

## PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO: considerações sobre turismo e gestão do espaço das antigas vilas militares de São Luiz e Jaboticaba – Bento Gonçalves/RS

**Sabrina de Lima Greselle**

*Museu do Imigrante - [sabrina.greselle@bentogoncalves.rs.gov.br](mailto:sabrina.greselle@bentogoncalves.rs.gov.br)*

**Cristiane Bertoco**

*Museu do Imigrante - [cristiane.bertoco@bentogoncalves.rs.gov.br](mailto:cristiane.bertoco@bentogoncalves.rs.gov.br)*

### Resumo

As antigas vilas ferroviárias de Bento Gonçalves constituem parte do patrimônio ferroviário da região, que de maneira geral pouco tiveram olhares cuidadosos acerca de sua preservação, seja do poder público ou do setor privado. Recentemente, essas localidades vêm se tornando destino de grupos de trilhas e caminhadas, o que cresceu ainda mais com a pandemia de COVID-19. Já que nesse cenário, a demanda por passeios em espaços abertos ou isolados aumentou e a necessidade por isolamento social potencializou a realização de trilhas de pequenos grupos ou membros da mesma família. Essas localidades não possuem uma organização e controle de turismo, dessa forma, é urgente pensar em quais são as propostas e as consequências desses passeios para a comunidade local e para o patrimônio existente. É necessário se refletir os usos desses patrimônios dentro desse turismo de aventura, já que sem a devida estruturação, esses passeios podem gerar um movimento descontrolado e um crescimento em massa que não oportunizam a valorização da identidade cultural local. Sendo assim, o objetivo principal desta pesquisa é problematizar a proposta de turismo crescente já existente e estudar novas maneiras de explorar e gerir o patrimônio ferroviário ativo e inativo da cidade de maneira benéfica aos envolvidos, potencializando saberes e fazeres da comunidade, o processo histórico e a paisagem. Por fim, levando em consideração que os estudos sobre as vilas ferroviárias são bastante recentes e pouco aprofundados, para esta pesquisa, usou-se o recorte territorial de duas delas, São Luiz e Jaboticaba, uma vez que essas duas localidades conformam um roteiro cultural.

**Palavras chaves:** Patrimônio Ferroviário. Turismo Cultural. Planejamento Territorial. Paisagem Cultural.

#### REALIZAÇÃO:



Programa de Pós-Graduação  
Memória Social e  
Patrimônio Cultural

#### ORGANIZAÇÃO:



#### APOIO:



FAPERGS  
Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado do Rio Grande do Sul

# GESTÃO INTEGRADA DO PATRIMÔNIO CULTURAL

HUMANIDADES, SOCIEDADE, SAÚDE E AMBIENTE



## 1. INTRODUÇÃO

A pesquisa apresentada neste trabalho é um estudo preliminar e inicial, não possuindo, dessa forma, uma abordagem tão aprofundada nesta discussão. Propõe-se aqui, problematizar alguns aspectos referentes ao crescimento do turismo nas antigas vilas ferroviárias de São Luiz e Jaboticaba, em Bento Gonçalves/RS, principalmente de aventura, antes e ainda mais durante a pandemia de Covid-19.

A metodologia de pesquisa utilizada aconteceu preferencialmente em análise bibliográfica em trabalhos relativos a cidade de Bento Gonçalves, as próprias localidades e também ao 1º Batalhão Ferroviário e unindo a isso, pesquisas de campo realizadas durante o projeto de atualização do inventário municipal executado pelo Museu do Imigrante, financiado com recursos do estado do Rio Grande do Sul, através de Edital da Secretaria Estadual de Cultura, intitulado *Laços Patrimoniais: construindo um inventário colaborativo para Bento Gonçalves*, que possibilitou o contato com as comunidades abordadas. Entretanto, com o avanço da pandemia de Covid-19, até mesmo os trabalhos de campo do projeto foram prejudicados, portanto, o contato com as comunidades também foi feito de forma concentrada. Além disso, foram feitas análises a formatos de turismo já existentes oferecidos por agências de turismo, de maneira a pensar e problematizar essas práticas, para isso, foram consultados os sites de duas agências que oferecem passeios na região foco do estudo desse artigo.

Dessa forma, há a divisão dos assuntos em duas partes, a primeira, intitulada *As vilas ferroviárias de São Luiz e Jaboticaba dentro do contexto histórico de Bento Gonçalves/RS*, que dá conta de discorrer acerca da história dessas comunidades, de forma objetiva. E a segunda, intitulada *Evolução territorial e apropriação turística do roteiro cultural*, contextualiza o processo de construção da ferrovia e argumenta sobre as práticas turísticas existentes nessas localidades em diferentes períodos.

Para toda a formulação do estudo, teve-se como base de escrita alguns conceitos principais, a saber: Turismo Cultural, Ecoturismo, Turismo de aventura e Turismo de Base Comunitária. Além desses, pode-se mencionar os conceitos de Memória e Identidade, de autores como Joël Candau e Maurice Halbwachs.

Justifica-se o uso dos conceitos apresentados por Candau e Halbwachs, ao passo que para construir um turismo que integre os interesses da comunidade local, é necessário um olhar cuidadoso acerca da identidade que permeia o espaço, de forma a valorizar juntamente as memórias afetivas individuais e coletivas dos sujeitos envolvidos, Halbwachs, (1990, p. 51), afirma que “que cada memória individual é um ponto de vista sobre a memória coletiva, que este ponto de vista muda conforme o lugar que ali eu ocupo, e que este lugar mesmo muda segundo as relações que mantenho com outros meios.”, a junção dessas memórias individuais apresenta compartilhamentos que auxiliam o entendimento da identidade, Halbwachs (1990, p. 53-54) coloca que

### REALIZAÇÃO:



Programa de Pós-Graduação  
Memória Social e  
Patrimônio Cultural

### ORGANIZAÇÃO:



### APOIO:



Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado do Rio Grande do Sul

# GESTÃO INTEGRADA DO PATRIMÔNIO CULTURAL

HUMANIDADES, SOCIEDADE, SAÚDE E AMBIENTE



A memória coletiva [...] envolve as memórias individuais, mas não se confunde com elas. Ela evolui segundo suas leis, e se algumas lembranças individuais penetram algumas vezes nela, mudam de figura assim que sejam recolocadas num conjunto que não é mais uma consciência pessoal.

Diante disso, espera-se que formatos alternativos de turismo possam ser pensados e propostos para esses itinerários, a fim de fomentar o desenvolvimento local de forma a considerar e incorporar todos os sujeitos que fazem parte desse cenário.

## 2. AS VILAS FERROVIÁRIAS DE SÃO LUIZ E JABOTICABA DENTRO DO CONTEXTO HISTÓRICO DE BENTO GONÇALVES/RS

Geograficamente, as duas localidades discutidas neste estudo pertencem à mesma comunidade, sendo que os primeiros registros documentais de São Luiz e Jaboticaba são anteriores à chegada do 1º Batalhão Ferroviário em Bento Gonçalves. A formação geográfica, contornada pelo Rio das Antas, foi dividida em colônias seguindo um eixo leste oeste, vendidas para imigrantes europeus, majoritariamente de origem italiana, a partir de 1883. Embora os lotes tenham traçado ortogonal, a construção das estradas e das edificações seguiu o contorno do morro, respeitando as condições geográficas e resultando em dois conjuntos edificados principais: São Luiz no alto do morro e Jaboticaba na beira do rio.

Os documentos que se tem registro datam do ano de 1897 e são referentes à fundação da 1ª capela da comunidade, o que se reflete na importância da religiosidade dentro da identidade local. Acerca da organização econômica, as primeiras famílias a se estabelecerem na região tinham o plantio e a produção com foco principal na subsistência, segundo Greselle (2020, p. 19),

A partir das narrativas orais, percebe-se que São Luiz, até meados da década de 1940, quando chega à comunidade o 1º Batalhão Ferroviário, tinha como principal estrutura socioeconômica das famílias a agricultura de subsistência e alguma venda feita para cantinas e cooperativas da região, possível de se observar nos trechos “antigamente era parreira, parreira ninguém mais tem [...] vendia pra cantina”, “nós plantava milho, feijão e tinha cana-de-açúcar, pra fazer cachaça, tinha parreira [...] a gente vendia a uva nas cooperativas [...]” e “antigamente era trigo, feijão [...] numa cooperativa que nós tinha no Passo Velho, se vendia quanto, quando eles precisava né, que não era fácil de vender né”. Não tendo, dessa forma, uma economia voltada significativamente ao comércio, o que fortalecia a partilha de alguns alimentos entre os vizinhos.

A chegada do 1º Batalhão Ferroviário durante a década de 1940 à Bento Gonçalves e a constituição das vilas ferroviárias nos anos seguintes traz um impacto para a vida cotidiana dos moradores locais. Ao todo, configuram-se como vilas ferroviárias cinco localidades pertencentes em sua maioria ao atual distrito de Tuiuty - que passou a ser distrito no ano de 1971, com a divisão do então Distrito São Roque, uma vez que com a maior urbanização do São Roque, este passou a ser bairro, enquanto

### REALIZAÇÃO:



Programa de Pós-Graduação  
Memória Social e  
Patrimônio Cultural

### ORGANIZAÇÃO:



### APOIO:



Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado do Rio Grande do Sul

# GESTÃO INTEGRADA DO PATRIMÔNIO CULTURAL

HUMANIDADES, SOCIEDADE, SAÚDE E AMBIENTE



a parte mais ruralizada, passou a ser o Distrito de Tuiuty, tendo a sede na comunidade de Nossa Senhora das Dores, “Addolorata” (CAPRARA; LUCHESE, 2001, p. 26) -, sendo elas, São Valentim, Veríssimo de Mattos, Km2, São Luiz e Jaboticaba. Com a fixação do Batalhão e a construção da ferrovia, um grande contingente populacional passou a residir nas vilas ferroviárias, trazendo um impacto significativo no modo de vida dos então residentes, já que parte dos militares e civis que ajudaram a construir todo o complexo férreo se alojavam durante as obras do ramal (FENSTERSEIFER, 2016, p. 20 *apud* GRESELLE, 2020, p. 23).

Com esse aumento da população local, foi comum a construção de estruturas de necessidade cotidiana nas próprias vilas, como escolas, armazéns, açougues e até mesmo cinemas. No caso de São Luiz, até mesmo uma nova igreja foi construída - nesse aspecto, coloca-se que a via férrea passaria muito perto de onde anteriormente estavam a escola e a igreja, o que traz a hipótese das obras como contrapartida da demolição da antiga, uma vez que a atual foi feita em outro local. Essas estruturas passaram a ser utilizadas por trabalhadores da ferrovia, além da população local. Além das edificações já mencionadas, também houve a construção de residências para alojamento, sendo essas de alvenaria, ocupadas por militares e de madeira para trabalhadores civis envolvidos na obra, como é possível perceber no trecho,

Em São Luiz das Antas, a presença do Batalhão é parte das memórias dos moradores. Segundo os relatos, as casas “era mais pros [...] do batalhão mesmo que ocupava as casas né, soldado, essas coisas e daí as outras pessoas que trabalhavam faziam as casinhas ali ao redor” e “veio gente de fora, de outros municípios e coisa que trabalharam ali [...]”. (GRESELLE, 2020, p. 23)

Relatos apontam que as duas vilas aqui abordadas foram as últimas a serem construídas, sendo Jaboticaba a última estação a ser inaugurada, em 1967<sup>1</sup>. A construção da ferrovia, que abraça o morro em forma de laço, ligando o ramal conhecido como Ferrovia do Vinho com o Tronco Principal Sul, atravessando túneis e viadutos, de forma a vencer a topografia, teria sido um dos maiores desafios técnicos da época, demandando tempo, trabalhadores e planejamentos que foram sendo alterados ao longo das décadas (PRADO, 2013).

A temporalidade entre os conjuntos edificados é demarcada através da linguagem arquitetônica das edificações, que transita entre as linguagens art déco e modernista, onde é visível a evolução das características arquitetônicas ao longo dos períodos de construção. Segundo Costa *et al* (2011), “a década de 40 é marcada pela arquitetura art déco, enquanto a década de 50, pela ocorrência simultânea da

<sup>1</sup> Ver GIESBRECHT, Ralph Mennucci. **JABOTICABA**. Estações Ferroviárias do Brasil. Disponível em: <[http://www.estacoesferroviarias.com.br/sc\\_troncosul/jaboticaba.htm](http://www.estacoesferroviarias.com.br/sc_troncosul/jaboticaba.htm)>. Acesso em: 09 set. 2021

#### REALIZAÇÃO:



Programa de Pós-Graduação  
Memória Social e  
Patrimônio Cultural

#### ORGANIZAÇÃO:



#### APOIO:



Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado do Rio Grande do Sul

# GESTÃO INTEGRADA DO PATRIMÔNIO CULTURAL

HUMANIDADES, SOCIEDADE, SAÚDE E AMBIENTE



arquitetura art déco e modernista e a década de 60 pela arquitetura modernista”. Para a autora, a linguagem arquitetônica da época era utilizada pelo governo vigente na construção de edifícios públicos, como símbolo de modernidade.

Em São Luiz, as casas seguem projetos padrão registrado no Relatório do 1º Batalhão ferroviário de junho de 1950 (MINISTÉRIO DA GUERRA, 1950), onde a arquitetura residencial da localidade é identificada como “casas para trabalhadores, bombeiros e guarda chaves”. As casas dispostas em linha formam conjunto com a estação, a escola e a capela, também padronizadas, porém adaptadas aos materiais regionais, como a pedra basalto, utilizada para a implantação no terreno, os alicerces e degraus.

As estações de São Luiz e Jaboticaba seguem dois padrões identificados no relatório, que variam em porte e atividades realizadas, onde as principais características compartilhadas são a intenção simétrica da fachada, demarcada por ornamentos geométricos na platibanda e marquise arredondada. A estação de São Luiz corresponde a uma estação de 4ª classe, com agência, telégrafo e residência de 2 quartos para agente-telegrafista. Já a estação de Jaboticaba corresponde a uma Estação de 3ª classe, de maior porte, onde localizava-se o armazém, agência, telégrafo, hall, sanitários e quarto para telegrafista.

Em relação às vilas residenciais de Jaboticaba, também chamada “esplanada de junção” (FENSTERSEIFER, 2016), identificamos arquitetura diferenciada em relação às demais vilas, em linguagem que se aproxima do modernismo, utilizando elementos arquitetônicos como cobogós, janelas emolduradas ou em fita, demarcação de pilastras, varandas subtraídas na fachada principal. Essas casas possuem estrutura maior que as construídas no restante do ramal, o que leva à reflexão sobre sua funcionalidade para famílias maiores, possivelmente destinadas ao período de operação da ferrovia.

Entretanto, o trecho da Ferrovia do Vinho não foi muito utilizado após a sua construção, necessitando-se ainda de muita pesquisa dentro dessa lacuna historiográfica. Em São Luiz, após a saída do 1º Batalhão Ferroviário, Greselle (2020, p. 24) menciona que as casas de turma<sup>2</sup> permaneceram um período fechadas, até iniciarem as novas ocupações e que atualmente não há descendentes de ferroviários. A ligação da ferrovia entre São Luiz e Jaboticaba se dá por meio de um túnel bifurcado existente na segunda, popularmente conhecido como “Túnel em Y”, que faz a ligação de Jaboticaba com duas vias, uma que seguia para a Ferrovia do Vinho e outra, que segue para Veranópolis em direção a Vacaria e Lages, onde atualmente ainda mantém o tráfego de trens de carga.

O 1º Batalhão Ferroviário sai de Bento Gonçalves em 1971 e se muda para Lages, em Santa Catarina, onde permanece fixado até hoje. Junto com a saída da instituição,

<sup>2</sup> Nome dado popularmente às casas do 1º Batalhão Ferroviário, já que todas são padronizadas.

#### REALIZAÇÃO:



Programa de Pós-Graduação  
Memória Social e  
Patrimônio Cultural

#### ORGANIZAÇÃO:



#### APOIO:



Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de Rio Grande do Sul

# GESTÃO INTEGRADA DO PATRIMÔNIO CULTURAL

HUMANIDADES, SOCIEDADE, SAÚDE E AMBIENTE



saíram da cidade também muitas pessoas que estavam assentadas por conta do exército, o que acarreta mais um grande impacto na vida das populações locais que já estavam habituadas ao crescimento que fora proporcionado. Aos poucos, como mencionado anteriormente, novos moradores foram ocupando as casas. Em algumas antigas vilas, há relatos que apontam a presença de trabalhadores da extinta Rede Ferroviária Federal (RFFSA) nas casas de turma<sup>3</sup>, como é o caso de Jaboticaba<sup>4</sup>, entretanto em São Luiz, não há essa menção. Em alguns casos, os descendentes desses ferroviários seguem residindo nas localidades, o que preserva as memórias do tempo em que a ferrovia esteve ativa. A RFFSA foi desestatizada na década de 1990, em uma leva de privatizações ocorridas no país, que é própria do contexto político da época.<sup>5</sup>

Outro ponto interessante de mencionar dentro da conjuntura histórica dessas comunidades é a passagem da Maria Fumaça, ocorrido durante as décadas de 1980 e 1990. Esse aspecto, conforma uma das poucas práticas turísticas que estiveram presentes nessas comunidades e se apresenta como uma das memórias mais marcantes dos moradores de São Luiz, por exemplo, visto nos trechos

Odila Calza de Lima, quando perguntada sobre o assunto, conta que “Da Maria Fumaça [...] todos os domingos passava e faziam dança na estação e depois desciam para Jaboticaba”. Já Ivo Rosina fala “[...] o tempo da Maria Fumaça [...] era bem legal [...] a Maria Fumaça era mais no domingo, daí nos domingos de manhã nós ia lá na estação assistir ela [...] vinha gente estranha, de outros lugar, daí nós ia lá”. Lourdes Maria Pelizzari diz que o que mais marcou sua memória é que “esses aqui [filhos] eu tenho o rapaz, a outra guria, ia acha fruta pra vender lá na Maria Fumaça, lá embaixo [...] bergamota, o que achava e vendia”. (GRESELLE, 2020, p. 26-27)

O passeio Ferrovia do Vinho ocorreu antes da passagem da Maria Fumaça no seu atual roteiro de passagem, de Bento Gonçalves à Carlos Barbosa.<sup>6</sup> Após a interrupção da passagem da Maria Fumaça, pouco a pouco a movimentação local foi diminuindo e o espaço que antes recebia um grande número de turistas se tornou esquecido dentro do contexto histórico de Bento Gonçalves. Atualmente, as localidades possuem suas casas ocupadas por moradores que vieram de diferentes regiões, alguns estão já residindo a bastante tempo e outros, são mais recentes.

Em estudo sobre a identidade cultural de São Luiz, Greselle (2020) menciona alguns aspectos que se sobressaem entre as memórias compartilhadas entre moradores

<sup>3</sup> Entrevista de Elvina de Mesquita ao Museu do Imigrante em 2021. Acervo: Museu do Imigrante.

<sup>4</sup> Ver GRESELLE, Sabrina de Lima. “Velhos bons tempos”: história e memória de São Luiz das Antas, Bento Gonçalves/RS. Trabalho de Conclusão de Curso em Licenciatura em História. Caxias do Sul: UCS, 2020.

<sup>5</sup> Ver DEBENETTI, Valdete Elza Spindler. Passeio de trem Maria-Fumaça: os diferentes olhares. Dissertação (mestrado) - Pró Reitoria de Pós-graduação e Pesquisa, Mestrado em Turismo, Universidade de Caxias do Sul, 2006. 149p.

<sup>6</sup> Idem.

#### REALIZAÇÃO:



Programa de Pós-Graduação  
Memória Social e  
Patrimônio Cultural

#### ORGANIZAÇÃO:



United Nations  
Educational, Scientific and  
Cultural Organization

UNESCO Chair in Humanities and  
Cultural Integrated Landscape Management,  
PolyMetric Institute of Torun



#### APOIO:



Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado do Rio Grande do Sul

# GESTÃO INTEGRADA DO PATRIMÔNIO CULTURAL

HUMANIDADES, SOCIEDADE, SAÚDE E AMBIENTE



locais, que de maneira geral são a religiosidade ligada com a sociabilidade entre as famílias e a passagem da Maria Fumaça durante a década de 1990 se apresenta como uma das memórias mais fortes e compartilhadas entre os entrevistados para a pesquisa. Os dois fatores são pontos que carecem de maiores pesquisas, uma vez que a questão da religiosidade precisa ser aprofundada e problematizada para observar a presença de outras manifestações e a questão da Maria Fumaça, precisa ser analisada também dentro de uma história mais ampla, como o da própria cidade de Bento Gonçalves.

### 3. EVOLUÇÃO TERRITORIAL E APROPRIAÇÃO TURÍSTICA DO ROTEIRO CULTURAL

O território do município de Bento Gonçalves foi ocupado a partir da criação da Colônia Dona Isabel em 1870, em uma área cedida pelo Governo Imperial, sendo fortemente marcada pela imigração de diferentes etnias, com destaque quantitativo para a italiana. A demarcação dos lotes coloniais foi planejada através de traçado ortogonal de eixos norte-sul e leste-oeste, dividindo os lotes em linhas, travessões e secções, sofrendo adaptações junto à estrada principal e junto à hidrografia principal, o Rio das Antas. Assim, a localidade estudada foi demarcada como 4ª Secção do Rio das Antas e ocupada majoritariamente por imigrantes italianos a partir de 1883 (CAPRARA; LUCHESE, 2001).

Nas primeiras décadas, a Estrada Geral, ligando ao porto de Montenegro e à zona agropastoril de Lagoa Vermelha, bem como as linhas coloniais conhecidas como picadas eram as únicas alternativas para escoamento da produção colonial. Dessa forma, até o primeiro decênio do Século XX, quando possível, era transportada por via terrestre em muares e carroças pelas picadas, por via fluvial através de balsas no Rio das Antas ou então era consumido pela própria família, que também fazia trocas com os vizinhos através do comércio conhecido como escambo.

O transporte ferroviário chegou a Bento Gonçalves em 1919, a qual desde 1885 buscava a ligação a Montenegro e a possibilidade de ramal até Lagoa Vermelha. Há registros de que a construção da ferrovia continuou após a inauguração da Estação Férrea, seguindo até a localidade de Veríssimo de Matos, porém após a desestruturação da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, o 1º Batalhão Ferroviário se instala na cidade para construir o ramal até o Rio das Antas e posteriormente até Vacaria, ligando à cidade de Lages, em Santa Catarina. A partir de então, ocorre o processo de maior integração com pessoas vindas de diversas regiões do Estado para trabalhar nas ferrovias. Além dos militares e dos trabalhadores, houve forte presença de soldados que prestaram serviço militar no Batalhão, contribuindo para a construção de estradas, vilas, túneis, viadutos e demais equipamentos necessários. Durante a construção do ramal até a viagem inaugural entre a Estação de Jaboticaba e Vacaria, em 1967, marco temporal da conclusão do trecho, o transporte ferroviário

#### REALIZAÇÃO:



Programa de Pós-Graduação  
Memória Social e  
Patrimônio Cultural

#### ORGANIZAÇÃO:



#### APOIO:



FAPERGS  
Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado do Rio Grande do Sul

# GESTÃO INTEGRADA DO PATRIMÔNIO CULTURAL

HUMANIDADES, SOCIEDADE, SAÚDE E AMBIENTE



era presente na rotina dos moradores, que se deslocavam entre as vilas para atender às suas necessidades. Como aponta Fensterseifer (2016), a vila do KM2 possuía infraestrutura própria, independente do centro urbano, onde havia galpões para atividades sociais e culturais, padaria, restaurante e alojamento para recrutas. Também havia armazém, cinema e posto de saúde. Já na vila de São Luiz havia capela católica, construída pelo Batalhão Ferroviário.

Após a conclusão das construções e saída do Batalhão Ferroviário da cidade em 1971, a operação da linha passou à RFFSA (Rede Ferroviária Federal S.A, criada em 1957), diminuindo a sua importância para transporte de mercadorias a partir de então. Souza (1988, *apud* DEBENETTI, 2006) esclarece que em função da obsolescência das ferrovias ocorrida com o tempo e consequente perda de valor econômico, a RFFSA atuou na solução dos problemas mais graves, erradicando ramais antieconômicos. Ao mesmo tempo, houve grande investimento na construção de estradas rodoviárias a partir da década de 1950, diminuindo a importância das ferrovias para transporte de cargas e passageiros, em função dos seus atrasos e sucateamentos (ALLIS, 2002, *apud* DEBENETTI, 2006).

Como forma de reativar economicamente o trecho e desenvolver o turismo em Bento Gonçalves, foi implantado o passeio turístico da Ferrovia do Vinho, que operou entre as décadas de 1980 e 1990. O produto foi criado pela Prefeitura de Bento Gonçalves em parceria com a superintendência regional da RFFSA, financiado com o patrocínio de empresas da cidade. Consistia em uma viagem de trem a vapor no percurso de 48 quilômetros, com duração de pouco mais de três horas e retorno de ônibus, sendo realizada aos domingos e esporadicamente aos sábados (DEBENETTI, 2006).

Através de entrevistas e documentos, a autora explica que o passeio não visava lucro, cobrando valores acessíveis, pois o maior interesse era promover o turismo através da reativação do ramal. Os maiores atrativos eram a nostalgia do transporte ferroviário e a paisagem do vale do Rio das Antas, percorrendo os trilhos através de túneis e viadutos. As estações das localidades de São Luiz e Jaboticaba se destacavam, uma vez que eram as únicas paradas, onde eram realizadas apresentações culturais como shows típicos de corais italianos e música gaúcha, feira de artesanato e distribuição de lanches e frutas da época.

Debenetti (2006) esclarece que o passeio nesse trecho foi interrompido em função das más condições da ferrovia, ocorrida após a privatização da malha sul da RFFSA em dezembro de 1996. A partir de então, o passeio hoje denominado Maria Fumaça, passou a ser realizado entre as estações de Bento Gonçalves e Carlos Barbosa, atualmente administrado por uma empresa privada. Já o trecho do Tronco Principal Sul, especialmente entre Santa Tereza, Jaboticaba e Vacaria, mantém-se ativo apenas para cargas, porém sem atender a região.

#### REALIZAÇÃO:



Programa de Pós-Graduação  
Memória Social e  
Patrimônio Cultural

#### ORGANIZAÇÃO:



#### APOIO:



Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado do Rio Grande do Sul

# GESTÃO INTEGRADA DO PATRIMÔNIO CULTURAL

HUMANIDADES, SOCIEDADE, SAÚDE E AMBIENTE



## 3.1 PRÁTICAS TURÍSTICAS, PLANEJAMENTO E GESTÃO DO ESPAÇO CULTURAL

Desde a interrupção do turismo ferroviário no trecho, o ramal ficou abandonado e sem conservação, ocorrendo desmoronamentos de terra e pedras, alagamentos. Ao longo do tempo, vários trechos foram ocupados pela vegetação e há pontos onde os trilhos e dormentes foram removidos. Recentemente, percebe-se o crescimento de iniciativas de realização de trilhas de aventura e ecoturismo, realizadas de forma particular ou através de empresas e guias de turismo. Nesse caso, as trilhas são oferecidas através de sites na internet ou postagens em redes sociais, geralmente tendo como produto a realização de caminhadas em meio à mata ao longo dos trilhos, atravessando túneis e viadutos. Como são diversas as iniciativas de visitação, analisou-se os sites “Indiada Buena Aventuras”<sup>7</sup> e “Walktur Trilhas Low Cost”<sup>8</sup>, em especial a programação de Caminhadas na Ferrovia do Vinho.

A programação do “Indiada Buena Aventuras” propõe duas opções de passeio em um sábado de manhã, o primeiro no percurso de 6,0 quilômetros passando por 2 viadutos e 1 túnel, com duração aproximada de 2 horas e meia ou uma segunda opção no trajeto de 3,0 quilômetros passando por 1 viaduto e 1 túnel, com duração aproximada de 1 hora e meia, ambos no trecho próximo à comunidade de São Luiz das Antas. O guia e a empresa são da cidade de Bento Gonçalves, oferece estacionamento em uma indústria parceira, inclui fotografias da atividade, sinalização do trajeto, mapa virtual e equipes de apoio ao longo do percurso, que é realizado de forma autoguiada, sendo que os grupos são organizados em duplas ou trios, de forma a não formar aglomerações.

Embora cite as características do local e o motivo de estar abandonado, não há referência a algum tipo de mediação histórica ou parcerias com moradores da localidade, havendo maior preocupação quanto à segurança, equipamentos e preparo físico para a realização de caminhadas ao ar livre. É oferecida a possibilidade de participação de crianças e adolescentes acompanhados dos pais, para os quais é disponibilizado um carrinho metálico infantil tipo vagonete, decorado no tema “Maria Fumacinha”, para cruzamento do túnel, uma referência lúdica ao meio de transporte.

Já a programação do “Walktur” propõe a caminhada na vila de Jaboticaba, passando pelo Cemitério de Trens, estação, túnel em Y, ponte sobre o Rio das Antas e usina hidroelétrica. Embora possua proposta de trilha de aventura, apresenta a localidade do ponto de vista nostálgico, observando a paisagem, a vegetação, as ruínas dos vagões e o formato dos túneis e das edificações, além da possibilidade

<sup>7</sup> Disponível em: <<https://www.indiadabuena.com.br/programacao/193>>. Acesso em 30 set 2021.

<sup>8</sup> Disponível em: <<http://walktur.com.br/site/portfolio-item/ferrovia-do-vinho-04-07-2021/>>. Acesso em 30 set 2021.

### REALIZAÇÃO:



Programa de Pós-Graduação  
Memória Social e  
Patrimônio Cultural

### ORGANIZAÇÃO:



### APOIO:



Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado do Rio Grande do Sul

# GESTÃO INTEGRADA DO PATRIMÔNIO CULTURAL

HUMANIDADES, SOCIEDADE, SAÚDE E AMBIENTE



eventual da passagem do trem de carga. O roteiro parte da cidade de Porto Alegre, realizando paradas para alimentação nas proximidades da ponte Ernesto Dornelles. O percurso de trilha realizado é de 14 quilômetros, com duração aproximada de 5 horas e meia. Antes do retorno, oferece visita à Vinícola Salton, uma indústria de grande porte no distrito.

Há fortes referências da apropriação do espaço como cenário para fotografias. Entretanto, não há referências quanto à mediações históricas, parcerias ou retorno financeiro à comunidade, o que remete à característica de um grupo de turistas que apenas passa pela localidade. As fotografias dos passeios, além de demonstrarem os locais visitados, demonstram algumas apropriações que podem ser consideradas preocupantes como risco de segurança física do turista, mas principalmente quanto à conservação do acervo de patrimônio ferroviário, uma vez que há várias imagens que demonstram pessoas acima dos vagões em ruínas, os quais muitas vezes com deformações estruturais.

Ambos os passeios remetem ao turismo ecológico ou de aventura, uma vez que são propostos através de trilhas em meio à natureza, muitas vezes em condições de vegetação alta, áreas com desmoronamentos e alagamentos, com poucos recursos de acessibilidade. Ambas as empresas se referem à atividade de Hiking (trilha de no máximo 1 dia, sem acampamento ou hospedagem). Envolvem também a interação com elementos construídos, em situação de abandono ou em operação, como a ferrovia, túneis, viadutos e vagões em ruínas, caracterizando-se como atividades de aventura, uma vez que pressupõe riscos controlados que dependem da capacidade física e psicológica do turista.

Segundo os marcos conceituais definidos pelo Ministério do Turismo (2006), o turismo de aventura é uma atividade associada ao ecoturismo, porém com características próprias, em especial quanto à segurança e aos produtos relacionados. Sua abrangência está relacionada a atividades de lazer relacionadas a um estilo de vida saudável e a atividades de caráter não competitivo, que geram experiências físicas e sensoriais com esforço e riscos calculados, podendo ocorrer em diversos tipos de espaços físicos, protegidos ou não.

Já o conceito de ecoturismo é definido de forma mais ampla, envolvendo a sustentabilidade do patrimônio natural e cultural e pressupondo o bem estar e o protagonismo das comunidades receptoras. Também abrange o incentivo à conservação desse patrimônio, a formação de uma consciência ambientalista e a interpretação do ambiente onde ocorre, promovendo a harmonia entre o ser humano, a cultura local e a natureza. Para o Ministério do Turismo (2006, p. 10) “esse tipo de turismo pressupõe atividades que promovam a reflexão e a integração homem e ambiente, em uma inter-relação vivencial com o ecossistema, com os costumes e a história local”. Seu planejamento deve envolver o turista na

#### REALIZAÇÃO:



Programa de Pós-Graduação  
Memória Social e  
Patrimônio Cultural

#### ORGANIZAÇÃO:



United Nations  
Educational, Scientific and  
Cultural Organization

UNESCO Chair in Humanities and  
Cultural Integrated Landscape Management,  
PolyMetric Institute of Tourism



#### APOIO:



FAPERGS  
Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado do Rio Grande do Sul

# GESTÃO INTEGRADA DO PATRIMÔNIO CULTURAL

HUMANIDADES, SOCIEDADE, SAÚDE E AMBIENTE



conservação ambiental, interpretação do espaço e sustentabilidade das atividades, de forma que os benefícios sejam distribuídos à comunidade local.

Observa-se que ambos passeios analisados, embora apresentem uma visão nostálgica do lugar pela presença da ferrovia abandonada e do avanço da vegetação, não sugerem a integração com os habitantes do lugar, mas quase ignoram a sua existência. As propostas de passeios apresentam preocupações ambientais, porém no sentido popular do termo, quanto a questões de interação com a natureza, fruição da paisagem e recolhimento do lixo gerado ou encontrado.

Ressalta-se que embora o produto oferecido remeta ao abandono da ferrovia e romantize o fato, esta encontra-se ativa em alguns trechos e mesmo as edificações encontram-se habitadas por uma comunidade com identidade cultural própria. Para atingir maior sustentabilidade desse tipo de turismo, torna-se necessário o controle da capacidade de carga do lugar, ou seja, do número de visitantes e sua frequência em relação à preservação ambiental e cultural, bem como maior retorno à comunidade local quanto aos seus benefícios sociais e econômicos.

A partir dessa não integração entre visitantes e a comunidade local, problematiza-se o uso do patrimônio, já que a noção deste se encaixa como “parte importante de nossa identidade, [...] nos permite compreender passado e presente, bem como a dinâmica da sociedade em que vivemos.” (ROSSI; DIAS; SILVA, 2009, p. 9).

O Plano Diretor vigente de Bento Gonçalves (2018) dispõe a ordenação territorial, a política de desenvolvimento e expansão urbana, definindo os regramentos para as áreas urbanas e rurais, bem como para o patrimônio histórico e ambiental. A vocação do Distrito de Tuiuty, do qual as comunidades analisadas fazem parte, é definida como “a agropecuária, a vitivinicultura e a fruticultura, aliadas à agroindústria, ao turismo e ao lazer vinculado à paisagem natural e cultural do Vale do Rio das Antas [...]” (BENTO GONÇALVES, 2018, Art. 43). Entre os componentes do modelo espacial, o zoneamento rural prevê áreas especiais de padrão emergente, com definição de elementos protegidos:

Art. 45. No Distrito de Tuiuty, ficam instituídos os aglomerados considerados “Exceções Devidas a Padrão Emergente – EPE”, cujas delimitações, padrões de ocupação, parcelamento e uso estão especificados no Título IV, Capítulo I, Seção IV, desta Lei e no ANEXO 3.3-ME:

[...] V – Áreas Especiais de Interesse Histórico e Social das vilas ferroviárias de São Luiz, Jaboticaba e Verissimo de Matos, com característica residencial de baixa renda e temática, vinculada à preservação do patrimônio histórico ferroviário e revitalização social;

Embora o texto principal do Plano Diretor não seja tão específico na delimitação dos elementos a serem preservados nessas áreas, já aponta aspectos a serem levados em

#### REALIZAÇÃO:



Programa de Pós-Graduação  
Memória Social e  
Patrimônio Cultural

#### ORGANIZAÇÃO:



#### APOIO:



Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado do Rio Grande do Sul

# GESTÃO INTEGRADA DO PATRIMÔNIO CULTURAL

HUMANIDADES, SOCIEDADE, SAÚDE E AMBIENTE



consideração no que diz respeito ao interesse de valorização e preservação do patrimônio local. No regime urbanístico (Anexo 3.3 ME)<sup>9</sup>, são definidos o uso do solo permitido, atividades incentivadas e condições de proteção, sendo previstos incentivos às atividades que viabilizem a revitalização e sustentabilidade ao patrimônio histórico ferroviário e aos lugares notáveis e possibilitem a reabilitação do local. A inclusão no inventário do patrimônio cultural também é citada como instrumento de preservação dos elementos que retratam a origem e história do mesmo: “edificações antigas do patrimônio ferroviário, as atividades e comunidades tradicionais, a proximidade com o Rio das Antas e a ferrovia” (BENTO GONÇALVES, 2018: Anexo 3.3 ME, p. 20).

As edificações antigas e o patrimônio histórico ferroviário e a paisagem do Vale do Rio das Antas estão sendo identificadas para inventário através do projeto Laços Patrimoniais, que está sendo realizado no Museu do Imigrante. A legitimação deste pela sociedade como patrimônio já é reconhecida pela comunidade local e por diversos atores sociais presentes no contexto histórico do itinerário. Entretanto, há necessidade de maiores pesquisas para conceituar e identificar as atividades e comunidades tradicionais. Segundo Artigo 90 do Plano Diretor, a proteção da paisagem cultural formada por esses fatores, envolve a definição mais detalhada das condições de proteção, gestão, conservação e manejo, definidos legalmente mediante chancela, através de um acordo entre os envolvidos.

Tendo as discussões e abordagens apresentadas, pensa-se na ampliação dos conceitos que devem embasar o turismo dentro das vilas ferroviárias. O conceito de Turismo Cultural, embora haja a falta de um consenso geral que englobe a especificidade dessa prática, segundo a OMT (Organização Mundial do Turismo), corresponde a,

movimentos de pessoas em busca de motivações essencialmente culturais, tais como excursões de estudo, teatralizações e excursões culturais, viagens para festivais e outros eventos culturais, visitas a localidades e monumentos, viagens para estudar a natureza, folclore ou arte e peregrinações. O aspecto central nessa definição é que o turismo cultural envolve “essencialmente motivações culturais”. (OMT *apud* RICHARDS, Greg, 2009, p. 1)

Dentro desta perspectiva, compreende-se destinos turísticos que tenham sua busca não somente pelo lazer, mas também pela interação com as manifestações culturais do lugar que se visita, logo, as pessoas e a identidade cultural que o cerca. Para tal, é

<sup>9</sup> O Plano Diretor de Bento Gonçalves, prevê no Anexo 3.3. ME. a identificação de áreas de exceção por padrão emergente e parâmetros de uso do solo. Os conjuntos em estudo são citados na A-EPE 18 - Vilas Ferroviárias Verissimo de Matos, São Luiz e Jaboticaba.

#### REALIZAÇÃO:



Programa de Pós-Graduação  
Memória Social e Patrimônio Cultural

#### ORGANIZAÇÃO:



United Nations  
Educational, Scientific and  
Cultural Organization



UNESCO Chair in Humanities and  
Cultural Integrated Landscape Management,  
PolyMetric Institute of Torun



ipt  
Instituto de Turismo



#### APOIO:



FAPERGS  
Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado do Rio Grande do Sul

# GESTÃO INTEGRADA DO PATRIMÔNIO CULTURAL

HUMANIDADES, SOCIEDADE, SAÚDE E AMBIENTE



assertivo integrar a comunidade local na gestão do turismo, da maneira que acontece em formatos como o Turismo de Base Comunitária (TBC), que

consiste em um modelo de desenvolvimento turístico centrado nos recursos (humanos, naturais e de infraestrutura) endógenos de determinada localidade. Assim, carrega em sua essência o protagonismo das comunidades receptoras na gestão e oferta de bens e serviços turísticos. (COSTA, 2013 *apud* FABRINO; NASCIMENTO e COSTA, 2016, p. 174)

Em modelos de gerenciamento de Turismo Comunitário, a comunidade é vista como sujeito do seu próprio avanço, valorizando a cultura local. Relacionando propostas de gestão baseadas no Turismo Cultural e Comunitário com as práticas já observadas dentro das vilas de São Luiz e Jaboticaba, percebe-se que na realidade existente a população local não se apresenta como agente fundamental para que o turismo aconteça, sendo a ela delegada apenas a função passiva no contexto da passagem dos visitantes na localidade.

## 4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

As vilas de São Luiz e Jaboticaba foram construídas em um contexto em que as ferrovias eram essenciais para o desenvolvimento da região e ligação aos itinerários industriais do país, determinando os fluxos de pessoas e mercadorias para o seu funcionamento. Ao mesmo tempo, promoveu a diversificação cultural integrando no mesmo território moradores, militares, ferroviários e trabalhadores vindos de diversas regiões do Estado. Posteriormente ao término da construção, agregou turistas para o passeio da Maria Fumaça e, atualmente, visitantes interessados em atividades de lazer em meio à natureza.

Verifica-se o grande potencial da maior integração das atividades de aventura com a comunidade, de forma a possibilitar maiores benefícios à mesma e a ampliação da experiência do visitante. Ao mesmo tempo, torna-se necessária a aplicação de instrumentos de gestão, como o controle da capacidade de carga turística e a promoção de ações de educação ambiental e patrimonial integrada aos passeios, além disso, o fomento de propostas turísticas e históricas que sejam de base endógena, onde a população local participe ativamente da gestão do desenvolvimento local.

A presença de paisagens notáveis e de elementos construídos de valor cultural e ferroviário, aliados à diversidade cultural da população tradicional da região, apresentam grande potencial para a promoção de produtos relacionados ao turismo cultural.

Ademais, menciona-se que não fizemos estudo de campo aprofundado em nenhuma das localidades para esse estudo. Dessa forma, não há pesquisas baseadas no uso da história oral como metodologia de pesquisa em Jaboticaba, que possui ainda a passagem de trem a diesel, o que possivelmente interfere na identidade local. Não

### REALIZAÇÃO:



Programa de Pós-Graduação  
Memória Social e  
Patrimônio Cultural

### ORGANIZAÇÃO:



### APOIO:



Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado do Rio Grande do Sul

# GESTÃO INTEGRADA DO PATRIMÔNIO CULTURAL

HUMANIDADES, SOCIEDADE, SAÚDE E AMBIENTE



há também número significativo de fontes oficiais e materiais bibliográficos desses locais, tendo escassos estudos sobre as vilas ferroviárias enquanto local de compartilhamento, experiências e constituição histórica da cidade, uma vez que o que há de registros na maior parte das vezes dão conta da história do 1º Batalhão Ferroviário ou então da Maria-Fumaça, mas pouco sobre os locais em que esses acontecimentos foram presentes. Portanto, salienta-se a necessidade da continuação e aprofundamento de pesquisas que envolvam as comunidades abordadas, bem como o patrimônio cultural ferroviário da região.

## REFERÊNCIAS

BRASIL. MINISTÉRIO DO TURISMO. **Segmentação do Turismo**: marcos conceituais. Brasília: Ministério do Turismo, 2006.

CANAU, Joël. **Memória e identidade**. [Tradução Maria Letícia Ferreira]. 1. ed. 1ª reimpressão. São Paulo: Contexto, 2012.

CAPRARA, Bernardete Schiavo; LUCHESE, Terciane Ângela. **Bento Gonçalves: História e Memória** - Distrito de Tuiuti. Bento Gonçalves: Fundação Casa das Artes, 2001.

COSTA *et al*, Ana Elisia. **Arquitetura moderna na Serra Gaúcha**. Santa Cruz do Sul, RS: EDUNISC, 2011. 1 CD-Rom.

DEBENETTI, Valdete Elza Spindler. **Passeio de trem Maria-Fumaça: os diferentes olhares**. Dissertação (mestrado) - Pró Reitoria de Pós-graduação e Pesquisa, Mestrado em Turismo, Universidade de Caxias do Sul, 2006. 149p.

FABRINO, Nathalia Hallack; NASCIMENTO, Elimar Pinheiro do; COSTA, Helena Araújo. **Turismo de Base Comunitária: uma reflexão sobre seus conceitos e práticas**. Caderno Virtual de Turismo. Rio de Janeiro, v. 16, n. 3, p. 172- 190, dez. 2016.

FENSTERSEIFER, Margit Arnold. **Elaboração de modelo-ficha de patrimônios históricos a preservar: levantamentos técnicos e abordagens histórico-socioculturais**. 2016. 166p. Dissertação (Mestrado profissional em História). Caxias do Sul: Universidade de Caxias do Sul, 2016.

GIESBRECHT, Ralph Mennucci. **Jaboticaba**. Estações Ferroviárias do Brasil. Disponível em: <[http://www.estacoesferroviarias.com.br/sc\\_troncosul/jaboticaba.htm](http://www.estacoesferroviarias.com.br/sc_troncosul/jaboticaba.htm)>. Acesso em: 09 set. 2021.

### REALIZAÇÃO:



Programa de Pós-Graduação  
Memória Social e  
Patrimônio Cultural

### ORGANIZAÇÃO:



### APOIO:



Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado do Rio Grande do Sul

# GESTÃO INTEGRADA DO PATRIMÔNIO CULTURAL

HUMANIDADES, SOCIEDADE, SAÚDE E AMBIENTE



GRESELLE, Sabrina de Lima. **“Velhos bons tempos”**: história e memória de São Luiz das Antas, Bento Gonçalves/RS. Trabalho de Conclusão de Curso em Licenciatura em História. Caxias do Sul: UCS, 2020.

HALBWACHS, Maurice. **A memória coletiva**. - Traduzido do original francês *La Mémoire Collective*. 2. ed. São Paulo: Vértices, 1990.

INDIADA BUENA AVENTURAS. **Indiada Kids autoguiada** [3,0 ou 6,0 Km]. Disponível em: <<https://www.indiadabuena.com.br/programacao/193>>. Acesso em 30 set 2021.

PRADO, Emanuel Marcos Cruz e. **1º Batalhão Ferroviário**: histórico das principais atividades desenvolvidas pelo batalhão desde a sua criação. 3ª ed. Lages, 2013. (*eBook*).

RICHARDS, Greg. (2009). **Turismo cultural**: Padrões e implicações. In de Camargo, P. and da Cruz, G. (eds) *Turismo Cultural: Estratégias, sustentabilidade e tendências*. UESC: Bahia, pp. 25-48.

ROSSI, Alessandra Vanessa. **Patrimônio cultural**: entenda e preserve: Guia de atividades de educação patrimonial. São Paulo, Prefeitura Municipal de Campinas: Secretaria Municipal de Cultura, 2009. 25 p. ilustrado.

WALKTUR TRILHAS LOW COST. **Caminhada na Ferrovia do Vinho**. Disponível em: <<http://walktur.com.br/site/portfolio-item/ferrovia-do-vinho-04-07-2021/>>. Acesso em 30 set 2021.

## FONTES

BENTO GONÇALVES. **Lei Complementar n. 200, de 27 de julho de 2018**. Dispõe sobre a ordenação territorial do município de Bento Gonçalves e sobre a política de desenvolvimento municipal e de expansão urbana, aprova o Plano Diretor municipal e dá outras providências. Lex: Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano.

MINISTÉRIO DE GUERRA; MINISTÉRIO DA VIAÇÃO. **1º Batalhão Ferroviário**. Bento Gonçalves: 1950. Acervo: Museu do Imigrante.

Entrevista de Elvina de Mesquita ao Museu do Imigrante em 2021. Acervo de memória oral do Museu do Imigrante.

### REALIZAÇÃO:



Programa de Pós-Graduação  
Memória Social e  
Patrimônio Cultural

### ORGANIZAÇÃO:



### APOIO:



Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado do Rio Grande do Sul