimo

Se necessário, justifique sua resposta:

**8. Qual é a sua opinião sobre a aparência do acervo e a organização do museu?**

**9. Você indicaria o Museu Ferroviário para outras pessoas?**

Sim  Não  Talvez

Se necessário, justifique sua resposta:

**10. Como você avalia a linguagem do acervo Ferroviário (mídias, placas, folhetos) ?**

De fácil compreensão  De compreensão moderada  De difícil compreensão  
 Linguagem extremamente técnica

Se necessário, justifique sua resposta:

**11. Como você avalia a compreensão da mensagem/ informação passada/conduzida pelo mediador/ intérprete durante a visita ?**

De fácil compreensão  De compreensão moderada  De difícil compreensão  
 Linguagem extremamente técnica

Se necessário, justifique sua resposta geral:

**12. Qual é a sua opinião sobre como o roteiro foi organizado, do começo ao fim?**

**13. Como você avalia o tempo de duração do roteiro no Museu Ferroviário?**

Excelente Muito bom Bom Razoável Ruim Péssimo

**14. Se você pudesse avaliar em uma palavra ou frase qual foi a sensação de sua experiência no final do percurso da visita do Museu Ferroviário, qual seria?**

<b>Museu Portuário</b>
------------------------

**1. O que mais chamou sua atenção durante a visitação no Museu Portuário que você queira destacar? (Por qu )**

**2. Quanto aos recursos disponíveis, como você avalia a atratividade do Portuário ?**

**a) Aquário digital flora maranhense:** Excelente Muito bom Bom  Razoável  Ruim  Péssimo

Se necessário, justifique sua resposta:

**b) Acervo de navega o:** Excelente Muito bom Bom  Razoável  Ruim  Péssimo

Se necessário, justifique sua resposta:

**c) Esta es (linha do tempo, painel do porto):** Excelente Muito bom Bom  Razoável  Ruim  Péssimo

Se necessário, justifique sua resposta:

**d) Maquetes dos navios:** Excelente Muito bom Bom  Razoável  Ruim  Péssimo

Se necessário, justifique sua resposta:

**e) painel interativo jogos marítimos:** Excelente Muito bom Bom  Razoável  Ruim  Péssimo

Se necessário, justifique sua resposta:

**f) Painéis(Porto do Itaqui, atua o feminina, exporta o, Porto da Praia Grande):**  
Excelente Muito bom Bom  Razoável  Ruim  péssimo

Se necessário, justifique sua resposta:

**g) Varia o de maré com/sem binóculos:** Excelente Muito bom Bom  Razoável  Ruim  péssimo

Se necessário, justifique sua resposta:

**h) Locomotiva Benedito Leite:** Excelente Muito bom Bom Razoável Ruim  
péssimo

Se necessário, justifique sua resposta:

**3. Qual é a sua opinião sobre a aparência do acervo e a organização do museu Portuário?**

**4. Você indicaria o Museu Portuário para outras pessoas?**

Sim  Talvez  Não

Se necessário, justifique sua resposta:

**5. Como você avalia a linguagem do acervo Portuário (mídias, placas, folhetos) ?**

De fácil compreensão  De compreensão moderada  De difícil compreensão  
 Linguagem extremamente técnica

Se necessário, justifique sua resposta:

**6. Como você avalia a compreensão da mensagem/ informação passada/conduzida pelo mediador/ intérprete durante a visita ?**

De fácil compreensão  De compreensão moderada  De difícil compreensão  
 Linguagem extremamente técnica

Se necessário, justifique sua resposta:

**7. O que você achou da organização e da sequência do roteiro da visita?**

**8. Como você avalia o tempo de duração do roteiro no Museu Portuário?**

Excelente Muito bom Bom Razoável Ruim Péssimo

**9. Se você pudesse avaliar em uma palavra ou frase qual foi a sensação de sua experiência no final do percurso da visita do Museu Portuário, qual seria?**

## APÊNDICE C - ROTEIRO DE OBSERVAÇÃO DO MUSEU FERROVIÁRIO E PORTUÁRIO



Roteiro de Observação do Museu Ferroviário e Portuário

ACERVO/OBJETO DO ROTEIRO	CARACTERÍSTICA DO ACERVO	O QUE ELA FAZ (Função comunicativa)	POTENCIAL INTERPRETATIVO (SIM/NÃO)	OBSERVAÇÕES/ MELHORIAS	MÍDIA INTERPRETATIVA SUGERIDA

## APÊNDICE D – TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO

### TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO- TCLE

Caro (a) Participante /ou Senhor(a)

Estou realizando uma pesquisa de Mestrado intitulada Interpretação Patrimonial em Museus: Uma análise do Museu Ferroviário e Portuário do Maranhão, cujo objetivo geral corresponde investigar a Interpretação Patrimonial como estratégia de preservação e comunicação do patrimônio cultural no Museu Ferroviário e Portuário do Maranhão. Assinalando a responsabilidade da pesquisadora Mayane Pereira Silva, do Programa de Pós-Graduação em Cultura e Sociedade- PGCULT/UFMA, sob a orientação da Professora Dra. Klautenys Dellene Guedes Cutrim e coorientação do Professor Dr. Arkley Marques Bandeira.

Sua participação nessa pesquisa é uma opção, você pode não aceitar participar ou desistir em qualquer fase da mesma, a qualquer momento, sob qualquer condição, sem nenhuma penalização ou prejuízo em sua relação com a pesquisadora, com a UFMA ou qualquer outra instituição envolvida.

Vale ressaltar que não há compensação financeira relacionada à sua participação, pois esta pesquisa será desenvolvida sem nenhum orçamento lucrativo. O risco relacionado com sua participação na pesquisa poderá ser no âmbito emocional, tais como, medo de exposição e/ou receio em responder alguma questão, porém, você pode não responder ou não querer mais participar da pesquisa sem nenhum tipo de prejuízo e/ou implicações a você, à Pesquisa e à UFMA. Contudo, o desenvolvimento deste estudo ocorrerá de forma adequada, visando minimizar a ocorrência de tal desconforto, contando com a formação teórico-prática da pesquisadora na área.

Quanto aos riscos físicos, não haverá possibilidades de ocorrer, visto que a coleta de dados ocorrerá em espaços seguros, sendo presencial e/ou caso se faça necessário, por meio virtual. Você terá como benefício direto, além do recebimento de maiores esclarecimentos e de conhecimentos sobre a pesquisa.

Caso você autorize, as informações coletadas serão utilizadas exclusivamente para fins científicos e acadêmicos, e poderão ser citadas na dissertação, bem como em publicações de periódicos ou participação em congressos e eventos científicos, em que sua identidade terá a devida identificação.

Você receberá uma via deste termo, assinada por ambas as partes, onde consta o telefone e o endereço eletrônico da pesquisadora principal, podendo tirar suas dúvidas sobre o projeto e sua participação, agora ou a qualquer momento. Agradeço sua participação e me

coloco à disposição para maiores esclarecimentos através do e-mail mayane.ps@discente.ufma.br ou (98) 984775884, Mestranda em Cultura e Sociedade pelo PGCULT da UFMA.

O Comitê de Ética em Pesquisa envolvendo seres humanos CEP/UFMA, poderá ser contatado para apresentar recursos ou reclamações em relação à pesquisa pelo e-mail: cepufma@ufma.br. Telefone: 3272-8708. Endereço: Avenida dos Portugueses, 1966 CEB Velho, Bloco C, Sala 7, Comitê de Ética. **UF: MA Município: SAO LUIS.** CEP: 65.080-040.

**Declaro que entendi os objetivos, riscos e benefícios de minha participação na pesquisa e concordo em participar voluntariamente. Para isso:**

Autorizo a identificação da minha pessoa (nome e formação) na dissertação e em publicações acadêmicas.

Não autorizo a identificação da minha pessoa e desejo manter meu anonimato.

**Local e data** \_\_\_\_\_

---

**Pesquisadora Responsável**

---

**Participante**

**ANEXOS**

## ANEXO A – PARECER CONSUBSTANCIADO DO CEP

UNIVERSIDADE FEDERAL DO  
MARANHÃO - UFMA



### PARECER CONSUBSTANCIADO DO CEP

#### DADOS DO PROJETO DE PESQUISA

**Título da Pesquisa:** INTERPRETAÇÃO PATRIMONIAL EM MUSEUS: Uma análise do Museu Ferroviário e Portuário do Maranhão

**Pesquisador:** MAYANE PEREIRA SILVA

**Área Temática:**

**Versão:** 1

**CAAE:** 84829924.0.0000.5087

**Instituição Proponente:** Programa de Pós-Graduação em Cultura e Sociedade

**Patrocinador Principal:** Financiamento Próprio

#### DADOS DO PARECER

**Número do Parecer:** 7.417.291

#### Apresentação do Projeto:

Desenho:

O presente projeto de pesquisa tem por tema a Interpretação Patrimonial em Museus: uma análise do Museu Ferroviário e Portuário do Maranhão, com o objetivo geral de investigar o uso da interpretação patrimonial como uma estratégia de preservação e comunicação do patrimônio cultural presente no equipamento museal maranhense. Para seu desenvolvimento torna-se indispensável apresentar as categorias teóricas de patrimônio cultural, museus, educação patrimonial e interpretação. Exercendo o diálogo entre o entendimento sobre a educação patrimonial como uma metodologia de ensino que visa o conhecimento coletivo e individual, através dos processos de comunicação e diálogos de aprendizagem sobre o patrimônio cultural e suas manifestações; com a interpretação patrimonial enquanto um método vinculado a educação, que estabelece uma comunicação atrativa entre os visitantes e o ambiente, encorajando a conservação e compreensão dos valores de seus patrimônios. Por essa perspectiva a problemática da pesquisa norteia-se em de que forma a educação patrimonial através do uso da interpretação, contribui para a comunicação dentro do Museu Ferroviário e Portuário do Maranhão. Quanto à metodologia, a

**Endereço:** Avenida dos Portugueses, 1966 CEB Velho Cidade Universitária Dom Delgado

**Bairro:** Bacanga

**CEP:** 65.080-805

**UF:** MA

**Município:** SAO LUIS

**Telefone:** (98)3272-8708

**E-mail:** cepufma@ufma.br

UNIVERSIDADE FEDERAL DO  
MARANHÃO - UFMA



Continuação do Parecer: 7.417.291

pesquisa é do tipo qualitativa, bibliográfica, de campo e documental para tencionar as hipóteses de como estão sendo desenvolvidas as atividades de interpretação patrimonial nos objetos investigados? Como os museus estimulam a participação do visitante em relação ao objeto interpretado? Quais são meios e técnicas interpretativas estão sendo utilizadas? dentre outros direcionamentos. Dessa forma, a relevância social da pesquisa é compreender como se desenvolve essa comunicação do patrimônio cultural presente no acervo da instituição museológica, com a sociedade ludovicense, na perspectiva da educação patrimonial. Além de cientificamente, possibilitar novas discussões e práticas de interpretação patrimonial em outros espaços museológicos e em outros lugares históricos, ambientais e culturais. Desse modo, a pesquisa ocorrerá no Museu Ferroviário e Portuário do Maranhão, localizado no Complexo da Refessa, Avenida Beira Mar, Centro, São Luís-MA. Tendo como participantes, os visitantes do Museu Ferroviário e Portuário, através de amostra por adesão, para compreender se a interpretação patrimonial desenvolvida nos espaços, facilitam no entendimento da preservação do patrimônio cultural, através do uso de um questionário misto. E com a gestão e curadoria do equipamento, para entender a forma de comunicação e promoção do espaço, o processo do plano museológico e estratégias de implementação do Museu Ferroviário e Portuário, por meio de uma entrevista semiestruturada. Os possíveis desfechos primários, são a identificação e classificação do uso das práticas interpretativas com base nos princípios interpretativos propostos por autores como por Tilden (1957), Beck e Cable (1998) e Murta (2002) e os secundários são as análises desse método de educação patrimonial, em relação ao aprendizado, valorização e comunicação do Museu com a comunidade ludovicense.

Resumo:

O presente projeto de pesquisa tem por tema a Interpretação Patrimonial em Museus: uma análise do Museu Ferroviário e Portuário do Maranhão, com o objetivo geral de investigar o uso da interpretação patrimonial como uma estratégia de preservação e comunicação do patrimônio cultural presente no equipamento museal maranhense. Para seu desenvolvimento torna-se

**Endereço:** Avenida dos Portugueses, 1966 CEB Velho Cidade Universitária Dom Delgado  
**Bairro:** Bacanga **CEP:** 65.080-805  
**UF:** MA **Município:** SAO LUIS  
**Telefone:** (98)3272-8708 **E-mail:** cepufma@ufma.br

UNIVERSIDADE FEDERAL DO  
MARANHÃO - UFMA



Continuação do Parecer: 7.417.291

indispensável apresentar as categorias teóricas de patrimônio cultural, museus, educação patrimonial e interpretação. Exercendo o diálogo entre o entendimento sobre a educação patrimonial como uma metodologia de ensino que visa o conhecimento coletivo e individual, através dos processos de comunicação e diálogos de aprendizagem sobre o patrimônio cultural e suas manifestações; com a interpretação patrimonial enquanto um método vinculado a educação, que estabelece uma comunicação atrativa entre os visitantes e o ambiente, encorajando a conservação e compreensão dos valores de seus patrimônios. Por essa perspectiva a problemática da pesquisa norteia-se em de que forma a educação patrimonial através do uso da interpretação, contribui para a comunicação dentro do Museu Ferroviário e Portuário do Maranhão. Quanto à metodologia, a pesquisa é do tipo qualitativa, bibliográfica, de campo e documental para tencionar as hipóteses de como estão sendo desenvolvidas as atividades de interpretação patrimonial nos objetos investigados? Como os museus estimulam a participação do visitante em relação ao objeto interpretado? Quais são meios e técnicas interpretativas estão sendo utilizadas? dentre outros direcionamentos. Dessa forma, a relevância social da pesquisa é compreender como se desenvolve essa comunicação do patrimônio cultural presente no acervo da instituição museológica, com a sociedade ludovicense, na perspectiva da educação patrimonial. Além de cientificamente, possibilitar novas discussões e práticas de interpretação patrimonial em outros espaços museológicos e em outros lugares históricos, ambientais e culturais. Desse modo, a pesquisa ocorrerá no Museu Ferroviário e Portuário do Maranhão, localizado no Complexo da Reffsa, Avenida Beira Mar, Centro, São Luís-MA. Tendo como participantes, os visitantes do Museu Ferroviário e Portuário, através de amostra por adesão, para compreender se a interpretação patrimonial desenvolvida nos espaços, facilitam no entendimento da preservação do patrimônio cultural, através do uso de um questionário misto. E com a gestão e curadoria do equipamento, para entender a forma de comunicação e promoção do espaço, o processo do plano museológico e estratégias de implementação do Museu Ferroviário e Portuário, por meio de uma entrevista

**Endereço:** Avenida dos Portugueses, 1966 CEB Velho Cidade Universitária Dom Delgado  
**Bairro:** Bacanga **CEP:** 65.080-805  
**UF:** MA **Município:** SAO LUIS  
**Telefone:** (98)3272-8708 **E-mail:** cepufma@ufma.br

UNIVERSIDADE FEDERAL DO  
MARANHÃO - UFMA



Continuação do Parecer: 7.417.291

semiestruturada. Os possíveis desfechos primários, são a identificação e classificação do uso das práticas interpretativas com base nos princípios interpretativos propostos por autores como por Tilden (1957), Beck e Cable (1998) e Murta (2002) e os secundários são as análises desse método de educação patrimonial, em relação ao aprendizado, valorização e comunicação do Museu com a comunidade ludovicense.

Introdução:

Ao longo dos anos, os museus tiveram transformações significativas. Por sua complexidade, o seu conceito é sempre reformulado para abranger essas novas concepções. Segundo Julião (2006), no seu contexto histórico geral, surgiram dois modelos de museus no mundo; os voltados para história e cultura nacional, como por exemplo o museu do Louvre, e os que surgiram como resultado do movimento científico, os direcionados para ciências como arqueologia e etnografia. Por esse aspecto, a pesquisa e a educação sempre foram princípios fundamentais da museologia. As primeiras noções internacionais sobre a relação da educação e museus, advieram posteriormente a criação do ICOM (Conselho Internacional de Museus) em 1946, do qual as discussões sobre a utilidade social dos museus e do patrimônio eram realizadas por meio de conferências gerais e publicações de documentos (Poulot, 2013). A mesa redonda de Santiago do Chile, em 1972, foi uma das pioneiras nas discussões sobre o papel dos museus na América Latina (Ibram, 2012). Assim como a declaração de Quebec de 1984, que pontuava a integração das funções de conservação e educação às práticas museais. (Brasília, 2017). Já as concepções nacionais destacam-se o Seminário Regional da Unesco em 1958, do qual estabelecia a finalidade educativa sobre os museus, e a 38ª conferência geral da Unesco de 2015, que apresentou oficialmente as funções primárias dos museus e a sua contribuição à ampla difusão da cultura e da educação formal, informal e continuada (Unesco, 2017). Por essa contextualização, observa-se a dinamização das articulações entre museu e educação, como processo e promoção para a conservação cultural, se tornando necessário. Portanto, concepções, ações, metodologias educacionais direcionadas à educação patrimonial, que atuem na conscientização

**Endereço:** Avenida dos Portugueses, 1966 CEB Velho Cidade Universitária Dom Delgado  
**Bairro:** Bacanga **CEP:** 65.080-805  
**UF:** MA **Município:** SAO LUIS  
**Telefone:** (98)3272-8708 **E-mail:** cepufma@ufma.br

UNIVERSIDADE FEDERAL DO  
MARANHÃO - UFMA



Continuação do Parecer: 7.417.291

da sociedade são essenciais nas políticas de preservação (Medeiros; Surya, 2009). Corroborando com os autores, para Caponero e Leite (2020), os museus devem ser espaços sistematizados também para o uso da interpretação patrimonial, enquanto método da educação, para que possibilite que os visitantes exerçam sua cidadania e estabeleçam uma comunicação sensível com as obras expostas. Dessa forma, o uso da interpretação patrimonial pode ter várias estratégias interpretativas que são planejadas de acordo com os objetivos que se almejam comunicar, e direcionada para o público em geral, sem restrições. Através dessas estratégias interpretativas pode-se gerar uma experiência diferenciada ao visitante, mais dinâmica e imersiva, sem deixar de ter como foco a educação, para que não seja um simples fornecimento de informações. Segundo Gosling et.al (2016), os museus começaram a não impor as experiências que acham melhor aos visitantes, mas a buscarem compreender o que os visitantes desejam obter e quais os tipos de experiências devem ser ofertados, para garantir uma melhor satisfação, e contribuir para uma experiência única e marcante. Para Panosso Netto (2019), a experiência profunda do visitante, pode aumentar o seu conhecimento humano e modificar positivamente o seu modo de pensar, haja vista que é também um processo intelectual de aprendizagem, pois segundo ele, a humanidade atual, busca algo marcante, diferente, que fuja do simples e do senso comum desenvolvido no dia a dia. Dessa forma, os museus estão expandindo as suas formas de atuação com vistas a agregar valor às suas atividades tradicionais, permitindo o uso das tecnologias imersivas, por exemplo, como estratégias para a preservação do acervo e toda comunicação social (Bernardes, 2023). O Maranhão apresenta um campo vasto de tipologias museais, a exemplo da sua capital, São Luís, onde está concentrada a maior parte delas, esses espaços são dedicadas a salvaguarda do patrimônio cultural e histórico maranhense, possuindo museus na área da Arqueologia, Arte Visuais, Gastronomia, Arte Sacra, Cultura Popular, Afro, dentre outros. Todo esse cenário, que foi palco de ocupação e invasão ao longo dos anos, influenciaram nesse dinamismo cultural e na criação de tipologias. Sendo assim, algumas instituições do Maranhão, como por exemplo um Museu privado, usa de

**Endereço:** Avenida dos Portugueses, 1966 CEB Velho Cidade Universitária Dom Delgado  
**Bairro:** Bacanga **CEP:** 65.080-805  
**UF:** MA **Município:** SAO LUIS  
**Telefone:** (98)3272-8708 **E-mail:** cepufma@ufma.br

UNIVERSIDADE FEDERAL DO  
MARANHÃO - UFMA



Continuação do Parecer: 7.417.291

comunicação interpretativa imersiva como um dos métodos de atratividade e educação para os visitantes em São Luís. Em vista disso, a proposta dessa pesquisa é refletir como a interpretação patrimonial tem contribuído para a comunicação e conservação do patrimônio cultural, em uma instituição museal maranhense, enquanto uma técnica de educação patrimonial. Dentro desse universo, a delimitação do objeto se direciona ao Museu Ferroviário e Portuário, inserido como parte integrante do atual Complexo Cultural da Reffsa Maranhão, localizado no prédio histórico da antiga estação ferroviária João Pessoa de 1929, no Centro de São Luís.

Compreender o estudo do patrimônio cultural é estabelecer uma visão sobre as relações dos grupos sociais com seus bens culturais, na perspectiva de valorização e importância. Segundo Tomaz (2010), inspirado no pensamento de autores que investigam memória coletivas e lugares de memória, como Pierre Nora e Pollak, o patrimônio cultural perpassa por três linhas investigativas: o que envolve a natureza e meio ambiente; o que relaciona ao conhecimento, saber e prática e por fim o patrimônio histórico. Todas essas vertentes são direcionadas para a conservação desses bens, a fim de resguardar a memória da sociedade e suas manifestações. A tendência natural do homem moderno é olhar com desprezo as construções antigas, vendo-as como bens ultrapassados e desatualizados, os quais devem ser demolidos e ceder lugar a edificações mais modernas e arrojadas, mais úteis ao desenvolvimento da cidade. Esse tipo de pensamento impacta frontalmente a ideia de preservação, de valorização do patrimônio como herança histórica a ser preservada. O cuidado com os bens patrimoniais visa resguardar a memória, dando importância ao contexto e às relações sociais existentes em qualquer ambiente. Não é possível preservar a memória de um povo sem, ao mesmo tempo, preservar os espaços por ele utilizados e as manifestações quotidianas de seu viver (Tomaz, 2010, p.4) O uso da metodologia de Educação Patrimonial contribui também para esse papel de conservação dos bens culturais, por ser um instrumento que possibilita ao indivíduo uma compreensão sociocultural do espaço, por meio do aprendizado sobre o processo cultural e suas manifestações (Horta; Grunberg; Monteiro, 1999). Por intermédio da Educação

**Endereço:** Avenida dos Portugueses, 1966 CEB Velho Cidade Universitária Dom Delgado  
**Bairro:** Bacanga **CEP:** 65.080-805  
**UF:** MA **Município:** SAO LUIS  
**Telefone:** (98)3272-8708 **E-mail:** cepufma@ufma.br

UNIVERSIDADE FEDERAL DO  
MARANHÃO - UFMA



Continuação do Parecer: 7.417.291

patrimonial, pode ser estabelecido algumas estratégias que ajudam no melhor entendimento dos eventos culturais, como o uso da interpretação. Em 1957, o pesquisador norte americano Freeman Tilden (1883-1980), estabeleceu a primeira definição de interpretação ambiental, através de uma prática sistemática vinculada pelo Serviço Nacional de Parques dos Estados Unidos. A partir da década de 1970, a prática da interpretação evoluiu para monumentos, edifícios, sítios históricos, cidades e vilas, ganhando destaque para o planejamento interpretativo como meio de revitalização e promoção dos lugares (Murta; Goodey, 2002). Nesta perspectiva, os programas de comunicação interpretativas ou suas atividades isoladas, têm sido vistos como uma das mais importantes ferramentas da educação patrimonial, porém é importante pontuar que a educação patrimonial é processual, se desenvolvendo de maneira permanente e sistemática, enquanto a interpretação parte como estratégia educativa e instrumental (Costa, 2009).

Desse modo sua aplicabilidade vem sendo estudada por pesquisadores brasileiros, que relacionam a interpretação patrimonial com o patrimônio cultural; a roteirização turística; a experiência de mediação em museus; como valorização de edificações turísticas e como proposta de inserção em instituições museais locais, dentre outros. Desta maneira, conforme o direcionamento de Costa (2009) sob o viés da educação patrimonial, que reconhece como princípio básico que os indivíduos aprendem melhor por meio da vivência de experiências diretas com bens do patrimônio.

Podendo assim, ter como estratégia o uso da interpretação patrimonial como meio fortalecedor das informações e representações que regem as características, históricas, culturais e ambientais segundo Murta (2002). No contexto, o Problema de Pesquisa indaga: De que forma a educação patrimonial, através do uso da interpretação patrimonial, contribui para a comunicação do acervo do Museu Ferroviário e Portuário do Maranhão?

**Metodologia Proposta:**

A investigação é qualitativa, pois terá foco na interpretação direta do Museu Ferroviário e Portuário do Maranhão, em relação a como estão sendo desenvolvidas as atividades dentro do contexto da interpretação patrimonial. Dessa forma a compreensão é focalizada em cima dos conceitos

**Endereço:** Avenida dos Portugueses, 1966 CEB Velho Cidade Universitária Dom Delgado  
**Bairro:** Bacanga **CEP:** 65.080-805  
**UF:** MA **Município:** SAO LUIS  
**Telefone:** (98)3272-8708 **E-mail:** cepufma@ufma.br

UNIVERSIDADE FEDERAL DO  
MARANHÃO - UFMA



Continuação do Parecer: 7.417.291

específicos de museus, educação patrimonial e interpretação. Quanto ao propósito geral de classificação é do tipo exploratória. Realizada no local Museu Ferroviário e Portuário do Maranhão, localizado na Avenida Beira Mar, Complexo da Reffsa, Centro, São Luís- MA. Do qual os participantes serão os visitantes do Museu Ferroviário e Portuário, através da amostra por adesão, para compreender se a interpretação patrimonial desenvolvida nos espaços, facilitam no entendimento da preservação do patrimônio cultural, e se a forma de comunicação auxiliam no aprendizado do que está sendo representado. E com a gestão, para entender a forma de comunicação e promoção dos espaços, o processo dos planos museológicos e estratégias de implementação do Museu Ferroviário e Portuário. Para os devidos fins de levantamento de dados, parte da elaboração de um roteiro de observação direta, do qual o pesquisador não interfere no ambiente e nem tem contato com os visitantes. Este roteiro será usado apenas para nortear a identificação preliminar do acervo do Museu Ferroviário e Portuário. Neste instrumento serão identificados inicialmente os meios e técnicas interpretativas que constam nos equipamentos, para posteriormente organizar e se aprofundar de suas classificações e características, conforme as diretrizes dos autores bases de interpretação patrimonial, já mencionados ao longo desse projeto. O segundo instrumento será a utilização de um questionário misto semiestruturado, para os visitantes do Museu Ferroviário e Portuário, permitindo que o participante dê sua opinião e escolha uma opção que melhor corresponde com seu ponto de vista, em relação ao uso da interpretação patrimonial no equipamento museal, após sua participação na visita. O terceiro instrumento utilizado, será uma entrevista semiestruturada com um roteiro pré-definido, direcionado a gestão e a curadoria do Museu Ferroviário e Portuário do Maranhão. O quarto instrumento será o uso de uma câmera fotográfica, para registrar o acervo correspondente e as atividades desenvolvidas relacionadas com a interpretação patrimonial, no Museu Ferroviário e Portuário do Maranhão. Quanto os procedimentos de coleta seguirá por etapas: bibliográfico, levantamento documental disponibilizado pelo equipamento museal como cronograma de implantação, listagem de acervo, consultas de registros históricos fotográficos, identificação

**Endereço:** Avenida dos Portugueses, 1966 CEB Velho Cidade Universitária Dom Delgado  
**Bairro:** Bacanga **CEP:** 65.080-805  
**UF:** MA **Município:** SAO LUIS  
**Telefone:** (98)3272-8708 **E-mail:** cepufma@ufma.br

UNIVERSIDADE FEDERAL DO  
MARANHÃO - UFMA



Continuação do Parecer: 7.417.291

se há um plano museológico, propostas de aquisição, relatórios de fotos, memorando ou inventários, disponíveis em outras instituições como por exemplo o Instituto do Patrimônio Artístico e Histórico do Maranhão (IPHAN/MA), para que possam compreender toda a concepção inicial de formação e promoção do Museu Ferroviário e Portuário. A terceira etapa será a pesquisa de campo no Museu Ferroviário e Portuário do Maranhão. A fase de coleta inicial será por meio de uma roteirização preliminar para identificar os meios e técnicas disponíveis no Museu. Posteriormente identificadas, será utilizado o instrumento da câmera fotográfica para registrar o acervo para melhor compreensão e exemplificação das mídias interpretativas. Terminada a primeira fase, a segunda será a entrevista com a gestão do equipamento museal por meio do instrumento de entrevista, realizada presencialmente. A última fase do campo, será a aplicação do questionário misto com os visitantes que participaram da visita no espaço e por meio da amostra por adesão, queiram contribuir com a pesquisa científica.

**Critério de Inclusão:**

Visitantes que realizaram a visita guiada ou não guiada (roteiro livre) no Museu.

Visitantes nacionais.

Crianças acima de 12 anos que participaram da visita.

**Critério de Exclusão:**

Visitantes que estão no espaço, mas NÃO realizaram a visita no Museu.

Visitantes que falam outro idioma como inglês, francês, espanhol, Italiano etc.

Crianças menores de 12 anos que estejam no espaço museológico.

**Metodologia de Análise de Dados:**

Por se tratar de uma pesquisa qualitativa, os dados coletados pelo questionário com os visitantes e a entrevista serão analisados através da técnica de análise de conteúdo de Bardin (2016).

Para a autora, as fases da pesquisa tem uma estruturação inicial, que começa pela pré análise, a elaboração dos índices e posteriormente a categorização e codificação. A pré -análise será a organização de todos os questionários respondidos pelos visitantes, de maneira a transcrever os resultados no word, posteriormente enumerar para a elaboração dos índices que vai direcionar

**Endereço:** Avenida dos Portugueses, 1966 CEB Velho Cidade Universitária Dom Delgado  
**Bairro:** Bacanga **CEP:** 65.080-805  
**UF:** MA **Município:** SAO LUIS  
**Telefone:** (98)3272-8708 **E-mail:** cepufma@ufma.br

UNIVERSIDADE FEDERAL DO  
MARANHÃO - UFMA



Continuação do Parecer: 7.417.291

o questionários por ordem de classificação. E por fim, a categorização e codificação das respostas, isolando os dados que respondem a problemática central, criando códigos que são importantes para a pesquisa.

A exposição dos dados, será por meio da criação de nuvens de palavras, gráficos, infográficos e tabelas, correlacionado a estruturação que Bardin (2016) propõe. Esses dados podem ser desenvolvidos por meios de sites específicos como o mentimeter, survio, ou software como webqda, e programas como google forms etc. Em relação às imagens do acervo serão reproduzidas no decorrer do texto dissertativo, com a disposição conforme as regras da ABNT. A entrevista com a gestão ou curadoria será transcrita para o programa da Microsoft Word, para ser investigada de acordo com análise de conteúdo, já mencionada anteriormente. O modelo de perguntas da entrevista e questionário serão veiculadas em apêndices e anexos no final da produção dissertativa.

**Desfecho Primário:**

Os desfechos primários, são a identificação e classificação do uso das práticas interpretativas com base nos princípios interpretativos propostos por autores como por Tilden (1957), Beck e Cable (1998) e Murta (2002).

**Desfecho Secundário:**

Os secundários são as análises desse método de educação patrimonial, em relação ao aprendizado, valorização e comunicação do Museu com a comunidade ludovicense.

Tamanho da Amostra no Brasil 100

**Objetivo da Pesquisa:**

**Objetivo Primário:**

Investigar a Interpretação Patrimonial como estratégia de preservação e comunicação do patrimônio cultural no Museu Ferroviário e Portuário do Maranhão.

**Objetivo Secundário:**

Descrever como a Interpretação Patrimonial pode ser um instrumento de Educação Patrimonial em Museus; Caracterizar os meios e técnicas interpretativas desenvolvidas no Museu Portuário e Ferroviário do Maranhão, evidenciando

**Endereço:** Avenida dos Portugueses, 1966 CEB Velho Cidade Universitária Dom Delgado

**Bairro:** Bacanga

**CEP:** 65.080-805

**UF:** MA

**Município:** SAO LUIS

**Telefone:** (98)3272-8708

**E-mail:** cepufma@ufma.br

UNIVERSIDADE FEDERAL DO  
MARANHÃO - UFMA



Continuação do Parecer: 7.417.291

suas potencialidades na perspectiva da educação patrimonial; Compreender as estratégias recomendadas baseada nos princípios interpretativos propostos por Tilden (1957), Beck e Cable (1998) e Murta (2002), na implantação do uso da interpretação patrimonial e sua relação com os espaços museais.

**Avaliação dos Riscos e Benefícios:**

**Riscos:**

Por ser um projeto de pesquisa dentro da área das ciências humanas e sociais, advindos do Mestrado Interdisciplinar em Cultura e Sociedade, os riscos que podem acontecer aos participantes são riscos mínimos como: possibilidade de constrangimento que pode vir ocorrer na abordagem ou ao responder os instrumentos de pesquisa; desconforto; cansaço ou insegurança em relação a responder perguntas longas ou confusas, adentrar ao espaço individual do participante em decorrência da tomada de tempo para responder às perguntas dos questionários e entrevista.

**Benefícios:**

Em relação aos benefícios dos participantes podem ser benefícios diretos, quando terá a sua privacidade respeitada, sem a exposição ou coleta de dados pessoais nos questionários, com a garantia de confidencialidade. No benefício imediato os participantes da pesquisa poderão ter o direito de ser opor ou desistir de participar ou responder as perguntas do questionário, sem qualquer prejuízo ou dano, assim como o direito imediato de decidir se sua identidade será divulgada ou quais dentre as informações que concedeu podem ser tratadas de forma pública.

**Comentários e Considerações sobre a Pesquisa:**

A investigação tem relevância acadêmica e tem esta hipótese:

A educação patrimonial ocorre através da estimulação da participação do visitante ou usuário encorajando o aprendizado profundo e a curiosidade do que está sendo interpretado no espaço museal.

**Considerações sobre os Termos de apresentação obrigatória:**

O TCLE está escrito de acordo com o que recomenda a Resolução CNS n. 466/12.

**Endereço:** Avenida dos Portugueses, 1966 CEB Velho Cidade Universitária Dom Delgado  
**Bairro:** Bacanga **CEP:** 65.080-805  
**UF:** MA **Município:** SAO LUIS  
**Telefone:** (98)3272-8708 **E-mail:** cepufma@ufma.br

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO  
MARANHÃO - UFMA**



Continuação do Parecer: 7.417.291

**Recomendações:**

Não há recomendações.

**Conclusões ou Pendências e Lista de Inadequações:**

Não há pendências.

**Considerações Finais a critério do CEP:**

**Este parecer foi elaborado baseado nos documentos abaixo relacionados:**

Tipo Documento	Arquivo	Postagem	Autor	Situação
Informações Básicas do Projeto	PB_INFORMAÇÕES_BÁSICAS_DO_PROJETO_2453238.pdf	18/11/2024 17:40:16		Aceito
Outros	instrumentoquestionario.pdf	18/11/2024 10:12:24	MAYANE PEREIRA SILVA	Aceito
Outros	instrumentoentrevista.pdf	18/11/2024 10:11:47	MAYANE PEREIRA SILVA	Aceito
TCLE / Termos de Assentimento / Justificativa de Ausência	termodeconsetimentolivreesclarecido.pdf	18/11/2024 10:10:02	MAYANE PEREIRA SILVA	Aceito
Projeto Detalhado / Brochura Investigador	modelodeprojetoπλαταформа.pdf	18/11/2024 10:09:31	MAYANE PEREIRA SILVA	Aceito
Folha de Rosto	folhaderostoassinado.pdf	18/11/2024 10:09:00	MAYANE PEREIRA SILVA	Aceito
Orçamento	orcamento.pdf	18/11/2024 10:05:46	MAYANE PEREIRA SILVA	Aceito
Cronograma	cronograma.pdf	18/11/2024 10:05:24	MAYANE PEREIRA SILVA	Aceito
Declaração de Instituição e Infraestrutura	autorizacaomuseu.pdf	18/11/2024 10:05:02	MAYANE PEREIRA SILVA	Aceito

**Situação do Parecer:**

Aprovado

**Necessita Apreciação da CONEP:**

Não

**Endereço:** Avenida dos Portugueses, 1966 CEB Velho Cidade Universitária Dom Delgado  
**Bairro:** Bacanga **CEP:** 65.080-805  
**UF:** MA **Município:** SAO LUIS  
**Telefone:** (98)3272-8708 **E-mail:** cepufma@ufma.br

UNIVERSIDADE FEDERAL DO  
MARANHÃO - UFMA



Continuação do Parecer: 7.417.291

SAO LUIS, 27 de Fevereiro de 2025

---

**Assinado por:**  
**Emanuel Pércles Salvador**  
**(Coordenador(a))**

**Endereço:** Avenida dos Portugueses, 1966 CEB Velho Cidade Universitária Dom Delgado  
**Bairro:** Bacanga **CEP:** 65.080-805  
**UF:** MA **Município:** SAO LUIS  
**Telefone:** (98)3272-8708 **E-mail:** cepufma@ufma.br