



ROBERTO AMARAL SCHINOFF

**A FERROVIA DO VINHO COMO OBJETO DE DESENVOLVIMENTO:  
MEMÓRIA DOS GESTORES DA ESTAÇÃO DE BENTO GONÇALVES/RS E  
ATORES LOCAIS.**

CANOAS, 2024

ROBERTO AMARAL SCHINOFF

**A FERROVIA DO VINHO COMO OBJETO DE DESENVOLVIMENTO:  
MEMÓRIA DOS GESTORES DA ESTAÇÃO DE BENTO GONÇALVES/RS E  
ATORES LOCAIS**

Tese de Doutorado apresentado ao Programa de Pós-Graduação em Memória Social e Bens Culturais do Centro Universitário La Salle, como requisito para obtenção do título de Doutor em Memória Social e Bens Culturais – linha de pesquisa em Memória e Gestão Cultural.

Orientador: Profa. Dra. Judite Sanson de Bem

Coorientação: Profa. Dra. Grazielle Betina Brandt

CANOAS, 2024

**Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)**

S336 Schinoff, Roberto Amaral.  
A ferrovia do vinho como objeto de desenvolvimento [manuscrito] :  
memória dos gestores da estação de Bento Gonçalves/RS e atores locais  
/ Roberto Amaral Schinoff. – 2024.  
152 f.

Tese (doutorado em Memória Social e Bens Culturais) – Universidade  
La Salle, Canoas, 2024.  
“Orientação: Profa. Dra. Judite Sanson de Bem”.  
“Coorientação: Profa. Dra. Grazielle Betina Brandt”.

1. Gestão cultural. 2. Turismo. 3. Desenvolvimento local. 4. Ferrovia  
do vinho. I. Bem, Judite Sanson de. II. Brandt, Grazielle Betina. III. Título.

CDU: 316.7

Bibliotecário responsável: Lucas de Oliveira Santos - CRB 10/2839

ROBERTO AMARAL SCHINOFF

**A FERROVIA DO VINHO COMO OBJETO DE DESENVOLVIMENTO: MEMÓRIA  
DOS GESTORES DA ESTAÇÃO DE BENTO GONÇALVES/RS E ATORES LOCAIS**

Tese aprovada para obtenção do título de doutor, pelo Programa de Pós-Graduação em Memória Social e Bens Culturais, da Universidade La Salle.

**BANCA EXAMINADORA**

---

Profa. Dra. Cidonea Machado Deponti  
Universidade de Santa Cruz do Sul

---

Profª. Dra. Júlia Elisabete Barden  
Universidade do Vale do Taquari

---

Profª. Dra. Grazielle Betina Brandt  
Universidade de Santa Cruz do Sul

---

Prof. Dr. Moisés Waismann  
Universidade La Salle, Canoas/RS

---

Prof. Dr. Clóvis Trezzi  
Universidade La Salle, Canoas/RS

---

Profª. Drª. Judite Sanson de Bem  
Orientadora e Presidente da Banca - Universidade La Salle, Canoas/RS

**Área de concentração:** Memória Social e Bens Culturais  
**Curso:** Doutorado em Memória Social e Bens Culturais

Canoas, 09 de agosto de 2024.

Dedico esta tese aos meus filhos, Miguel e Alice que na inocência do olhar me mostraram um mundo novo e espero que este feito sirva de inspiração para o futuro deles.

## **AGRADECIMENTOS**

A conclusão desta tese é a realização de mais um sonho. Nesse momento quero expressar a minha mais profunda gratidão a todos que de certa forma contribuíram para a finalização deste trabalho, a todos um muito obrigado.

A minha família, pelo incentivo, carinho, amor e compreensão na ausência durante a dedicação ao longo do curso bem como na construção deste trabalho.

Quero agradecer ao corpo docente desta instituição pela acolhida, pela transmissão e troca de conhecimentos e experiências ao longo do curso. Em especial a minha orientadora, a Prof.<sup>a</sup>. Judite Sanson de Bem e a minha co-orientadora Prof.<sup>a</sup> Grazielle Betina Brandt que com muita maestria me conduziram até o término deste trabalho, não economizando tempo e disponibilidade dentro e fora da sala de aula.

À CAPES pela bolsa concedida que me oportunizou realizar este sonho.

Por fim, a todos os colegas e amigos que fizeram parte desta trajetória durante o curso.

“Somos do tamanho dos nossos sonhos!”

Fernando Pessoa

## RESUMO

No Rio Grande do Sul a construção das linhas férreas teve início em 1872 com o intuito de aumentar a segurança nas áreas de fronteira além de servir como meio de transporte de pessoas e o escoamento da produção nas diferentes regiões do Estado. No entanto tal crescimento não aconteceu da forma como foi projetado devido à falta de políticas públicas relacionadas ao desenvolvimento e manutenção das ferrovias. Aos poucos as ferrovias ficaram obsoletas e o Estado brasileiro comandado na época pelo então Presidente da República Juscelino Kubitschek pretendia impulsionar o desenvolvimento econômico e industrial do país com o lema “50 anos em 5”, tendo como um de seus pilares a indústria automotiva, fomentando o modal rodoviário e deixando assim o modal ferroviário em segundo plano, reduzindo os investimentos e os recursos para manutenção de suas linhas. Após o período dos anos de 1960 com os investimentos e maior exploração do modal rodoviário, o transporte ferroviário foi ficando ocioso, levando a uma reestruturação de finalidades de utilização, como é o caso da Ferrovia do Vinho que passou a ser explorada para fins turísticos. A partir da década de 1970, ainda sob a administração do Estado, a Ferrovia do Vinho se transformou em uma linha turística. No entanto somente nos anos de 1990, após a passagem da concessão para a iniciativa privada, a mesma foi explorada com maior intensidade e divulgação ao turista. A ênfase do passeio na ferrovia é um incentivo à preservação patrimonial e a cultura da região, cultura que está ancorada na tradição e costumes dos italianos que chegaram na região de Bento Gonçalves e constituíram sua identidade local. Diante o exposto acima o problema desta tese é responder: através das narrativas dos turistas usuários do atrativo, proprietários de estabelecimentos comerciais e com a gestora da Ferrovia do Vinho, quais são as percepções destes após a ativação da atividade turística para o desenvolvimento local e a divulgação da cultura italiana? Com isto, o objetivo geral deste trabalho é, investigar e refletir a respeito das percepções quanto a ativação da Ferrovia do Vinho para a divulgação da cultura italiana e o desenvolvimento local a partir das narrativas dos turistas que usufruíram do atrativo, dos comerciantes locais



próximos a estação Férrea de Bento Gonçalves e a gestora da Ferrovia do Vinho. Desta forma, para responder ao objetivo geral foram utilizados documentos, imagens e uma entrevista semi-estruturada com os turistas que usufruíram do passeio da Maria Fumaça, com os comerciantes locais de Bento Gonçalves e com a gestora da Ferrovia do Vinho. Foi identificado, através dos entrevistados que a cultura italiana está presente no atrativo e que este equipamento de turismo contribui com o comércio e fomenta o desenvolvimento local. Ainda de acordo com os entrevistados, existem novos projetos voltados ao mesmo tema contribuindo para o crescimento da região através do turismo.

**Palavras-chave:** gestão cultural; turismo; desenvolvimento local; ferrovia do vinho.

## **ABSTRACT**

In Rio Grande do Sul, the construction of railway lines began in 1872 with the aim of increasing security in border areas, as well as serving as a means of transporting people and transporting production in different regions of the state. However, this growth did not happen as projected due to the lack of public policies related to the development and maintenance of railways. Little by little these became obsolete and the Brazilian State commanded at the time by the then President of the Republic Juscelino Kubitschek intended to boost the country's economic and industrial development with the motto "50 years in 5", having the automotive industry as one of its pillars, promoting the road modal and thus leaving the railway modal in the background, reducing investments and/or resources for maintenance of its lines. After the period of the 1960s with investments and greater exploitation of the road transport, rail transport became idle, leading to a restructuring of purposes, as is the case of the Wine Railway, which began to be operated for tourist purposes. From the 1970s onwards, still under State administration, the Wine Railway became a tourist line. However, it was only in the 1990s, after the concession was transferred to the private sector, that it was explored with greater intensity and publicity to tourists. The emphasis on the railway tour is an incentive to preserve the region's heritage and culture, a culture that is anchored in the tradition and customs of the Italians who arrived in the Bento Gonçalves region and established its local identity. Given the above, the problem of this thesis is to answer: Through the narratives of tourists using the attraction, owners of commercial establishments and managers of the Wine Railway, what are their perceptions after the activation of tourist activity for the development of the region? Therefore, the general objective of this work is to investigate and reflect on the perceptions regarding the activation of the Wine Railway for the dissemination of Italian culture and the development of the region based on the narratives of tourists who enjoyed the attraction, local traders nearby the Bento Gonçalves Railway Station and the management of the Wine Railway. In this way, to respond to the general objective, documents, images and a semi-structured interview were used with tourists who enjoyed the Maria Fumaça tour, with local traders from Bento Gonçalves and with the manager of

wine railway. It was identified, through the interviewees, that Italian culture is present in the attraction and that this tourism equipment contributes to commerce and encourages the development of the place. According to those interviewed, there are new projects focused on the same theme, contributing to the growth of the region through tourism.

**Keywords:** cultural management; tourism; local development; wine railway.

## LISTA DE FIGURAS

|                                                                                                   |    |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Figura 1 – Bento Gonçalves inserido na região da Serra Gaúcha/RS.....                             | 19 |
| Figura 2 – Estação férrea de Bento Gonçalves/RS – 2024.....                                       | 26 |
| Figura 3 – Perímetro dos entrevistados a partir da estação férrea de Bento Gonçalves/RS.....      | 27 |
| Figura 4 – Trecho da estrada de ferro de Dom Pedro II.....                                        | 62 |
| Figura 5 – Locomotiva Baronesa na estação ferroviária Guia de Pacobaíba/SP.....                   | 63 |
| Figura 6 – Evolução das linhas férreas, 1854 a 1982.....                                          | 66 |
| Figura 7 – Mapa ferroviário regional brasileiro.....                                              | 67 |
| Figura 8 – Degradação e sucateamento das ferrovias.....                                           | 68 |
| Figura 9 – Estação de Porto Alegre – 1874.....                                                    | 69 |
| Figura 10 – Estação de São Leopoldo.....                                                          | 70 |
| Figura 11 – Estação de São Leopoldo – Museu do Trem – 2024.....                                   | 70 |
| Figura 12 – Estação de Bento Gonçalves – 1919.....                                                | 72 |
| Figura 13 – Prédio Arthur Renner - Depósito de cereais e venda de produtos coloniais (1924) ..... | 73 |
| Figura 14 – Estação Férrea de Bento Gonçalves – Reinauguração em 1930.....                        | 74 |
| Figura 15 – Tronco principal Sul – Linha Férrea.....                                              | 75 |
| Figura 16 – Estação férrea de São Luiz – Bento Gonçalves – 1970.....                              | 77 |
| Figura 17 – Estados brasileiros com presença de trem turístico.....                               | 80 |
| Figura 18 – Locomotiva Mikado 156.....                                                            | 85 |
| Figura 19 – Recepção dos turistas na estação Bento Gonçalves – 2024.....                          | 86 |
| Figura 20 – Atrizes na estação de Bento Gonçalves.....                                            | 87 |
| Figura 21 – Guia turístico no vagão.....                                                          | 88 |
| Figura 22 – Os Gaúchos.....                                                                       | 89 |
| Figura 23 – Degustação de vinhos e suco nos vagões.....                                           | 90 |
| Figura 24 – Taça de degustação personalizada.....                                                 | 91 |
| Figura 25 – A locomotiva e a paisagem de Bento Gonçalves.....                                     | 92 |

|                                                                         |     |
|-------------------------------------------------------------------------|-----|
| Figura 26 – Coral das Nonas.....                                        | 93  |
| Figura 27 – O Nonô do acordeon.....                                     | 94  |
| Figura 28 – Estação de Garibaldi – 2024.....                            | 95  |
| Figura 29 – Cantores na estação de Garibaldi.....                       | 96  |
| Figura 30 – Estação de Garibaldi e as memórias desta região.....        | 97  |
| Figura 31 – Cantora trecho de Garibaldi a Carlos Barbosa.....           | 98  |
| Figura 32 – Desembarque na estação de Carlos Barbosa.....               | 99  |
| Figura 33 – Localidade de domicílio dos turistas.....                   | 101 |
| Figura 34 – Faixa etária dos entrevistados.....                         | 102 |
| Figura 35 – Quantos dias você irá ficar em Bento Gonçalves.....         | 103 |
| Figura 36 – Programação dos locais de visitação em Bento Gonçalves..... | 104 |
| Figura 37 – Existência do passeio da Ferrovia do Vinho.....             | 106 |
| Figura 38 – Motivação para realizar o passeio.....                      | 107 |
| Figura 39 – Emoções, sentimentos e sensações ao longo do passeio.....   | 109 |
| Figura 40 – Segmentação de atuação.....                                 | 113 |
| Figura 41 – Tempo de atuação.....                                       | 114 |
| Figura 42 – A Ferrovia do Vinho impacta o fluxo de clientes.....        | 115 |
| Figura 43 – Você já fez o passeio da Ferrovia do Vinho.....             | 120 |
| Figura 44 – Capitel de Nossa Senhora de Caravaggio.....                 | 125 |
| Figura 45 – Locomotiva Mikado 156 na estação de Bento Gonçalves.....    | 127 |
| Figura 46 – Trem do Pampa.....                                          | 131 |
| Figura 47 – Nuvem de ideias dos turistas entrevistados.....             | 136 |
| Figura 48 – Nuvem de ideias dos comerciantes entrevistados.....         | 137 |
| Figura 49 – Nuvem de ideias da entrevista com a Sra. Andrea Zucchi..... | 139 |

## LISTA DE QUADROS

|                                                                      |     |
|----------------------------------------------------------------------|-----|
| Quadro 1 – Ferrovias históricas brasileiras.....                     | 65  |
| Quadro 2 – Trens operantes na Região Sul.....                        | 82  |
| Quadro 3 – Como você caracteriza o passeio da Ferrovia do Vinho..... | 121 |

## SUMÁRIO

|                                                                                                                                                           |            |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| <b>1 INTRODUÇÃO.....</b>                                                                                                                                  | <b>17</b>  |
| <b>1.1 Problema de pesquisa.....</b>                                                                                                                      | <b>18</b>  |
| <b>1.2 Justificativa da relevância do tema.....</b>                                                                                                       | <b>21</b>  |
| <b>1.3 Abordagem metodológica.....</b>                                                                                                                    | <b>23</b>  |
| <b>2 MEMÓRIA, PATRIMÔNIO E TURISMO CULTURAL: uma busca para o desenvolvimento local.....</b>                                                              | <b>31</b>  |
| <b>2.1 Memórias que transcendem os tempos.....</b>                                                                                                        | <b>31</b>  |
| <b>2.2 O patrimônio cultural, construção e conceitos.....</b>                                                                                             | <b>39</b>  |
| <b>2.3 A origem do turismo.....</b>                                                                                                                       | <b>43</b>  |
| 2.3.1 As modalidades, formas e tipos de turismo.....                                                                                                      | 46         |
| 2.3.2 O turismo cultural.....                                                                                                                             | 49         |
| 2.3.3 O turismo cultural como fator de desenvolvimento local.....                                                                                         | 51         |
| <b>3 SISTEMA FERROVIÁRIO: no Brasil e no Rio Grande do Sul, algumas considerações.....</b>                                                                | <b>58</b>  |
| <b>3.1 As ferrovias no Brasil: sua trajetória.....</b>                                                                                                    | <b>60</b>  |
| 3.1.1 A chegada das ferrovias no Rio Grande do Sul e o uso das estradas de rodagens e das linhas férreas como progresso na Região de Bento Gonçalves..... | 68         |
| <b>3.2 O turismo através das ferrovias do Brasil.....</b>                                                                                                 | <b>77</b>  |
| 3.2.1 O turismo das ferrovias na Região Sul do Brasil.....                                                                                                | 80         |
| <b>3.3 A Ferrovia do Vinho, sua dinâmica e incentivo ao turismo cultural.....</b>                                                                         | <b>82</b>  |
| <b>4. A CULTURA ATRAVÉS DAS NARRATIVAS DE MEMÓRIA: os turistas, os comerciantes locais e a gestora da Ferrovia do Vinho.....</b>                          | <b>100</b> |
| <b>4.1 Análise de dados e narrativas dos turistas da Ferrovia do Vinho.....</b>                                                                           | <b>100</b> |
| <b>4.2 Análise de dados e narrativas dos comerciantes locais de Bento Gonçalves nas proximidades da Ferrovia do Vinho.....</b>                            | <b>112</b> |
| <b>4.3 Análise de dados e narrativas da gestora da Ferrovia do Vinho – Andreia Zucchi.....</b>                                                            | <b>122</b> |
| <b>5. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>                                                                                                                       | <b>133</b> |

|                                                                                              |            |
|----------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| <b>REFERÊNCIAS.....</b>                                                                      | <b>141</b> |
| <b>APÊNDICE A – Roteiro de entrevista com os turistas da Ferrovia do Vinho.....</b>          | <b>149</b> |
| <b>APÊNDICE B – Roteiro de entrevista com os comerciantes locais de Bento Gonçalves.....</b> | <b>151</b> |
| <b>APÊNDICE C – Roteiro de entrevistas com a gestora da Ferrovia do Vinho.....</b>           | <b>152</b> |



## 1 INTRODUÇÃO

O Brasil em relação ao restante do mundo possui a quinta maior área territorial com mais de 8.500.000 km<sup>2</sup>, e uma ampla malha de transportes que interliga as regiões e contribui para espalhar o desenvolvimento econômico do país. Devido a sua extensão territorial, se faz necessário uma rede logística articulada que propicie o deslocamento e acesso aos diversos pontos do território nacional, tanto de pessoas como de mercadorias.

Os modais de transportes, divididos entre rodoviário, marítimo, ferroviário, aéreo e dutoviário possuem um papel na integração entre as regiões brasileiras e se complementam através da intermodalidade, permitindo o escoamento de produtos e pessoas dentro do país e nas relações com o exterior. De acordo com Paiva (2020), dentre os modais de transportes, o ferroviário demonstra ter relevância na construção da história econômica, social e política do país.

Ainda de acordo com o autor, no Brasil ainda no século XIX, assim como aconteceu ao redor do mundo, as ferrovias traziam em sua essência a ideia de progresso e desenvolvimento por onde fossem implantadas. Este meio de transporte seguia à risca o modelo capitalista de expansão. Assim, o transporte rodoviário ocupou gradativamente essa ausência, tornando-se o meio mais utilizado no país.

De acordo com o IPHAN (2023), no Rio Grande do Sul, a partir de 1872, a construção das linhas de ferro fazia parte de um projeto para melhorar a segurança nas áreas de fronteira. Com o desenvolvimento das indústrias no início do século XX, ocorreu também a ampliação do transporte, que passou a obter um grau maior de importância no escoamento da produção nas regiões do Estado.

No entanto, a participação dos diferentes modais teve como justificativa o impulso da indústria automobilística, a partir dos anos de 1950, e seu desenvolvimento ocorreu devido aos mecanismos institucionais que foram criados pelo Fundo Rodoviário Nacional. Em decorrência da posição geográfica, distante dos principais mercados consumidores do Brasil, o Rio Grande do Sul acompanha este movimento para ter melhores custos na distribuição das mercadorias e manter a competitividade da sua economia. (DNIT, 2009). O

modal ferroviário já vinha em declínio e após este período a sua exploração reduz a ponto de diversas linhas serem desativadas para a utilização de transporte de cargas e ou pessoas, sendo em alguns casos adaptadas para um novo modelo de atividade, o turismo cultural.

Os trilhos possuem em seu histórico a atividade meio para o transporte de cargas e passageiros através das locomotivas e seus vagões os quais, ao longo dos anos, foram e continuam sendo adaptados para uma nova utilização: o trem turístico, possibilitando desenvolver a preservação patrimonial, seja de elementos diretamente relacionados ao transporte ferroviário, ou de outros intrínsecos à cultura do espaço.

Tal repaginação da utilidade das ferrovias contribuiu para o desenvolvimento local de diversas cidades, como por exemplo Bento Gonçalves/RS, onde a reativação da ferrovia com o apelo turístico cultural contribuiu para o fomento da economia local.

Conforme Barreto (2006), o turismo cultural está ligado ao patrimônio, não contemplando somente os meios edificados e naturais, mas também toda a riqueza cultural humana, conhecida como patrimônio imaterial.

O turismo cultural pode estar presente em diversos meios, inclusive sob trilhos, pois através deste é possível demonstrar a cultura de um povo, através de encenações, músicas e outros recursos. A exemplo desta prática e sendo local de objeto de estudo desta tese, a Ferrovia do Vinho trabalha com o atrativo de um passeio em uma locomotiva a vapor, retratando de forma lúdica a cultura italiana. O turismo cultural também pode servir como mola propulsora para o crescimento e desenvolvimento local de uma região, potencializando a procura por visitantes em conhecer um pouco mais de determinado tema e ou assunto.

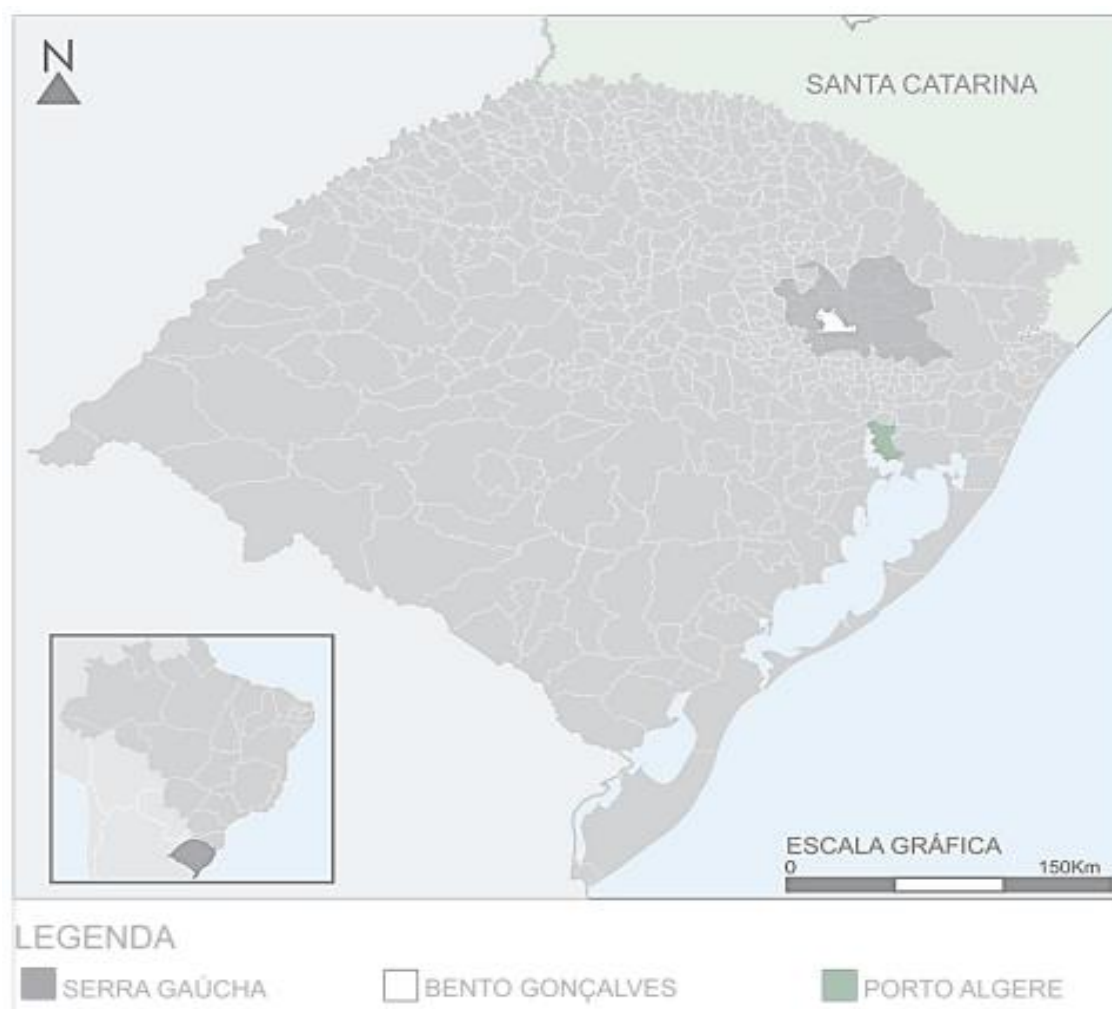
### **1.1 Problema de pesquisa**

Bento Gonçalves, localizado no nordeste do Rio Grande do Sul, é um município integrante da Serra Gaúcha. O município pertence à região turística da uva e vinho e se encontra a 124 quilômetros da capital Porto Alegre/RS, conta com cerca de 120 mil habitantes em uma área territorial de aproximadamente 274 km<sup>2</sup> (IBGE, 2023). Nesta região, o turismo potencializa o desenvolvimento

local e econômico, caracterizado por traços marcantes de suas origens migratórias.

Na figura 1 pode-se observar o mapa do Estado do Rio Grande do Sul e a localização da cidade de Bento Gonçalves.

Figura 1 - Bento Gonçalves inserido na região da Serra Gaúcha/RS



Fonte: Bento Gonçalves (2024).

Bento Gonçalves destaca-se por roteiros relacionados à uva e ao vinho que contribuem para a caracterização de sua paisagem. O último levantamento realizado pelo Observatório do Turismo do Rio Grande do Sul, em 2022, aponta que dos dez destinos mais procurados no Estado, oito estão na Serra Gaúcha (Rio Grande do Sul, 2022). Nesta região, Bento Gonçalves se consagra na terceira posição, atrás de Gramado e Canela.

Conforme dados divulgados pela Secretaria Municipal de Turismo (2024), Bento Gonçalves atingiu a marca de 1,7 milhão de visitantes nos roteiros turísticos em 2023, correspondendo a um aumento de 12,76%, em relação ao ano anterior.

O passeio de trem na Ferrovia do Vinho é um atrativo que completa mais de três décadas. Este recebeu o seu nome ainda na década de 1970 em referência ao Vale dos Vinhedos, localizado no mesmo município, oferecendo aos seus visitantes a partir da chegada nas estações e ao longo do trajeto da ferrovia uma experiência cultural - a chegada dos imigrantes italianos ao Brasil e de sua cultura representados na ferrovia através da música, do teatro, gastronomia, de suas vestimentas e hábitos de forma lúdica durante o atrativo.

Tal atividade faz parte do dia a dia da comunidade local que busca divulgar a cultura italiana e gaúcha, assim como é o caso dos atrativos do Vale dos Vinhedos, Caminho de Pedras, Vale do Rio das Antas entre outros que fazem parte da região. No entanto, se faz necessário entender se estas atividades de cunho econômico, social, cultural e ambiental, são percebidas como contribuições positivas para a localidade.

Diante o exposto acima o problema desta tese é responder: Através das narrativas dos turistas usuários do atrativo, proprietários de estabelecimentos comerciais e da gestora da Ferrovia do Vinho, quais são as percepções destes atores após a ativação da atividade turística para o desenvolvimento local e a divulgação da cultura italiana?

Como perguntas secundárias tem-se:

- O turista consegue perceber e sentir a divulgação da cultura italiana ao longo do passeio junto à Ferrovia do Vinho?
- Na percepção dos comerciantes locais, a Ferrovia do Vinho é uma atividade turística que contribui para o fortalecimento econômico de Bento Gonçalves e o desenvolvimento local?
- Para o Grupo Giordani, de que forma o passeio contribui para o município em termos econômicos e turísticos e culturais?

A partir do problema de pesquisa, o objetivo geral deste estudo foi investigar e refletir a respeito das percepções quanto a ativação da Ferrovia do

Vinho para o desenvolvimento local e a divulgação da cultura italiana a partir das narrativas dos turistas que usufruíram do atrativo, dos comerciantes locais próximos a estação Férrea de Bento Gonçalves e a gestora da Ferrovia do Vinho.

Os objetivos específicos são:

- a) buscar entender qual a percepção de cultura que o turista absorve após conhecer o atrativo;
- b) identificar a percepção dos comerciantes locais quanto a importância do turismo através da ferrovia para o fomento e desenvolvimento local; e
- c) investigar com a gestora da Ferrovia do Vinho se existem novos projetos para expansão da linha férrea ou novos atrativos fomentando a cultura local.

## **1.2 Justificativa da relevância do tema**

A justificativa da escolha do tema é um elemento fundamental, pois indica a razão pela qual determinado assunto foi selecionado para estudo. A luz desta pesquisa a justificativa da escolha deste tema de pesquisa deriva, basicamente, de três aspectos: pessoal, cultural e social.

A escolha de tema desta pesquisa, no âmbito pessoal, profissional e acadêmico-científico, relaciona-se em meio às inquietações, seja como docente ou como profissional da área de logística. Enquanto pesquisador, tais inquietações estão ligadas a utilização dos meios de transportes que podem ir além da distribuição de mercadorias e ou pessoas, mas sim em levar por seus trajetos algo que transforme de forma educacional e cultural a experiência de seus usuários.

Minha trajetória foi marcada por desafios e oportunidades, onde busquei através do desenvolvimento e capacitação conciliar o conhecimento acadêmico com as práticas profissionais e vice e versa. Atuando na área de logística de armazenagem e transportes em vários Estados do Brasil desde o ano de 2004, tive a oportunidade de vivenciar na prática as dificuldades e oportunidades, experiência esta que a partir do ano de 2010 tive a oportunidade de compartilhar com diversos grupos em sala de aula na condição de professor, atuação esta que desempenho até os dias atuais com muito orgulho. Assim como os anseios que tive e ainda tenho com a utilização dos modais para além de apenas

transportar mercadorias e pessoas, percebi ao longo dos anos que o mesmo sentimento é compartilhado por diversos alunos em sala de aula.

Quanto ao âmbito social e cultural, a pesquisa se justifica a partir da premissa da importância da recorrente necessidade de encontrar novos meios para incentivar o desenvolvimento socioeconômico da região. Localizada em Bento Gonçalves no Estado do Rio Grande do Sul, pertencente à região turística da uva e vinho, a Ferrovia do Vinho reflete este cenário, um local que foi adaptado em parte e, em outras, preservado suas características com o intuito de contribuir no desenvolvimento local através do turismo. A estação de Bento Gonçalves é fonte geradora de renda aos empresários e moradores locais e, ao mesmo tempo, proporciona a experiência de retornar a uma espécie de “túnel do tempo” aos visitantes. Estas ações culturais trazem diversos benefícios para a comunidade, como a fomentação das expressões artísticas, a procura por parte dos visitantes em conhecer a identidade cultural mesmo que ainda de forma lúdica e consequentemente proporciona o desenvolvimento local. Em um cenário que mostra o turismo como uma atividade representativa para a economia, políticas públicas de fomento estão sendo intensificadas nos municípios que possuem potencial para o seu desenvolvimento.

A Ferrovia do Vinho recebe turistas que desfrutam de um passeio de trem a vapor, com músicas típicas italianas e com a degustação de vinhos e frisantes produzidos na região, além de ter a oportunidade de vivenciar de forma lúdica a forma como os imigrantes italianos viviam na região.

Dois fatores principais condicionam a eleição de determinado espaço para uso turístico: sua valorização (cultural) pela prática social do turismo e a divisão social e territorial do trabalho. Como a valorização dos espaços pelo turismo é dada em função de valores culturais e a cultura é própria de cada grupo social e mutável no tempo, territórios eleitos pelo turismo hoje não correspondem, necessariamente, aos territórios turísticos de amanhã (CRUZ, 2001, p.13).

Conforme citado por Cruz (2001), a Ferrovia do Vinho é caracterizado como um espaço de uso turístico que contempla e valoriza a cultura trazida pelos imigrantes italianos, transformando este local em um espaço de cultura e de visita a todos os turistas que tem a curiosidade e o desejo em conhecer um

pouco mais desta cultura local trazida e compartilhada ao longo dos anos com todos que a desejam.

### **1.3 Abordagem metodológica**

Esta seção é responsável por promover a caracterização da pesquisa e explicar como será constituído seu corpus investigativo, a partir da apresentação do problema de pesquisa, os objetivos e a justificativa e relevância do trabalho. Para além de questões apresentadas até o momento, serão abordadas as questões metodológicas dos instrumentos de coletas de dados e técnica de análise.

A definição e a clareza dos procedimentos metodológicos que norteiam um estudo são fundamentais para que o pesquisador tenha a possibilidade de alcançar os seus objetivos. Stake (1998) destaca que o desenho do plano de investigação é uma etapa fundamental, pois é ele que servirá como base e referência no processo de realização do estudo.

Ainda conforme Stake (1998, p. 23):

[...] para que a pesquisa em ciências sociais alcance resultados significativos, tem de ser um processo racional. Precisamos saber por quê fazemos o que fazemos, e por quê o fazemos, como fazemos, e também precisamos saber quais formas de fazê-lo temos tido em conta, e quais temos rejeitado, e por quê.

Nesta perspectiva, Stake (1998, p. 25) explicita que o plano de investigação precisa ser estruturado conceitualmente, explicitando-se os referenciais que traduzem o posicionamento do pesquisador em relação aos conceitos balizadores e as “[...] pontes conceituais que provêm ou iniciam daquilo que já se conhece, estruturas cognitivas que orientem a coleta de dados, e esquemas para apresentar as interpretações a outras pessoas”.

Esta seção aborda os métodos e as técnicas utilizadas na construção da tese. Assim abrangendo as informações teóricas sobre o tipo de pesquisa, universo e delimitação da amostra, a forma de realização de coleta de dados e a abordagem utilizada para a análise da pesquisa.

Do ponto de vista da abordagem do problema, a metodologia utilizada amparou-se no método quantitativo com o uso de estatística descritiva, para a apresentação e melhor entendimento dos dados coletados através das perguntas fechadas dos questionários aplicados, e também qualitativa para as respostas abertas dos entrevistados, portanto trata-se de uma pesquisa qualiquantitativa. De acordo com Marinho (2015), a análise apenas qualitativa não é suficiente para trabalhar a generalização dos resultados, enquanto as quantitativas contribuem com dados estatísticos das opiniões dos entrevistados. Desta forma, quanto a abordagem do problema o método utilizado foi uma pesquisa qualiquantitativa aplicada, exploratória e explicativa com o uso de estatística descritiva.

Para Goldenberg (1997, p. 34):

A pesquisa qualitativa não se preocupa com representatividade numérica, mas, sim, com o aprofundamento da compreensão de um grupo social, de uma organização, etc. Os pesquisadores que adotam a abordagem qualitativa opõem-se ao pressuposto que defende um modelo único de pesquisa para todas as ciências, já que as ciências sociais têm sua especificidade, o que pressupõe uma metodologia própria. Assim, os pesquisadores qualitativos recusam o modelo positivista aplicado ao estudo da vida social, uma vez que o pesquisador não pode fazer julgamentos nem permitir que seus preconceitos e crenças contaminem a pesquisa.

A pesquisa também se caracteriza por um estudo de caso, pois buscou entender a partir de um local como a Ferrovia do Vinho quais são as suas características e perspectivas em relação a sua atuação junto aos turistas e comerciantes locais.

Um estudo de caso onde é caracterizado por Fonseca (2002, p. 32) como:

[...] um estudo de uma entidade bem definida como um programa, uma instituição, um sistema educativo, uma pessoa, ou uma unidade social. Visa conhecer em profundidade o como e o porquê de uma determinada situação que se supõe ser única em muitos aspectos, procurando descobrir o que há nela de mais essencial e característico. O pesquisador não pretende intervir sobre o objeto a ser estudado, mas revelá-lo tal como ele o percebe. O estudo de caso pode decorrer de acordo com uma perspectiva interpretativa, que procura compreender como é o mundo do ponto de vista dos participantes, ou uma perspectiva pragmática, que visa simplesmente apresentar uma perspectiva global, tanto quanto possível completa e coerente, do objeto de estudo do ponto de vista do investigador.



Quanto a natureza da pesquisa deste trabalho a mesma foi aplicada, pois objetiva gerar conhecimentos para aplicação prática, dirigidos à solução de problemas específicos, envolvendo verdades e interesses locais.

Quanto aos objetivos do trabalho, o estudo apresentou-se como uma pesquisa exploratória e também explicativa.

A pesquisa exploratória tem como objetivo proporcionar maior familiaridade com o problema, com vistas a torná-lo mais explícito ou a construir hipóteses. A grande maioria dessas pesquisas envolve: (a) levantamento bibliográfico; (b) entrevistas com pessoas que tiveram experiências práticas com o problema pesquisado; e (c) análise de exemplos que estimulem a compreensão (GIL, 2007, p.41).

Para Gil (2007) a pesquisa explicativa preocupa-se em identificar os fatores que determinam ou que contribuem para a ocorrência dos fenômenos, isto é, explica o porquê das coisas através dos resultados oferecidos.

Para conduzir a pesquisa quanto aos objetivos e os métodos de abordagem este estudo irá utilizar das formas abaixo:

A pesquisa bibliográfica é feita a partir do levantamento de referências teóricas já analisadas, e publicadas por meios escritos e eletrônicos, como livros, artigos científicos e páginas de web sites. Qualquer trabalho científico inicia-se com uma pesquisa bibliográfica, que permite ao pesquisador conhecer o que já se estudou sobre o assunto. Existem, porém, pesquisas científicas que se baseiam unicamente na pesquisa bibliográfica, procurando referências teóricas publicadas com o objetivo de recolher informações ou conhecimentos prévios sobre o problema a respeito do qual se procura a resposta (FONSECA, 2002, p. 32).

A pesquisa documental utiliza fontes constituídas por material já elaborado, constituído basicamente por fotos, registros, reportagens, livros e artigos científicos localizados em bibliotecas, no museu do trem em São Leopoldo, no arquivo municipal e no museu do município de Bento Gonçalves. Fonseca (2002, p. 32) comenta que:

[...] a pesquisa documental recorre a fontes mais diversificadas e dispersas, sem tratamento analítico, tais como: tabelas estatísticas, jornais, revistas, relatórios, documentos oficiais, cartas, filmes, fotografias, pinturas, tapeçarias, relatórios de empresas, vídeos de programas de televisão, etc.

Portanto, neste estudo foi utilizado quanto aos procedimentos a técnica de observação, registro fotográfico, bibliográfica e documental.

A respeito do universo, ou população, de acordo com Vergara (1998), trata-se de um conjunto de elementos que possuem as características que serão objeto do estudo, e a amostra, ou população amostral, é uma parte do universo escolhido selecionada a partir de um critério de representatividade.

O estudo realizado está centrado na Região de Bento Gonçalves/RS, mais precisamente na estação Férrea de Bento Gonçalves, local este que fica bem ao centro da cidade. Na figura 2 pode-se observar a estação Férrea de Bento Gonçalves/RS em janeiro de 2024.

Figura 2 - Estação férrea de Bento Gonçalves/RS - 2024



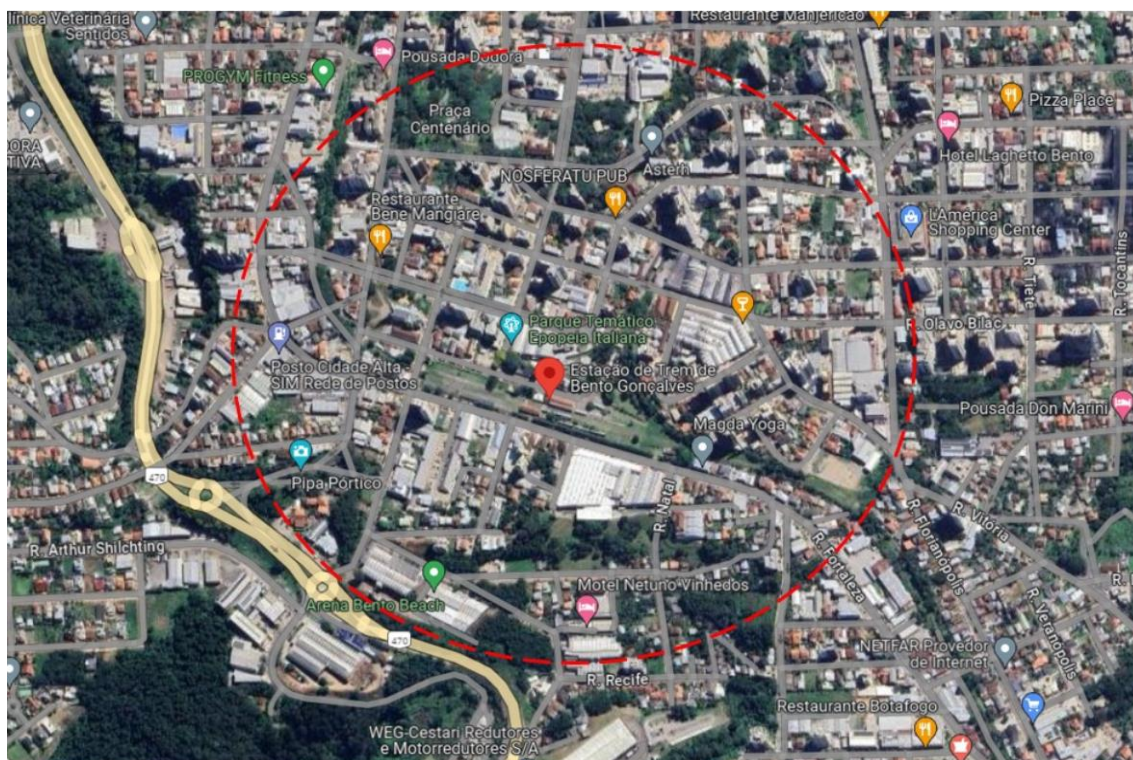
Fonte: Autor (2024).

O universo da pesquisa é caracterizado por 20 turistas que participaram do atrativo turístico da Ferrovia do Vinho no dia 31 de janeiro de 2024, e durante a escolha dos entrevistados, teve-se o cuidado em não repetir participantes da mesma família ou do mesmo grupo de visitantes. Além dos turistas, o universo de pesquisa foi composto por 10 proprietários de estabelecimentos nos

arredores da estação férrea em um raio de aproximadamente 1km em diversos segmentos de atuação, bem como do ramo gastronômico e varejistas em geral.

Na figura 3, se observa, através da ferramenta do google maps, a localidade da Ferrovia do Vinho e o perímetro de onde ficam os estabelecimentos que participaram das entrevistas.

Figura 3 - Perímetro dos entrevistados a partir da estação férrea de Bento Gonçalves/RS.



Fonte: Autor (2024).

Por fim, como parte integrante do universo, tivemos a participação da empresa responsável pela gestão da Ferrovia do Vinho.

Com base nas informações acima, a amostra da pesquisa será de característica não probabilística de amostragem intencional.

Quanto aos instrumentos de coleta de dados, este estudo em primeiro lugar contou com a realização de uma pesquisa bibliográfica sobre temas e conceitos em questão, tais como o turismo, desenvolvimento local, memória e patrimônio cultural.

Através dela foi possível compreender como se encontram atualmente os aspectos englobados pela questão de estudo, que trabalhos já foram realizados a respeito e quais são os conceitos sobre estes assuntos.

A pesquisa de dados secundários foi realizada em sites, como o Instituto Brasileiro de Geografia Estatística (IBGE), a Confederação Nacional de Transportes (CNT), o Banco de Informações e Mapas de Transportes (BIT), o Instituto Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), Ministério do Turismo (MTUR), entre outros, que forneceram os dados para a mensuração das informações pertinentes ao tema.

Em segundo lugar, quanto à coleta de dados primários, foi utilizado um roteiro de entrevista semiestruturado para analisar a percepção do atrativo na região como impulsionador no desenvolvimento e divulgação da cultura italiana e gaúcha por meio da Ferrovia do Vinho. Os questionários foram divididos em três blocos, sendo cada um deles específico para cada um dos atores participantes. O primeiro questionário (Apêndice 1) foi composto de 8 perguntas abertas e fechadas destinadas aos turistas que usufruíram do passeio. O segundo questionário (Apêndice 2) foi composto de 07 questões também abertas e fechadas destinadas aos comerciantes locais. Por fim, para a gestora da Ferrovia do Vinho, foi aplicado um questionário com 10 questões abertas (Apêndice 3).

A aplicação do questionário aos turistas foi realizada in loco, iniciando na estação Férrea de Bento Gonçalves e finalizando na estação Férrea de Carlos Barbosa, coleta está realizada no dia 31 de janeiro de 2024 por volta das 15hs, horário de Brasília.

Quanto a aplicação do questionário aos comerciantes locais, a mesma aconteceu durante os dias 30 e 31 de janeiro de 2024. Por fim, como terceiro agente participante, a entrevista com a Sra. Andreia Zucchi foi realizada no dia 17 de maio de 2024, gestora da empresa Giordani Turismo, responsável pela gestão da Ferrovia do Vinho.

O método da análise de conteúdo, segundo Bardin (1977, p.31) consiste em:

[...] tratar a informação a partir de um roteiro específico, iniciando com  
(a) pré-análise, na qual se escolhe os documentos, se formula

hipóteses e objetivos para a pesquisa, (b) na exploração do material, na qual se aplicam as técnicas específicas segundo os objetivos e (c) no tratamento dos resultados e interpretações. Cada fase do roteiro segue regras bem específicas, podendo ser utilizado em pesquisas quantitativas e qualitativas.

Logo após as entrevistas foi realizada a transcrição e partiu-se para a análise de dados, que segundo afirma Vergara (1998), é a parte na qual se explicita para o leitor como se pretende tratar os dados e coletar, explicando porque tal tratamento melhor se adapta a finalidade do projeto. O presente estudo, através das definições apresentadas, analisou os dados, apresentando as questões fechadas de forma quantitativa, sendo estas demonstradas com base em imagens de gráficos para uma melhor visualização da amostragem e respostas obtidas.

Em paralelo, foi feita a análise de forma interpretativa, considerando as respostas abertas, que foram aplicadas através da entrevista semiestruturada, buscando compreender e desenvolver uma narrativa coerente. Buscou-se utilizar a teoria e as referências existentes para embasar a interpretação dos resultados. Portanto, as respostas foram confrontadas com a fundamentação teórica do trabalho, para obter, entender e extrair a perspectiva que os participantes da pesquisa expuseram, através da análise interpretativa, que é caracterizada por Sakata (2011), por possuir características da pesquisa expositiva, narrativa e crítica, sendo os dados apresentados de forma interpretativa, mas analisados por ponto de vista do pesquisador. Na sequência, evidenciam-se diálogos tecidos com teóricos que embasam esta tese, versando conceitos fundantes no campo de patrimônio cultural, turismo cultural e desenvolvimento local.

A presente tese se encontra estruturada em 5 capítulos. Buscou-se uma organização sequencial que inicia pela introdução até chegar às considerações finais. Assim, compreende:

- O primeiro capítulo se refere à introdução com base nas informações do cenário em que o tema se propôs a trabalhar, tais como o problema de pesquisa, objetivo geral e específicos, justificativa da relevância do tema e a metodologia utilizada que sustentam a elaboração teórica e prática;

- O segundo capítulo aborda a fundamentação teórica, ao trazer ao corpo do trabalho a discussão acerca das temáticas: memória social, patrimônio, turismo e desenvolvimento regional.
- Na sequência, o terceiro capítulo apresenta a contextualização do sistema ferroviário brasileiro, passando pela chegada das ferrovias no Rio Grande do Sul até a Ferrovia do Vinho.
- O capítulo 4, apresenta as narrativas e a interpretação das entrevistas aplicadas aos turistas que utilizaram a Ferrovia do Vinho, dos proprietários dos estabelecimentos comerciais nas proximidades da estação de Bento Gonçalves e por fim com a empresa que realiza a gestão da ferrovia.
- Para finalizar, serão apresentadas as considerações finais e em seguida as referências onde apresentam-se as obras e documentos pesquisados para a construção desta tese.

No próximo capítulo desta tese, evidenciam-se diálogos tecidos com teóricos que embasam esta tese, versando conceitos fundantes no campo de patrimônio cultural, turismo cultural e desenvolvimento local.

## **2. MEMÓRIA, PATRIMÔNIO E TURISMO CULTURAL: uma busca para o desenvolvimento local**

Neste capítulo serão abordados temas voltados à memória, trabalhando no sentido individual e coletivo, o patrimônio e o turismo. Na seção do turismo serão apresentados temas como a sua origem, suas modalidades, suas formas, os tipos de turismos existentes e o turismo cultural como desenvolvimento local e regional.

### **2.1 Memórias que transcendem os tempos**

Vivemos com lembranças, memórias e aspirações futuras nos apoiando no ontem para desenvolver o hoje e planejando a construção do amanhã com base em nossas vivências ou conhecimentos. Segundo Halbwachs (2006, p.72): “[...] para evocar seu próprio passado, em geral a pessoa precisa recorrer às lembranças de outras”.

A memória exerce influência sobre a história (da sociedade e de cada indivíduo), a política, a linguagem, a cultura e a construção da identidade de um espaço.

Ainda conforme Halbwachs (2006), o indivíduo que lembra é sempre um indivíduo inserido e habitado por grupos de referência; a memória é sempre construída em grupo, mas é também, sempre, um trabalho do sujeito.

De acordo com Izquierdo (2002), os indivíduos têm a tendência de viver em grupos, estruturando-se e ajustando-se à sociedade, pois não conseguem viver sozinhos e isolados. Para esse fim, interagem socialmente, criam laços, procuram por pessoas que possuem maior afinidade, que tenham memórias comuns e, a partir disso, geram uma identidade coletiva ou uma memória social, pois foi vivida em grupo. Assim, percebe-se que a memória pessoal, e em consequência a identidade pessoal, recebe informações gerando interferências coletivas.

Conforme Pollak (1992), é possível afirmar que a memória é um fenômeno particular, ou seja, individual de uma pessoa. Através de entrevistas realizadas com diversas pessoas, é possível observar que quando se trata de entrevista

muito extensa e sem um cronograma em ordem cronológica, os entrevistados se perdem no tempo e acabam por relatar mais de uma vez os acontecimentos já relatados.

Os elementos formadores da memória primeiramente são os fatos ocorridos de fato, ou seja, aqueles que foram vividos pelo indivíduo. Posterior estão as situações vivenciadas em um grupo ou de forma coletiva ao qual o indivíduo está vinculado. Situações vividas com outros indivíduos, mesmo que tenham ocorrido com grande distância geográfica, podem resultar em traumas que ficarão registrados na memória por longos períodos (POLLAK, 1992).

Pollak (1992) traz que a memória se assemelha a um acontecimento individual, algo parcialmente íntimo, que seja próprio da pessoa, porém que Halbwachs (1990), teria afirmado que a memória deve ser entendida como um evento coletivo e social ou, em, como um acontecimento gerado através do coletivo e sujeito a mudanças, transformações, modificações constantes. Neste sentido, o autor destaca que se entendermos que essas características inconstantes e mutantes da memória, seja individual ou coletiva, deve-se então lembrar que na maioria das memórias há fatos ou acontecimentos parcialmente constantes e transformáveis.

Ainda de acordo com Halbwachs (2006), a partir da compreensão da memória individual, o próximo passo é estabelecer o que é a memória coletiva, a que ela se refere. Quando há uma lembrança que foi vivida por uma pessoa ou repassada para ela e que diz respeito a uma comunidade, ou grupo, essa lembrança vai se tornando um patrimônio daquela comunidade. As informações mais relevantes dessas lembranças vão sendo repassadas de pessoa a pessoa e vão constituindo a história oral de um determinado lugar, ou grupo. Essa memória coletiva, geralmente tenderá a idealizar o passado e, na maioria das vezes, estará vinculada a um acontecimento pontual, que será considerado o de máxima relevância.

Halbwachs (2006), complementa que a memória social é a essência do conhecimento coletivo, se tornando coletiva à medida que é partilhada e que só sobrevivem os acontecimentos que possuem força de socialização, ou seja, que continuam a ser partilhados.

Gondar (2005, p.5) destaca que:



[...] pensar a memória abre a possibilidade de que, a partir de uma nova situação ou um novo encontro – como pretende ser a situação analítica, por exemplo – o passado possa ser tanto recordado quanto reinventado. Desse modo, a história de um sujeito, individual ou coletiva, pode ser a história dos diferentes sentidos que emergem em suas relações. Ou, de outro modo: abre-se a possibilidade de que a memória, ao invés de ser recuperada ou resgatada, possa ser criada e recriada, a partir dos novos sentidos que a todo tempo se produzem tanto para os sujeitos individuais quanto para os coletivos – já que todos eles são sujeitos sociais. A polissemia da memória, que poderia ser seu ponto falho, é justamente a sua riqueza.

Segundo Halbwachs (2006), a memória é sempre construída em grupos, mas é também, sempre, um trabalho do sujeito. Neste sentido, percebe-se que a memória transpõe o passado, trazendo para o presente, o pensamento de cada indivíduo e grupo social, colaborando assim para a formação da história dos grupos sociais.

Se nossa impressão pode apoiar-se não somente sobre nossa lembrança, mas também sobre a dos outros, nossa confiança na exatidão de nossa evocação será maior, como se uma mesma experiência fosse recomeçada, não somente pela mesma pessoa, mas por várias (HALBWACHS, 2006, p. 25).

A memória coletiva está intimamente ligada com as experiências particulares da sociedade. Em um mesmo país pode haver inúmeras memórias, até mesmo nas cidades cada bairro carrega em seu imaginário suas particularidades “históricas” que dão suporte para o desenvolvimento da memória grupo.

Ainda conforme Halbwachs (2006), a memória passa a ser coletiva quando ela é compartilhada e que somente sobrevivem os acontecimentos que foram socializados, ou seja, aquelas que continuam a ser transmitidos, e que através das trocas, e dos elos, eles irão se refazer. O autor ainda relata que a memória coletiva, pode ser considerada como a participação da memória individual de cada pessoa para com a situação, segundo o mesmo autor, “diríamos voluntariamente que cada memória individual é um ponto de vista sobre a memória coletiva” (HALBWACHS, 2006, p. 51).

Corroborando, Bastos (1999) traz que o lembrar não é renascer, mas reorganizar, reconstruir, relembrar, com imagens, cenas, ideias dos dias de hoje, o aprendizado e experiências do passado.

Para Pollak (1992) as memórias, sejam elas individuais ou coletivas, incluem sempre três elementos: acontecimentos, pessoas (ou personagens) e lugares. Os acontecimentos consistem em eventos dos quais uma pessoa pode ter participado diretamente ou não. Os acontecimentos são aqueles que, de alguma forma, marcam a vida social e assumem um significado para aquela sociedade. Pode ser um momento de avanço que representa um desenvolvimento ou um evento que, ao contrário, represente um retrocesso, ou apenas um fato marcante dentro daquela sociedade. Os personagens são, geralmente, indivíduos que estão inseridos dentro do contexto dos acontecimentos, são responsáveis pelas mudanças. E os lugares, como na memória individual, representa o espaço onde aconteceram tais fatos ou acontecimentos.

Ainda conforme Pollak, memórias:

[...] são os acontecimentos que eu chamaria de “vividos por tabela”, ou seja, acontecimentos dos quais a pessoa nem sempre participou mas que, no imaginário, tomaram tamanho relevo que, no fim das contas, é quase impossível que ela consiga saber se participou ou não [...] esses elementos vividos por tabela vêm se juntar todos os eventos que não se situam dentro do espaço-tempo de uma pessoa ou de um grupo. É perfeitamente possível que, por meio da socialização política, ou da socialização histórica, ocorra um fenômeno de projeção ou de identificação com determinado passado, tão forte que podemos falar numa memória quase herdada (POLLAK, 1992, p.2).

De acordo com Gondar, a memória pode ser entendida como:

[...] uma construção, ela não nos conduz a reconstituir o passado, mas sim a reconstruí-lo com base nas questões que nós fazemos, que fazemos a ele, questões que dizem mais de nós mesmos, de nossa perspectiva presente, que do frescor dos acontecimentos passados. (2005, p.18).

Para Assmann (2011), é possível afirmar que as motivações e as intenções atuais são os vigias do recordar e também do esquecer e que as recordações são inconfiáveis, mas está inconfiabilidade não reside em uma deficiência do ato de recordar, pelo contrário, nos remete ao caráter reconstrutivo das recordações que pressupõe que toda lembrança está submetida aos imperativos do presente. Ainda de acordo com Assmann (2011, p.34): “[...] o

ato da recordação, por sua vez, acontece dentro do tempo, que participa ativamente do processo”.

A construção da memória, segundo Pollak (1992), se baseia em três elementos, eles atuam como base para a sua estrutura. São eles: acontecimentos, que se dividem em pessoal e coletivo; personagens e lugares. Os acontecimentos são os fatos que estão armazenados na memória, podendo ser pessoal ou coletivo, aquele que mesmo a pessoa não tenha participado diretamente daquele fato ele interfere na sua memória, por exemplo, um crime que no calor do momento choca uma sociedade inteira. Mesmo a pessoa não tendo participado diretamente da ação, ela tem lembranças referentes a tal fato.

Os personagens atuam quase da mesma maneira que os acontecimentos, eles podem ser pessoas do círculo social onde há certo grau de convivência, porém podem ser pessoas famosas, como um personagem histórico. Por fim os lugares são o espaço de memória, onde aqueles fatos e personagens aconteceram. Não necessariamente esses lugares precisam ter grande influência socialmente, pode apenas ser o lugar das férias de infância do indivíduo. Esses fatos ajudam na construção tanto da memória individual quanto da coletiva. Na memória coletiva os acontecimentos são eventos que, de alguma forma, possuem algum significado para a sociedade. Este significado pode representar algum momento de êxito.

Gondar (2005), afirma que a transdisciplinaridade da memória social é de complexa delimitação e é difícil de estabelecer, ou seja, não se pode apresentar um único significado para explicá-la, pois, os estudos sobre ela se expandem e se aprofundam em tantas áreas, permitindo que seja classificada como individual, coletiva, social, cultural, institucional e outras tantas formas de categorização que a separam para melhor entendê-la e constituir seu processo.

A memória social, após longo período de experiência não é considerada apenas como o passado, mesmo que tais memórias apresentem fatos culturais ocorridos e a própria sociedade em meados do século XX seguindo para o século XXI. Gondar (2005), menciona que a memória social pode ser o passado, mas também pode ser o futuro, em constante transformação, em ordem cronológica ou em progressão (GONDAR, 2005).

Conforme Sá (2007), a memória é foco de estudo não só para dar conta do funcionamento de organismos vivos e de máquinas, mas da sociedade, do passado, dos costumes, da arte, da política e de bibliografias. O estudo da memória tem servido como base para várias pesquisas na área da psicanálise e atualmente apossa-se na vida cotidiana de modo nunca visto. Assim, o autor apresenta que através destes estudos vêm se produzindo uma diversidade de adjetivação dos fenômenos e manifestações da memória em sociedade, como, a memória coletiva, memória social, já estudadas neste capítulo, e as memórias comuns, memórias pessoais, memória histórica, memórias práticas e memória pública. O autor destaca-as conceituando-as:

- Memórias pessoais: as memórias podem ser denominadas de pessoais, quando são resultantes de uma evolução de um processo social. Nesse caso, a pessoa possui lembranças do passado, podendo envolver situações em que essa pessoa tenha participado, como por exemplo, fatos culturais, sociais e históricos ou mesmo de que tenha somente conhecimento.
- Memórias comuns: tratam de lembranças que são comuns a grupos de pessoas que podem ser amplas ou não e que não permanecem necessariamente em contato, mas que possam construí-las de forma coletiva. As memórias comuns poderão ser observadas como coleções de diversas memórias pessoais a respeito de um mesmo objeto, formadas de modo individual, ou seja, independente umas das outras. Mediante sua participação comum em situações históricas, diversas pessoas foram expostas às mesmas situações, compartilhando as mesmas informações, ou seja, em virtude desse fato tais pessoas guardariam as mesmas lembranças.
- Memórias históricas: são as documentais que correspondem às lembranças de um passado que ficaram registradas em diversos documentos, mas que também podem ser consultadas por qualquer pessoa da sociedade de forma virtual. Estas memórias, fazem uma conexão com a história que não está registrada em documentos, mas que foi citada, ou seja, que foi contada de forma oral.

- Memórias práticas apresentadas de modo narrado, escrito ou oral, bem como as imagens são favorecidos pelos sistemas, considerando que estes são suportes da memória. Ela permanece acumulada no corpo humano, onde posteriormente pode ser apresentada mediante práticas corporais.
- Memórias públicas: a esfera pública é também onde mais nitidamente se observam as relações entre poder e memória, onde se difundem os chamados usos coletivos da história. Onde são apresentados os argumentos opostos do dever de memória e da necessidade de esquecimento, onde as lembranças são cada vez mais moldadas pelos meios de comunicação de massa.

Neste sentido, as informações do passado para serem lembradas e vivenciadas no presente precisam ser trazidas pela memória, é este processo de lembrar, recordações é que possibilitam que novas descobertas aconteçam, pois o conhecimento, o aprendizado se mantém entre o passado e o presente. Desta forma, a continuação dos grupos sociais acontece a partir da eternização da memória, onde, a memória representa um arquivo de lembranças acumuladas e as transfere através de experiências vividas pelas diferentes gerações.

Também na mesma perspectiva, Halbwachs (2006), acredita que o tempo de duração de uma memória restringe-se ao período da memória do grupo. Para a memória permanecer presente ou viva é preciso que as relações entre os elementos dos grupos não se rompam, se desfaçam, pois, a separação do elo do grupo, corre-se o risco de a história perder o sentido, através da geração de lacunas que podem ser abertas entre estas memórias.

O processo de esquecimento acontece de forma natural e inconsciente, já a lembrança, mesmo que aconteça de forma espontânea, pode sofrer manipulação. É possível que sejam criados meios de memória para que o indivíduo de alguma maneira recrie aquilo que se deseja lembrar. Esses meios de memória podem ser de diversos tipos: fotografias, documentos antigos, edificações ou monumentos

O esquecimento é o ponto frágil da memória. Ele é responsável pelo sentimento de descontinuidade e vazio em relação ao passado e é por isso que

são criados os meios e as técnicas de lembrança. Entre os meios de lembrança estão os Lugares de Memória, conceito elaborado por Pierre Nora em 1984. Segundo o autor “Há locais de memória porque não há meios de memória” (NORA, 1993, p. 7). Como o próprio autor classifica, os Lugares de Memória, são os “restos” do passado que de algum modo sobreviveram ao tempo e chegaram ao presente.

Os Lugares de Memória surgem da necessidade de lembrança, segundo Nora “os lugares de memória nascem e vivem do sentimento que não há memória espontânea” (NORA, 1993, p.13), esta afirmação pode ser aplicada apenas às sociedades contemporâneas à escrita – momento em que a memória oral passa a ser também visual – pois não é possível desconsiderar a memória oral das sociedades anterior a este momento na história. Neste contexto, enquanto a memória dá o significado, o sentimento, a história transforma e solidifica o lugar de memória, ou seja, a memória está diretamente ligada ao sentimento que aquele lugar representa no local onde está inserido, enquanto a história sustenta esse sentimento. Os Lugares de Memória (NORA, 1993) se baseiam em três aspectos diferentes: material, simbólico e funcional, que coexistem sempre. Mesmo que determinado lugar aparentemente só demonstra um desses aspectos ele só será realmente um lugar de memória se os outros dois aspectos, de uma forma ou outra, estiverem presentes. O aspecto material representa o conteúdo demográfico, o funcional é a transmissão e a cristalização da memória a partir daquele meio e o simbólico é o significado que o lugar assume em relação à memória. Porém, para que o Lugar de Memória, baseado nesses três aspectos, de fato aconteça, é necessária a vontade da memória. Caso não haja a intenção de memória, os Lugares de Memória passariam a ser lugares de história.

Na próxima seção serão apresentados conceitos e características a respeito do patrimônio cultural.

## 2.2 O patrimônio cultural, construção de conceitos

O termo patrimônio faz remissão à propriedade de algo que pode ser deixado de herança. Acrescentando à noção de cultura, conclui-se que é um produto da cultura o que é herdado e transmitido de geração para geração. Como a noção de cultura, no conceito de patrimônio cultural também são indissociáveis as dimensões materiais e simbólicas (NEVES, 2003, pág. 21).

Ainda de acordo com Neves (2003), o patrimônio cultural é um conjunto de bens tanto matérias bem como imateriais que representam a cultura de uma sociedade ou grupo. Para um melhor entendimento entre o conceito de patrimônio cultural e a sua relação com as identidades do local, é necessário refletir a respeito da cultura. O senso comum reconhece a cultura como o domínio de certos conhecimentos e habilidades que permitem com que as pessoas compreendam e usufruam deste legado, através de obras de artes, espetáculos teatrais, a própria literatura entre outros.

A Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (UNESCO), na declaração do México, de 1982, define patrimônio cultural: “as obras de seus artistas, arquitetos, músicos, escritores e sábios, assim como as criações anônimas, surgidas da alma popular, e o conjunto de valores que dão sentido à vida”.

Brasil (2006, p.48) conceitua patrimônio histórico e cultural como sendo:

[...] os bens de natureza material e imaterial que expressam ou revelam a memória e a identidade das populações e comunidades. Sendo os bens culturais aqueles de valor histórico, artístico, científico, simbólico, passíveis de se tornarem atrações turísticas: arquivos, edificações, conjuntos urbanísticos, sítios arqueológicos, ruínas, museus e outros espaços destinados à apresentação ou contemplação de bens materiais e imateriais, manifestações como música, gastronomia, artes visuais e cênicas, festas e celebrações. Assim, o patrimônio cultural pode ser definido como fonte para a formatação de produtos turísticos singulares, a diversidade e a identidade cultural como fator de diferenciação para a oferta de atividades complementares e o posicionamento competitivo dos destinos e roteiros turísticos.

No conceito amplo de patrimônio cultural estão presentes as esferas da natureza, o meio ambiente natural onde o homem habita e transforma para sobreviver e realizar suas necessidades, o saber fazer humano, necessário para

a construção da existência em toda a sua plenitude, e os chamados bens culturais propriamente ditos, que são os produtos resultantes da ação do homem na natureza (NEVES, 2003).

O patrimônio cultural não se refere somente aos meios edificados e naturais, ele vai além destes, contemplando toda riqueza cultural humana, também chamada de patrimônio imaterial. Sendo então concluído ainda por Barreto (2006), que o patrimônio cultural não é somente o que pode ser visto, mas também aquele identificado pelos outros meios sensoriais.

O patrimônio cultural pode ser tudo aquilo que é transmitido como uma herança, ou legado, remetendo à riqueza simbólica e tecnológica desenvolvida pelas sociedades.

Os componentes do patrimônio cultural de uma região se formam através de particularidades diferentes, que no seu conjunto irão desenvolver os empreendimentos locais. Isso decorre da diversidade das atividades que poderão ser os restaurantes com a gastronomia tradicional, pelo artesanato na decoração e ambientação dos equipamentos ou pelas programações de entretenimento através das manifestações culturais autênticas (BRASIL, 2006).

O patrimônio construído reflete as formas e marcas culturais, e o modo como os grupos sociais modelam a cidade pode ser decorrida de tais decisões. Dentre as estruturas de símbolos, o patrimônio construído tem o poder de evocar algo que marca a paisagem urbana, um elemento extremamente importante para a imagem e identidade nacional (CARVALHO, 2003).

Conforme Pelegrini (2020) o patrimônio se refere tanto a prática, como as representações, expressões, conhecimentos e técnicas junto com instrumentos, objetos, artefatos e lugares culturais que lhes são associados que as comunidades, os grupos e, em alguns casos, os indivíduos reconhecem como parte integrante de seu patrimônio cultural.

Serpra et al. (2019) classificam o patrimônio cultural em três divisões: o imaterial, formado por meio de manifestações e crenças populares, o patrimônio material que se constitui por meio das representações monumentais e a paisagem cultural que é considerada por meio das marcas provocadas no território pela relação homem e espaço.



O autor Mattozzi (2008) assevera patrimônio e bens culturais como marcas que:

[...] nos processos de produção dos conhecimentos sobre o passado, assumem um valor cognitivo de instrumentos de informação ou, então, valor estético, afetivo ou mesmo simbólico, ou os quatro valores juntos: por isso, se tornam bens culturais, objeto de atenção, de estudos, cuidado, proteção, manutenção e de restaurações pelas instituições e administrações públicas ou privadas. (MATTOZZI, 2008, p. 136).

Assim, estes patrimônios reforçando a identidade e valorizando-a, podem constituir um recurso importante na afirmação do território de sujeitos ou grupos sociais específicos. Um território que guarda identidades, memórias e patrimônios bem definidos, dificilmente será violado. Além de fortalecer as atividades econômicas e atrair a população

Conforme Fonseca (1997, p. 36),

uma política de preservação do patrimônio abrange necessariamente um âmbito maior que o de um conjunto de atividades visando à proteção de bens. É imprescindível ir além e questionar o processo de produção desse universo que constitui um patrimônio, os critérios que regem a seleção de bens e justificam sua proteção; identificar os atores envolvidos nesse processo e os objetivos que alegam para legitimar o seu trabalho; definir a posição do Estado relativamente a essa prática social e investigar o grau de envolvimento da sociedade. Trata-se de uma dimensão menos visível, mas nem por isso menos significativa.

A manutenção do patrimônio cultural pode reforçar a identidade, cidadania e nacionalismo de determinados grupos. Assim, em alguns aspectos, exercitar o olhar para o que é importante para o outro pode ser uma das formas de manutenção e conservação do patrimônio.

Barreto (2006) traz que a conservação do patrimônio cultural é fundamental para os elementos de um determinado território, momento este que, proporciona ao turista um reencontro com o passado e sua identidade, além de ser um potencial atrativo cultural no planejamento turístico da região.

De acordo com Brasil (2006), o patrimônio cultural possui proteção constitucional, a partir da constituição de 1988, e dentre eles os que possuem valor turístico, histórico e arqueológico, os quais fazem parte do objeto deste estudo. Em seu Decreto de 1937 estabelece como patrimônio “o conjunto de

bens móveis e imóveis existentes no país e cuja conservação seja de interesse público, quer por sua vinculação a fatos memoráveis da história do Brasil, quer por seu excepcional valor arqueológico ou etnográfico, bibliográfico ou artístico”

Conforme o IPHAN (2023), tanto o patrimônio cultural como o artístico nacional estão embasados na Lei nº 25 de 1937, onde no artigo 1 diz que o patrimônio histórico e artístico nacional é constituído pelo conjunto de bens móveis e imóveis existentes no país cuja conservação seja de interesse público, quer por vinculação a fatos memoráveis da história do Brasil, que por seu excepcional valor arqueológico ou etnográfico, bibliográfico ou artístico. A partir da Constituição Federal de 1988, esta redação foi ampliada com o artigo 216 conceituando o patrimônio cultural como sendo os bens de natureza material e imaterial, tomados de forma individual ou coletiva, sendo estes portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira.

A Educação Patrimonial é interpretada por Horta (1999, p. 06) como “um processo permanente e sistemático de trabalho educacional, centrado no patrimônio cultural como fonte primária de conhecimento e enriquecimento individual e coletivo”. Desta forma pode-se dizer que é um instrumento de promoção e preservação do patrimônio.

Ainda segundo Horta (1999), a educação patrimonial refere-se a um processo contínuo e metódico de trabalho educacional centrado no Patrimônio Cultural como fonte primária de compreensão e enriquecimento tanto individual como coletivo. Isto significa tomar os objetos e expressões do Patrimônio Cultural como ponto de partida para a atividade pedagógica, observando-os, questionando-os e explorando todos os seus aspectos, que podem ser traduzidos em conceitos e conhecimentos.

Assim, o patrimônio cultural configura-se em objetos e saberes, cuja construção visa dar suporte, tanto material como imaterial, tomados individualmente ou em conjunto, portadores de referência à identidade, à ação, ao local, e a memória dos diferentes tipos de grupos formadores da sociedade brasileira.

O patrimônio cultural de uma localidade se forma através de suas particularidades históricas, que contribuem com o turismo. O turismo e o

patrimônio podem se contrapor ainda pela ideia de que o patrimônio coloca em evidência características únicas dos lugares, de seus hábitos, costumes e cultura. Por outro lado, por sua vez, o turismo necessita da existência de algumas características organizacionais e operacionais padronizadas como regras de comercialização.

Dando continuidade, a seção seguinte irá abordar o tema turismo, com uma retrospectiva bibliográfica com a origem do turismo, suas modalidades, formas e tipos de turismo com foco no turismo cultural e pôr fim a junção dos temas ligados ao turismo cultural e o desenvolvimento local e regional.

### **2.3 A origem do turismo**

Não se sabe ao certo qual a origem da palavra turismo, mas especulações existem desde 1760 na Inglaterra, Oliveira (2002, p.17), no entanto, supõe que a palavra turismo pode ser muito mais antiga do que se parasse, “Tur é hebreu antigo e corresponde ao conceito de – viagem de descoberta, de exploração, de reconhecimento.” O turismo pertence ao setor terciário, de serviços, porem alguns autores se referem ao turismo como uma “indústria”, devido à grande quantidade de serviços e movimentações que ele promove.

A demanda por atividades que propiciem descanso e/ou atividades que permitam a quebra da rotina de trabalho não constitui um fenômeno recente. Para Boullón (2002), ao longo da história da humanidade, trabalho e descanso (ou outras formas que permitam ao indivíduo se refazer mental ou fisicamente daquela atividade) são noções que sempre estiveram conjuntamente presentes. Em modelos sociais remotos, onde o trabalho ocupava praticamente todo o tempo de vigília da população trabalhadora, o descanso visava unicamente à reconstituição física do trabalhador.

Segundo Boullón (2002), a partir da Idade Média, com a constituição de cidades politicamente estáveis e a formação de sistemas relativamente independentes de trabalho (familiar e artesanal, que culminou na formação das guildas e corporações de ofício), surgiu a necessidade – para alguns – e a possibilidade – para outros – de se operar deslocamentos geográficos. Assim, às viagens cíclicas de peregrinação feitas pelos cristãos (o caminho de Santiago

de Compostela, por exemplo, é uma rota de peregrinação que atrai fiéis até os dias de hoje) vieram se somar outros motivadores, como torneios e celebrações públicas que seduziam visitantes.

Mas é a partir do Renascimento que o hábito de viagens sazonais se desenvolve mais amplamente. Ainda segundo Boullón (2002), desde então as práticas culturais e artísticas propiciaram-nas, tanto com finalidade de entretenimento quanto de formação cultural específica – no Brasil, por exemplo, do período colonial à atualidade, são comuns as viagens à Europa tendo em vista um misto de lazer e de formação cultural do viajante. Cabe ressaltar que elas foram especialmente facilitadas pelo novo modelo econômico que foi o capitalismo.

Além disso, a era renascentista coincidiu com a expansão marítima europeia, com intenção comercial, porém gerando um circuito de informações em torno de si mesmo, que despertava a curiosidade do cidadão europeu em geral, incentivando desde cedo artistas e escritores a precipitarem-se para além do mar, a fim de satisfazerem o desejo da população de conhecer as paisagens e os habitantes das terras recém-descobertas (Gombrich, 1999). É exatamente este desejo que passou a ser mais ostensivamente atendido a partir da Revolução Industrial.

Com a Revolução Industrial, o modo de viver e o perfil das cidades modificaram-se completamente. A luz elétrica prolongou o dia; as relações de trabalho reestruturaram-se, gerando dinheiro e tempo livres para uma crescente classe média urbana; os deslocamentos tornaram-se mais rápidos; sistemas de comunicação que atingiam um público crescente e em tempo cada vez mais imediato acabaram por tornar gradativamente o mundo menor. Estas são algumas das modificações que acarretaram, no plano econômico, o aquecimento do setor terciário, especialmente o de serviços e entretenimento, no qual o turismo está inserido.

Segundo Morin (2006), o lazer (associado ao consumo, apanágio do capitalismo) promoveu a morte do ócio que, para os gregos, era o tempo que o cidadão dispunha para si, alheio ao interesse da comunidade helênica. Nesta perspectiva, o lazer não se distingue da produção; é, pois, o desdobramento desta, configurando-se como seu pressuposto: o momento do consumo. O lazer,

entendido como prática de consumo, trata-se de um desdobramento necessário da própria atividade produtiva, não se distinguindo dela do ponto de vista do capital. Apesar, porém, dessa concepção, em geral as pessoas, de acordo com seus respectivos perfis socioculturais, passaram a buscá-lo incessantemente, como forma de se refazerem de suas atividades profissionais. Essa demanda possibilitou o desenvolvimento de uma série de atividades econômicas voltadas para o seu atendimento.

Centros de lazer foram se formando e passaram a ser procurados regularmente. O contingente de pessoas em férias e de folga – além dos tipos já indicados acima, demandava mais do que os serviços diretamente relacionados ao lazer buscado, desdobrando-se em infraestrutura de hospedagem, alimentação, sistemas de informação e atendimento. O potencial econômico daí derivado foi imediatamente sentido, ocasionando a criação e a multiplicação de vultosos circuitos que tinham por finalidade oferecer múltiplas opções para o visitante.

Para Moesch (2004), o turismo é um campo de práticas histórico-sociais, que entende o deslocamento do sujeito (turista) em tempos e espaços, sendo também uma prática de movimento comunicacional constante entre as partes.

No mesmo sentido de comunicação do turista com o local, Castrogiovanni (2008, p.06) explica que:

[...] o espaço turístico é constituído por um conjunto indissociável de objetos e sujeitos, e por ideias, representadas por palavras. Estas, que não traduzem apenas a realidade, mas, através do poder da Comunicação em agregar significados às palavras, elas (por si só) fabricam imagens.

A comunicação aproxima a população e os bens e serviços locais ao turista, através da utilização destes serviços e consumo dos bens disponibilizados. Contribui com a entrega dos recursos trazidos à localidade, sendo processados, e conseqüentemente contribuindo com o desenvolvimento local.

Desta forma, “[...] o turismo, para se reproduzir, segue a lógica do capital, quando poucos se apropriam dos espaços e dos recursos neles contidos apresentando-os como atrativos transformados em mercadorias” (CORIOLANO,

2006, p. 268). Portanto, o turismo é uma prática social que envolve a economia, a política, a cultura, a educação e o local em uma relação de poder entre residentes e turistas, produtores e consumidores.

O turismo possui uma série de atividades econômicas, tais como gastronomia e aquisição de produtos locais entre outras, que ultrapassam apenas o propósito de visita ao lugar desejado, se expandindo a uma relação com o local em suas mais diversas áreas de serviços e produtos. O propósito ou lugar de visita pode ser considerado um indutor que integra todas as atividades que a localidade tem a oferecer aos seus visitantes, gerando assim renda não só na indústria do turismo, mas em quase todos os setores econômicos, podendo refletir no desenvolvimento da construção civil, na indústria alimentar, produção de artefatos artesanais, entre outros.

A próxima subseção irá apresentar as modalidades, as formas e os tipos de turismo.

### 2.3.1 As modalidades, formas e tipos de turismo

No conceito de Andrade (1995), existe uma forma de classificar o turismo com um senso de organização indispensável nas fases que passam pelo empresário e pelo turista. Ainda de acordo com Andrade (1995), os empresários cometem um grande erro por reduzirem o turismo a um fenômeno econômico de alta rentabilidade, em um curto prazo de tempo. Os estudiosos pecam, porque não alcançam as dimensões humanas na qual o turismo possui a sua base e o consideram como simples meio do comércio. Outros fatores que interferem nas modalidades do turismo são a posição geográfica, o nível de renda, as raízes culturais e o status social.

A partir desses elementos, Andrade (1995) divide o turismo em cinco formas, sendo elas:

a) Turismo interno: é um conjunto de atividades de natureza turística feita por habitantes de determinado país, que viajam, se hospedam e usufruem os serviços oferecidos, sem deixar o território nacional.

b) Turismo externo: é um conjunto de atividades de natureza turísticas feitas por habitantes que ultrapassam ou viajam além do território do país de sua

residência em direção a outro país, onde consomem bens e serviços de acordo com sua necessidade.

c) Turismo receptivo: acontece quando o destino é um país estrangeiro, esse país que acolhe os visitantes se chama de receptivo, na qual oferece todas as facilidades e comodidades para o turista enquanto ele está fazendo turismo.

d) Turismo intermediário: são conhecidos como locais de passagem onde as hospedagens são de curta duração, pois não é o objetivo final do turista, mas possuem uma infraestrutura boa para atender as necessidades de que todos estão sujeitos. E no curto espaço de tempo continuam suas viagens ao seu destino final.

e) Turismo quantitativo: trata-se do turismo com dimensões numéricas e volumétricas que se divide em: turismo de elite e turismo de massa. O turismo de elite é pelo conforto de luxo das programações turísticas onde se contabiliza muito dinheiro para qualquer coisa e também é chamado de turismo de minoria. Já o turismo de massa se caracteriza pelos grandes números de turistas que viajam em busca de turismo com um orçamento bastante apertado.

Além das modalidades de turismo apresentadas até aqui, também existem as formas de turismo. Analisando vários fatores como socioeconômicos, administrativos, culturais o autor Andrade (1995), chega à conclusão que existem várias formas de turismo na qual se expressam em: turismo individual; turismo organizado; turismo social; turismo intensivo, turismo extensivo e turismo itinerante. A seguir iremos conhecer os conceitos das formas de turismo de acordo com o autor.

a) Turismo individual: são atividades necessárias ao planejamento e a execução de viagens, sem a cooperação de uma agencia de viagens ou qualquer outro tipo de entidade turística.

b) Turismo organizado: trata-se de um conjunto de atividades programadas e administradas pôr agência de viagens ou qualquer outro tipo de organização que envolva grupos de pessoas.

c) Turismo social: é uma forma de turismo organizado por terceiros que propicia as pessoas de baixa renda, cujas sem essa ajuda não teriam condições de fazer turismo sozinhas, ou seja, o objetivo principal do turismo social é dar condições para todas as pessoas da sociedade fazerem turismo.

d) Turismo intensivo: as pessoas realizam suas atividades turísticas em que as pessoas permanecem hospedadas em um receptivo único, ainda que façam passeios a outros lugares.

e) Turismo extensivo: é quando as pessoas permanecem em um único lugar realizando suas atividades turísticas por mais de três semanas, desta forma exclui as excursões.

f) Turismo itinerante: é quando as atividades turísticas se fazem pelas visitas ao maior número possível de lugares, em uma única viagem, com uma estada curta em cada um dos locais visitados. Este tipo de turismo é a forma mais cultivada entre os jovens que preferem conhecer mais lugares em pouco tempo a usufruir bastante de um único lugar.

Até o momento abordamos as modalidades e as formas de turismo, no entanto cabe salientar que ainda temos mais uma categoria que são os tipos de turismo.

Segundo o conceito de Andrade (1995), os vários tipos de turismo existem por causa da diversidade de modos de educação, das desigualdades de níveis pessoais, desigualdades de informação e principalmente da diferença de poder aquisitivo, sendo assim Andrade (1995), classificou os tipos de turismo em: turismo de férias, turismo cultural, turismo de negócios, turismo desportivo, turismo de saúde e turismo religioso.

A seguir iremos apresentar os conceitos de cada tipo de turismo conforme Andrade (1995):

a) Turismo de férias: são dias seguidos caracterizados pela cessação do trabalho habitual, destinados ao repouso a que os trabalhadores e estudantes têm esse período de férias de acordo com o calendário anual.

b) Turismo cultural: são atividades que ocorrem através de deslocamentos em busca da satisfação em ver expressões artísticas, científicas, de formação nos diversos ramos existentes em decorrência da inteligência e da atividade humana.

c) Turismo de negócios: é um conjunto de atividades de viagem, hospedagem, de alimentação e de lazer praticados por quem viaja a negócios referentes a diversos setores da atividade comercial ou industrial.



d) Turismo desportivo: são todas as atividades específicas de viagens ao acompanhamento e a prática de exercícios desportivos. Também convém ressaltar a viagens de torcedores e a realização de eventos importantes como campeonatos mundiais, aonde “aquecem” a rede hoteleira da cidade.

e) Turismo saúde: são atividades de manutenção ou de aquisição de bom funcionamento e sanidade de estado físico e mental das pessoas. Um fator importante é que esse tipo de turismo possui demanda estável, pois as pessoas percebem que a viagem surgiu efeito e voltam sempre como prova de sua gratidão a melhora concedida.

f) Turismo religioso: é um conjunto de atividades turísticas que expressam sentimentos místicos ou suscitam a fé, a esperança e as pessoas vinculadas a vários tipos de religiões.

A subseção a seguir irá abordar o turismo cultural, buscando uma melhor conceituação e contextualização a luz do tema exposto.

### 2.3.2 O turismo cultural

O turismo cultural começou a ser reconhecido como uma categoria de produto turístico distinta ainda nos finais de 1970, quando pesquisadores do tema ligado ao turismo perceberam que algumas pessoas viajavam especificamente para conhecer a cultura de um determinado destino

A atividade do turismo cultural, proporciona o acesso ao patrimônio, ou seja, à cultura e ao modo de viver de uma comunidade. Essa atividade caracteriza-se em grande parte, pela motivação do turista em conhecer regiões onde o ponto focal está baseado na história de um determinado povo, nas suas tradições e nas suas manifestações culturais, históricas e religiosas.

O turismo cultural é aquele que tem por finalidade o enriquecimento da personalidade humana através de informações, conhecimentos e contatos oriundos da experiência da viagem, quando turistas entram em contato com as comunidades receptoras, assim como suas formas de agir, sentir e de expressar a vivência do seu cotidiano.

Conforme Beni (2000), o turismo é em certo sentido, o instrumento que serve de veículo à reabilitação de culturas, contribuindo em grande medida para difusão mundial.

Ainda segundo Beni (2006), os atrativos turísticos podem ser divididos em três grandes conjuntos. O primeiro corresponde aos atrativos naturais, o segundo diz respeito aos atrativos histórico-culturais e o terceiro refere-se às manifestações e usos tradicionais e populares. Este último item corresponde a todas as práticas culturais que são tidas como específicas do próprio local ou região que as integram, considerados objetos de apreciação e/ou participação turística como festas, comemorações e atividades, atratividades religiosas, populares e folclóricas, cívicas, gastronomia típica, artesanato, mercados e feiras.

Viajar para conhecer pessoas, tradições, histórias e aprender sobre o passado de maneira viva e autêntica tem sido uma das mais fortes tendências na atividade turística. Segundo Barretto (2006) o turista que viaja com este objetivo vai em busca do turismo cultural, aquele em que o principal atrativo é algum aspecto da cultura humana, seja ele a história, o cotidiano, o artesanato ou qualquer outro aspecto que o conceito de cultura abranja.

De acordo com Tomazzoni (2008, p.8), há elos que contribuem com o desenvolvimento do local de visitação, sendo eles:

Centrais e universais – em particular, hotelaria, gastronomia, serviços de lazer e entretenimento e sistema de informações; elos associados – transporte, segurança, comércio, artesanato, entre outros – e elos periféricos, que podem variar em cada região, mas que, via de regra, envolvem as indústrias de vestuário, mobiliário, objetos de decoração e construção civil, os serviços de saúde, educação e est tica e a agricultura, a pecuária e produtos da gastronomia regional.

Com base no autor,   possível entender o turismo como um produto, e que esse produto é cultural, e por sua vez   um produto também mercantil pela sua troca de investimentos e retorno, que traz através da troca com os turistas, que vêm em busca de algo diferente.

O turismo apesar de ser uma atividade aparentemente de lazer, possui muita complexibilidade. De acordo com Coriolano (2006, p. 29), “[...] o turismo é, pois, esta complexa atividade humana envolvendo um conjunto muito grande

de relações, influências, motivações, desejos e representações”. Portanto é necessário considerar os efeitos positivos ou negativos que o turismo pode ocasionar ao local.

Ainda conforme Tomazzoni (2008), o turismo pode proporcionar o desenvolvimento local, pois existe a intenção de viabilidade econômica e sociocultural para o local, entretanto se faz necessário que exista um planejamento seja ele através de políticas públicas ou privadas, buscando integrar de forma harmônica todos os envolvidos para tal efetivação.

De acordo com Moreno (2020), o turismo pode ser visto como um elemento de potencializar a economia local, aproveitando os recursos internos da própria comunidade para valorizar a região. Tal afirmação do autor, corrobora com a de Coriolano (2006), que aponta o desenvolvimento local através das atividades econômicas que vão além do local de visitação.

A subseção a seguir irá abordar o turismo cultural como fator de desenvolvimento local e regional.

### 2.3.3 O turismo cultural como fator de desenvolvimento local

Foi somente após a Primeira Guerra Mundial que os países se deram conta do potencial do turismo para o desenvolvimento econômico, mas a plena consciência disso data do fim da Segunda Guerra Mundial, quando se deu a proliferação da pesquisa sobre a atividade turística. Tais pesquisas propiciaram o avanço da exploração econômica racional do turismo.

Segundo Barreto (2006), o turismo tem efeitos diretos e indiretos na economia de uma localidade ou região. Os efeitos diretos são os resultados das despesas realizadas pelos turistas dentro dos próprios equipamentos e de apoio, pelos quais o turista paga diretamente. Os efeitos indiretos do turismo são resultantes da despesa efetuada pelos equipamentos e prestadores de serviços turísticos na compra de bens e serviços de outro tipo. Trata-se de um recurso/dinheiro que foi trazido pelo turista, mas que será gasto por outrem que o receberá do turista em primeira mão. Numa terceira etapa de circulação do dinheiro do turista estão os efeitos induzidos, que são constituídos pelas

despesas realizadas por aqueles que receberam o dinheiro dos prestadores dos serviços turísticos e similares.

O turismo cultural também tem representado uma das mais amplas estratégias de desenvolvimento sustentável, já que há uma preocupação em aliar planejamento econômico e de infraestrutura à percepção da procura por bens culturais e estilos de vida, buscando preservar os recursos naturais e culturais para as gerações futuras e desenvolver a economia.

Segundo Batista (2003):

Essa nova indústria [do turismo] é capaz de oferecer um rápido crescimento econômico em termos de nível de empregos, distribuição mais justa de riqueza, melhoria da qualidade de vida e incremento de alguns setores industriais ligados à atividade turística. (BATISTA, 2003; p. 2)

O conceito de desenvolvimento não é concluído, estando em contínua construção e transformação. Lima & Oliveira (2003) destaca que o desenvolvimento ocorre de forma distinta e, a partir do seu início em determinados pontos, tem a característica de fomentar as regiões mais dinâmicas em detrimento das menos performativas.

Lima & Oliveira (2003) comentam que o desenvolvimento regional é aquele que envolve a comunidade local no planejamento constante da ocupação do espaço e na distribuição dos resultados do processo de crescimento. Que utiliza dos recursos próprios para o seu desenvolvimento. Para Moreno (2020), o desenvolvimento local não é apenas a distribuição de recursos físicos. É o processo de construir a partir dos ativos das comunidades, apoiando a geração de capacidades, o acesso a oportunidades e o crescimento equitativo. É o processo de gerar resultados e transformações na mentalidade, nas capacidades, na valorização e na melhoria das condições de vida.

O turismo apesar de ser uma atividade aparentemente de lazer, possui muita complexibilidade. De acordo com Coriolano (2006, p. 29), “[...] o turismo é, pois, esta complexa atividade humana envolvendo um conjunto muito grande de relações, influências, motivações, desejos e representações”. Portanto é necessário considerar os efeitos positivos ou negativos que o turismo pode ocasionar ao local.

De acordo com Moreno (2020), o turismo pode ser visto como um elemento de potencializar a economia local, aproveitando os recursos internos da própria comunidade para valorizar a região. Tal afirmação do autor, corrobora com a de Coriolano (2006), que aponta o desenvolvimento local através das atividades econômicas que vão além do local de visitação.

Neste sentido, a aliança entre cultura, turismo e desenvolvimento econômico pode ser benéfica, pois o turismo é um fenômeno em constante desenvolvimento e tem adquirido crescente importância devido   sua capacidade de promover impactos (negativos e positivos) tanto sobre a economia, quanto sobre as relações sociais, a cultura e o meio ambiente das localidades receptoras de turistas.

Ainda conforme Tomazzoni (2008), o turismo pode proporcionar o desenvolvimento da região, pois existe a intenção de viabilidade econômica e sociocultural para o local, entretanto se faz necessário que exista um planejamento seja ele através de políticas públicas ou privadas, buscando integrar de forma harmônica todos os envolvidos para tal efetivação.

Um dos impactos do turismo que mais vem sendo evidenciado é a capacidade de contribuir para o desenvolvimento regional. Segundo Beni (2000), o turismo é um elemento importante da vida social e econômica da comunidade regional, pois reflete as verdadeiras aspirações das pessoas no sentido de desfrutar de novos lugares, assimilar culturas diferentes, descansar e beneficiar-se com atividades de lazer. Além disso, o turismo também possui importante valor econômico em muitas áreas e cidades, ajudando o desenvolvimento econômico e o ambiente das regiões periféricas.

O turismo cultural tem sido encarado como elemento importante para o desenvolvimento de uma região e tem contribuído para promover o envolvimento das comunidades e da sociedade com sua história, seus atrativos culturais e sua memória social.

Neste sentido, localidades que se encontravam em crise econômica e que têm potencial turístico recorrem ao turismo como uma das formas para dinamizar a economia e ao mesmo tempo valorizar e preservar os recursos naturais e culturais. Dessa forma, um estudo que procura analisar o uso das potencialidades turísticas da cidade de Ilhéus como um fator importante para o

desenvolvimento da cidade, parece ao mesmo tempo oportuno e relevante, visto que as questões sobre os benefícios do turismo sobre as comunidades receptoras vêm sendo alvo de constantes especulações por parte de especialistas na área de turismo.

Esta é a razão pela qual os países desenvolvidos têm investido no turismo, a fim de possibilitar sua emergência como uma modalidade chave para o desenvolvimento econômico.

Uma das causas que justificam posições otimistas, como a referida acima, em relação ao futuro do lugar de importância do turismo como atividade econômica, é o efeito multiplicador que exerce sobre a economia. A interdependência de diferentes setores da economia gera efeito multiplicador de renda, na medida em que o aumento de demanda em um dos setores traz resultados equivalentes nos outros setores relacionados (SANCHO, 2001). Assim, o turista gasta inicialmente nos serviços de “front line” (transportes, hotéis etc.), cujos recursos escoam para os outros setores (BARBOSA, 2002).

Assim, com base na amplitude de arrecadação proporcionada, muitos países, principalmente os europeus, a partir do pós-Segunda Guerra, passaram a investir no turismo como uma importante forma de ampliação de divisas – como, por exemplo, a exportação indireta (HOLANDA & VIEIRA, 2003). Nisso consistiu a tendência da política econômica do período supracitado, evidenciando-se de maneira crescente o desempenho econômico da atividade turística em relação ao setor terciário. Mesmo países periféricos como o Brasil não ficaram de fora da tendência geral. Segundo Zouain & Cruz (2003), o Brasil, em pleno “milagre econômico”, atribuiu importância ao turismo no processo de desenvolvimento econômico, investindo no turismo de massa.

Cabe destacar que, desde o início, a motivação do turista estrangeiro em relação ao Brasil residia na variedade e no exotismo da paisagem natural. Se, por um lado, este é o potencial a ser explorado, por outro determina um parâmetro, ainda não suficientemente observado, para as ações de desenvolvimento. Quanto a isto, Oliveira (2004) chama atenção para os prejuízos ambientais e culturais gerados pela exploração irracional do turismo no Brasil. Tais prejuízos acabam incidindo diretamente sobre a própria atividade turística, na medida em que o turista procura exatamente o ambiente com suas

características autóctones, tanto no que se refere à paisagem natural quanto, eventualmente, no que se refere às culturas locais.

Numa perspectiva não exatamente pessimista, mas certamente crítica às formas como as ações de desenvolvimento do turismo vêm se dando no Brasil, Holanda & Vieira (2003) chamam atenção para o fato de aspectos sociais, culturais e de meio ambiente estarem sendo gravemente negligenciados em favor da busca única de “benefícios econômicos”. Nessa perspectiva é que autores como Zouain & Cruz (2003) denunciam o frequente caráter de retrocesso no que diz respeito aos aspectos não econômicos relacionados ao desenvolvimento do turismo brasileiro.

Assim, verifica-se em geral no Brasil o desenvolvimento abrupto e desordenado de locais de turismo, causando um crescimento sem infraestrutura e sem levar em consideração a preservação daquilo mesmo que o turista busca. Esse modo de desenvolvimento associado ao serviço de baixa qualidade vem contribuindo para a relativa insuficiência econômica no desempenho dos setores diretamente relacionados com o turismo no país (SPILANIS & VAYANNI, 2003).

Por outro lado, Krippendorf (2001) detecta a insatisfação das populações locais com a invasão de seus espaços, bem como seu sentimento de exclusão no que se refere aos processos de desenvolvimento de suas respectivas regiões, resultando em prejuízos psicológicos para a população. Assim, além de constituir em si mesma um fenômeno grave e desumano, a situação de insatisfação gerada nas populações locais pelo turismo é mais um elemento a contribuir para o fracasso em médio prazo de sua produtividade, pois tal sentimento acaba por afetar de modo desastroso a relação entre a população local e o turista.

Os impactos negativos oriundos da atividade turística que acabam de ser listados advêm de um tipo de exploração que tem em vista unicamente o resultado econômico de curto prazo. Isto leva o turismo a permanecer desvinculado dos esforços para a manutenção de sua própria fonte.

Os objetivos de curto prazo tendem a gerar um “turismo de massa”, que teria como oposição um “turismo alternativo” (WEARING & NEIL, 2001). Ouriques (2005) entende que o turismo de massa responde pelos problemas ecológicos. Assim, objetivando uma exploração mais consequente – considerando em seu bojo aspectos complementares ao econômico –, o modelo

alternativo seria uma opção mais responsável, ainda que seus resultados não sejam de curto prazo. Em uma posição radical, tem-se o seguinte:

[...] prefere-se o viajante ao turista, o indivíduo ao grupo, o operador especializado às grandes empresas, as acomodações indígenas às redes multinacionais de hotéis, pequeno ao invés do grande – essencialmente bom versus ruim. (WEARING & NEIL, 2001. p. 92)

A literatura define de diversas formas o turismo e até mesmo o turista, demonstrando através destes conceitos as expectativas dos autores que escrevem a respeito do tema. Para Moesch (2004), o turismo é um campo de práticas histórico-sociais, que entende o deslocamento do sujeito (turista) em tempos e espaços, sendo também uma prática de movimento comunicacional constante entre as partes.

No mesmo sentido de comunicação do turista com o local, Castrogiovanni (2008, p.06) explica que:

[...] o Espaço Turístico é constituído por um conjunto indissociável de objetos e sujeitos, e por ideias, representadas por palavras. Estas, que não traduzem apenas a realidade, mas, através do poder da Comunicação em agregar significados às palavras, elas (por si só!) fabricam imagens.

A comunicação aproxima a população e os bens e serviços locais ao turista, através da utilização destes serviços e consumo dos bens disponibilizados. Contribui com a entrega dos recursos trazidos à localidade, sendo processados, e conseqüentemente contribuindo com o desenvolvimento local.

Desta forma, “[...] o turismo, para se reproduzir, segue a lógica do capital, quando poucos se apropriam dos espaços e dos recursos neles contidos apresentando-os como atrativos transformados em mercadorias” (CORIOLANO, 2006, p. 268). Portanto, o turismo é uma prática social que envolve a economia, a política, a cultura, a educação e o local em uma relação de poder entre residentes e turistas, produtores e consumidores.

O turismo possui uma série de atividades econômicas, tais como gastronomia e aquisição de produtos locais entre outras, que ultrapassam



apenas o propósito de visitação ao lugar desejado, se expandindo a uma relação com o local em suas mais diversas áreas de serviços e produtos. O propósito ou lugar de visitação pode ser considerado um indutor que integra todas as atividades que a localidade tem a oferecer aos seus visitantes, gerando assim renda não são na indústria do turismo, mas em quase todos os setores econômicos, podendo refletir no desenvolvimento da construção civil, na indústria alimentar, produção de artefatos artesanais, entre outros.

De acordo com Tomazzoni (2008, p.8), há elos que contribuem com o desenvolvimento do local de visitação, sendo eles:

Centrais e universais – em particular, hotelaria, gastronomia, serviços de lazer e entretenimento e sistema de informações; elos associados – transporte, segurança, comércio, artesanato, entre outros – e elos periféricos, que podem variar em cada região, mas que, via de regra, envolvem as indústrias de vestuário, mobiliário, objetos de decoração e construção civil, os serviços de saúde, educação e est tica e a agricultura, a pecuária e produtos da gastronomia regional.

Com base no autor,   possível entender o turismo como um produto, e que esse produto é cultural, e por sua vez   um produto também mercantil pela sua troca de investimentos e retorno, que traz através da troca com os turistas, que vêm em busca de algo diferente.

O próximo capítulo irá apresentar o sistema ferroviário com considerações do início das ferrovias na Inglaterra, as principais ferrovias no Brasil e no Rio Grande do Sul. Neste capítulo também serão apresentadas as principais as ferrovias da região Sul do Brasil que foram transformadas em linhas turísticas até chegar na Ferrovia do Vinho.

### **3. SISTEMA FERROVIÁRIO: no Brasil e no Rio Grande do Sul, algumas considerações**

Com a inovação do motor a vapor, o mundo passou a ter um meio que auxiliou no desenvolvimento das indústrias, assim, revolucionando setores que na época necessitavam de um impulso para seu desenvolvimento. Assim, surgiu o trem a vapor. O trem ou comboio, puxado pela máquina a vapor, teve uma importância na história da humanidade. Ele foi o elemento crucial da Revolução Industrial, permitindo o deslocamento das matérias primas para as fábricas de maneira rápida e eficaz, assim, levando os produtos a pessoas, regiões distantes e países onde eram mais necessários ou até onde seus trilhos alcançavam.

No século XVIII e principalmente ao longo do século XIX, a Inglaterra foi o palco do surgimento e expansão das ferrovias. Estas espalharam-se rapidamente por diversos continentes fortalecendo economias, diminuindo trajetos e gerando novas fontes de rendas e riquezas.

Segundo Ransolin (1999), o surgimento das ferrovias está ligado diretamente ao transporte de minérios, com início das operações na Europa para remover o carvão das minas e levá-lo às fundições.

O desenvolvimento das ferrovias, depois da Revolução Industrial, ocorreu de forma rápida no mundo, principalmente nos EUA, como enfatiza Faria (2001, p. 49):

O primeiro trecho de ferrovia foi criado em 27 de setembro de 1825, na Inglaterra, no entanto foi apenas em 04 de julho de 1837 que foi inaugurada na própria Inglaterra a primeira ferrovia de longa distância chamada de Grand Junction Railway que tinha mais de 18 estações ao longo de seus trilhos.

Ainda de acordo com Faria (2001), em paralelo a este recorte temporal, em 1828 a ferrovia já estaria na França e, em 1830, nos EUA, onde se desenvolveu de forma extraordinária, constituindo-se no alicerce da matriz de distribuição interna da economia norte-americana. Para que se tenha uma ideia da velocidade da expansão ferroviária nos EUA, basta observar que, em 1840, já haviam 4.500 quilômetros de estrada de ferro, e, em 1860, esse número chegaria a 48.000 quilômetros. Na Rússia, a chegada do transporte ferroviário

também seria rápida, em 1837. No Japão, entretanto, o processo já foi mais lento e a primeira estrada de ferro só seria implantada em 1872.

Borges (1990) destaca a invenção da ferrovia no início do século XIX e sua rápida expansão, na Europa e nos Estados Unidos, transformou a geografia econômica e a política mundial em diversas partes do mundo. As estradas de ferro além de estimular os deslocamentos da população e das mercadorias, expandiram o sistema capitalista.

Para Caixeta Filho e Martins (2001), as primeiras ferrovias da Inglaterra em 1825 foram construídas especificamente para o escoamento do carvão, que anteriormente era feita pelo transporte hidroviário, mas com o baixo custo oferecido pelos trens, a migração para o então novo modal de transporte acabou sendo inevitável. Assim como nos Estados Unidos, a pequena malha ferroviária surge para auxiliar o transporte hidroviário.

Para Keedi (2007) o transporte ferroviário de cargas é indicado para médias e grandes distâncias e também para cargas de baixo valor agregado. Realizado por veículos ferroviários, apresenta uma pequena representatividade no transporte internacional, porém uma relativa importância no mercado interno nacional. Oferece uma grande capacidade de transporte de carga, podendo ser composto por vários vagões, com uma ou mais locomotivas. Cabe ressaltar que esta passagem de Keedi é de 2007 e o mercado logístico está em constantes modificações devido ao seu dinamismo.

Segundo Paiva (2018, p.4):

O modal ferroviário é aquele que, em condições normais, apresenta a menor contestabilidade pela concorrência direta, estritamente interna. A princípio, uma ferrovia é um monopólio natural de seu construtor-operador. A concorrência entre distintos operadores só se impõe por determinação legal e institucional.

Cabe salientar que existe uma diferença entre o sistema ferroviário americano com a utilização do modal no cenário brasileiro, onde o mesmo não teve o mesmo planejamento de construção com base no pátio industrial. Ou seja, no Brasil não houve a procura das indústrias em buscar áreas próximas às ferrovias, com o intuito de explorar tal malha já instalada assim como foi planejado na Inglaterra e nos Estados Unidos.

### 3.1 As ferrovias no Brasil: sua trajetória

No Brasil, não foi diferente o interesse do governo imperial em obter maiores informações a respeito da máquina a vapor e seus benefícios que a mesma traria ao país. Irineu Evangelista de Souza, um empresário gaúcho foi quem incentivou o início das ferrovias no território nacional. Tal incentivo resultou nas primeiras iniciativas voltadas à construção das linhas férreas ainda no ano de 1828, momento este em que foi outorgada pelo governo imperial a carta de lei para exploração e construção das estradas com interligação das regiões do Brasil.

De acordo com Wittmann (2001), no ano de 1852 foi concedido pelo governo imperial ao gaúcho Irineu Evangelista de Souza, Barão e, posteriormente, Visconde de Mauá, o privilégio de construir uma ferrovia, entre a praia da Estrela (atual estação de Barão de Mauá) e a Raiz da Serra de Petrópolis, tendo esta a extensão de 14,5 km.

Após a concessão, em 1852, a primeira ferrovia em território nacional foi implantada em 1854, chamada de Estrada de Ferro Mauá, como enfatiza FARIA (2001, p. 82):

Aos 30 de abril de 1854, era inaugurado o trecho inicial da primeira ferrovia construída no Brasil, a Estrada de Ferro Mauá. Seu primeiro trecho de estrada, com 14,5 quilômetros de extensão estabelecia a ligação entre o porto de Estrela, no fundo da baía de Guanabara, e a estação Fragoso. Mais tarde seria inaugurado o trecho final, completando a ligação até a serra de Petrópolis. Desta forma, a ferrovia brasileira já nasceu como um exemplo perfeito de ligação intermodal.

A inauguração contou com a presença do imperador D. Pedro II, da imperatriz D. Teresa Cristina, do bispo e de várias autoridades, foi inaugurada a primeira ferrovia do Brasil. A construção dessa estrada vinha atender à necessidade de um transporte mais rápido e com maior capacidade de carga que substituísse as tropas de mulas, muito lentas e que necessitavam de muitos escravos, utilizadas para transportar as sacas de café até o porto do Rio de Janeiro.

De acordo com Matos (1990), na Europa, as ferrovias eram vistas como símbolos do novo mundo industrial. Introduzidas no Brasil na década de 1850,

as estradas de ferro assumiram um papel decisivo na dinamização da economia agroexportadora, tendo seus traçados estabelecidos para a ligação dos centros produtores aos portos de exportação: Rio de Janeiro e, posteriormente, Santos.

Ainda de acordo com o autor, no Segundo Reinado, a partir da década de 1840, a economia brasileira começara a apresentar um grande dinamismo graças, em grande parte, às rendas proporcionadas pela lavoura cafeeira. Em 1860, o café brasileiro representava cerca de 50% da produção mundial e respondia por 45% do valor total das exportações do Império. Esse crescimento criou a necessidade de expansão e melhoria no sistema de transportes, expansão essa que encontrava obstáculos para ser atendida uma vez que os possíveis investidores brasileiros preferiam aplicar seus capitais em terras e escravos.

A lavoura cafeeira no sudeste brasileiro se desenvolvia baseada na grande propriedade escravista voltada para o mercado externo, o que gerava entraves e dificuldades para uma expansão em moldes capitalistas. No entanto, algumas medidas econômicas, adotadas para atender aos interesses dos cafeicultores, acabaram por gerar impulsos positivos para uma diversificação de investimentos em novas bases.

Na figura 4, pode-se observar um trecho da Estrada de Ferro de Dom Pedro II, que posteriormente seria rebatizada de Central do Brasil.

Figura 4 – Trecho da estrada de ferro de Dom Pedro II



Fonte: IBGE (2023)

A primeira locomotiva utilizada no Brasil foi fabricada na Inglaterra em 1852 e ganhou o nome de Locomotiva Baroneza pelo Imperador Dom Pedro II que, no dia da inauguração da ferrovia e da locomotiva, homenageou a Baronesa de Mauá, Dona Maria Joaquina.

A Baroneza é um dos modelos mais antigos de máquina à vapor que se conhece, existindo apenas dois exemplares no mundo, um no Brasil e outro na Inglaterra. Com seus sete metros e meio de comprimento e suas quase dezessete toneladas, esta foi incorporada ao patrimônio nacional em 20 de abril de 1954, data do seu centenário junto com a Ferrovia, e desativada em 1957, também com a Ferrovia.

Na figura 5 vê-se uma imagem da Locomotiva Baronesa na Estação Ferroviária Guia de Pacobaíba/SP.

Figura 5 – Locomotiva Baronesa na estação ferroviária Guia de Pacobaíba/SP



Fonte: IBGE (2023)

De acordo com Matos (1990), este foi um marco no desenvolvimento em um momento em que o Brasil vivenciava mudanças em sua economia que até este momento era de certa forma limitada. Mas a expectativa da Estrada de Ferro Mauá não teve todo o sucesso esperado, pois os seus idealizadores não perceberam que a estrada traria pouco lucro para a região devido às irregularidades do local com áreas pantanosas, locais despovoados e com uma produtividade quase nula. Tais particularidades da região contribuíram para o insucesso econômico esperado por seus mentores.

Matos (1990) relata que as ferrovias foram implantadas no Estado de São Paulo para substituir o transporte de café por tração animal, que era um sistema de transporte precário que encarecia o escoamento e deprimia a rentabilidade dos demais elos da cadeia cafeeira, mas aos poucos elas irão se espalhar por todo o território nacional. As ferrovias começaram a ser implantadas a partir de 1850, através de investimentos privados e estatais articulados, na maior parte das vezes, sob a forma de parcerias público-privadas: o financiamento, a

realização do investimento e a administração da companhia eram privados, cabendo ao governo garantir uma taxa mínima de rentabilidade mínima. Desta forma, a malha ferroviária construída no Segundo Império em 1854 integrou um território maior do que aquele que seria possível por um cálculo baseado exclusivamente na rentabilidade de prospectiva dos investimentos. E o Estado solidariza os interesses da elite agrário-exportadora, as firmas de engenharia, as concessionárias de transportes e a cadeia industrial e financeira de base ferroviária hegemônica, à época pelo Reino Unido, mas as ferrovias mais lucrativas eram as ferrovias de São Paulo que transportavam o café até o porto de SP.

Em uma ação conjuntura favorável aos investimentos econômicos, situação essa que foi reforçada com a oferta de capitais ingleses trazidos por grupos interessados em investir no Brasil. Nesse contexto, destacou-se Irineu Evangelista de Souza, futuro Barão de Mauá, que se lançou em novos e diversos empreendimentos contando, principalmente, com os capitais que atraiu dos extratranscantes de escravos e que passou a administrar através do Banco do Comércio e da Indústria do Brasil, fundado em 2 de março de 1851.

Mauá encarregou o inglês Wiliam Bagge de substituir o caminho de terra por uma estrada de ferro. Depois de muitos estudos, Bagge chegou à conclusão de que seria fácil construir o primeiro trecho da estrada que uniria o porto de Estrela (atualmente em Magé, no estado do Rio de Janeiro) ao sopé da serra de Petrópolis. A vantagem do traçado escolhido era que ele tornava menor o trecho a ser percorrido por terra até Minas Gerais, mas, por outro lado, ficava longe do Rio de Janeiro.

Mauá conseguiu estabelecer um contrato entre o poder público e as companhias encarregadas de construir estradas de ferro, pelo qual essas passariam a deter, por prazo determinado, direitos exclusivos de exploração da ferrovia em determinada região.

Em continuidade ao processo de implantação das ferrovias, após ativação da ferrovia de Mauá, foram inauguradas as seguintes ferrovias conforme apresentadas no Quadro 1:



Quadro 1 – Ferrovias históricas brasileiras

| <b><i>FERROVIAS</i></b>      | <b><i>DATA DE INAUGURAÇÃO</i></b> |
|------------------------------|-----------------------------------|
| Recife ao São Francisco      | fev/1858                          |
| Dom Pedro II                 | mar/1858                          |
| Bahia ao São Francisco       | junho 1860                        |
| Santos à Jundiaí             | fev/1867                          |
| Companhia Paulista           | ago/1872                          |
| Companhia Morgiana           | mai/1875                          |
| Companhia Sorocaba           | jul/1875                          |
| Central Bahia                | fev/1876                          |
| Santo Amaro                  | dez/1880                          |
| Paranaguá à Curitiba         | dez/1883                          |
| Porto Alegre à Novo Hamburgo | abr/1884                          |
| Donta Tereza Cristina        | set/1884                          |
| Corcovado                    | out/1884                          |

Fonte: o autor com base nos dados do Departamento nacional de infraestrutura de transportes (2022).

Segundo Matos (1990), o sistema ferroviário de São Paulo teve um papel importante no processo de colonização e desenvolvimento econômico do Brasil nas três últimas décadas do século XIX e início do século XX. As ferrovias possibilitaram a ampliação das fronteiras para formação de novas cidades, principalmente nos cultivos do café, que foi a base da economia brasileira até meados da década de 1930.

Barat (1991) traz que nas primeiras décadas do século XX ocorreram transformações na economia nacional, que resultaram em um crescente desenvolvimento industrial. No entanto, a infraestrutura ferroviária não conseguiu atender os fluxos de mercadorias, que estavam se desenvolvendo por quase todo território nacional, devido apresentar uma estrutura desenhada, quase que exclusivamente, para alimentar apenas uma economia regional isolada, caracterizada por grandes trechos de penetração entre os portos e os centros de produção agrícola.

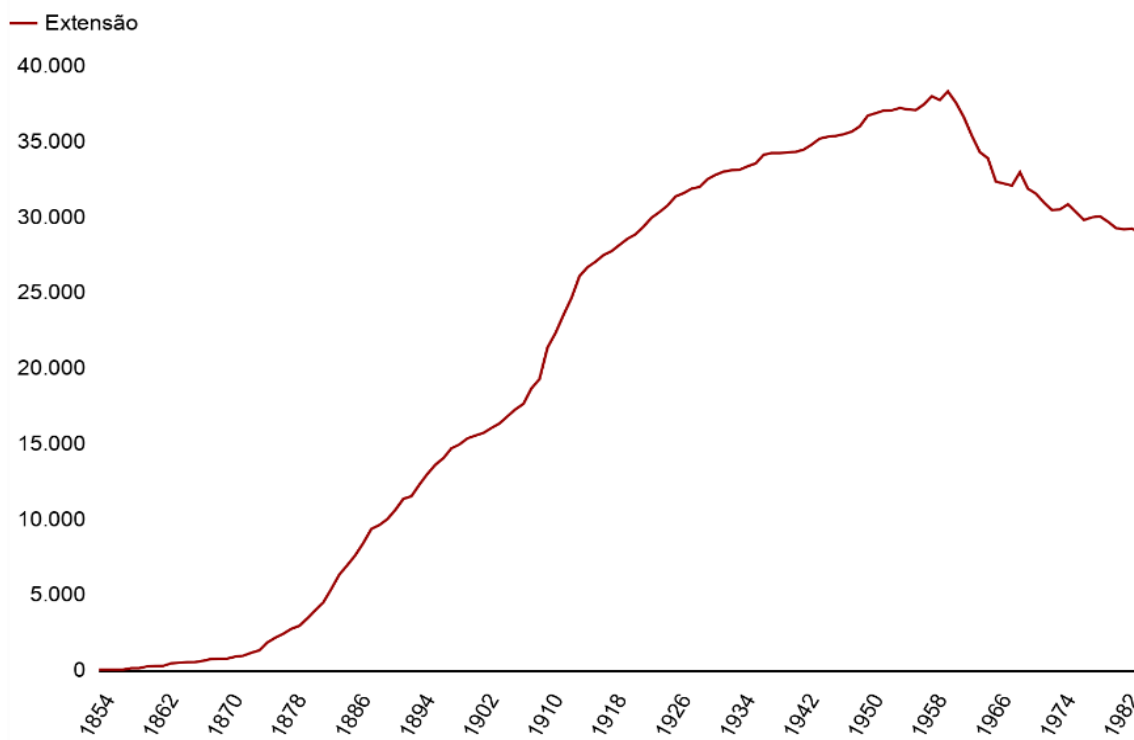
No início da década de 1960, a malha ferroviária chegou ao seu auge de expansão, em quilometragem dos trilhos, alcançando 38 mil km de ferrovias espalhadas pelo Brasil, distância esta que representa um pouco mais de oito vezes a distância entre o Oiapoque ao Chuí. Historicamente, o uso de ferrovias no Brasil sempre foi favorável, especialmente para o escoamento de grandes cargas.

A figura 6, demonstra a evolução e queda em quilometragem das linhas férreas durante o período de 1854 a 1958, período este onde houve os maiores investimentos no modal e, posteriormente, ao início da década de 1960 o seu declínio já em 1961.

Figura 6 - Evolução das linhas férreas, 1854 a 1982

#### Malha ferroviária brasileira

Entre 1854 e 1985 - em km



Fonte: IBGE (2023)

De acordo com dados da Associação nacional de transportes terrestres (ANTT), o sistema ferroviário brasileiro atualmente totaliza 29.706 quilômetros, concentrando-se nas Regiões Sul, Sudeste e Nordeste, atendendo parte do

Centro-Oeste e Norte do país. Na figura 7, observa-se o mapa ferroviário regional brasileiro. (ANTT, 2018).

Figura 7 – Mapa ferroviário regional brasileiro



Fonte: Transportes (2018).

Apesar do desenvolvimento das linhas férreas em algumas regiões do país, o sucateamento e degradação das ferrovias foram crescendo devido a sua falta de manutenção. De acordo com Paiva (2020), manter e atualizar as ferrovias exigia dinheiro, coisa que o país não tinha. Por parte das empresas provadas faltavam recursos para os investimentos necessários e o resultado é que as ferrovias ficaram cada vez mais sucateadas e menos utilizadas. Trechos em quilômetros que no passado ultrapassaram os 38 mil quilômetros, atualmente não chegam aos 30 mil quilômetros e grande parte destes sem condições de tráfego.

Na figura 8, observa-se a degradação e sucateamento das ferrovias, após o desaceleramento das mesmas

Figura 8 - Degradação e sucateamento das ferrovias



Fonte: Quora (2024).

Em meados da década de 1990, uma aposta do governo para salvar o setor ferroviário brasileiro foi a iniciativa de privatização das ferrovias, no entanto mesmo após investimentos consideráveis por parte de empresas privadas, o país não evoluiu no segmento, além de perder uma parte considerável da malha que já possuía.

### 3.1.1 A chegada das ferrovias no Rio Grande do Sul e o uso das estradas de rodagens e das linhas férreas como progresso na região de Bento Gonçalves

De acordo com Dias (2005), a história das ferrovias do Rio Grande do Sul teve início em 1866, quando a Assembleia Provincial debateu as alternativas possíveis para solucionar os desafios de efetuar o escoamento de gêneros das zonas colônias alemãs do Vale do Rio dos Sinos.

No Rio Grande do Sul, construiu-se a primeira via férrea, por Lei Provincial de 1867, que autorizava o governo a abrir concorrência para concessão de uma estrada de ferro entre Porto Alegre e São Leopoldo ou Novo Hamburgo. A

empresa concessionária foi autorizada a funcionar em 23 de novembro de 1871, como Companhia Limitada Estradas de Ferro de Porto Alegre a Nova Hamburgo. Em 14 de abril de 1874 foi inaugurada a seção de Porto Alegre a São Leopoldo, com extensão de 33,75 km. (ANTT, 2021).

A figura 9 mostra a primeira estação férrea de Porto Alegre, localizada à beira do Rio Guaíba, na rua Voluntários da Pátria. O prédio inaugurado em 1874 acabou sendo demolido em 1910 e algumas partes deste foi transferida para o museu ferroviário de São Leopoldo.

Figura 9 - Estação de Porto Alegre - 1874

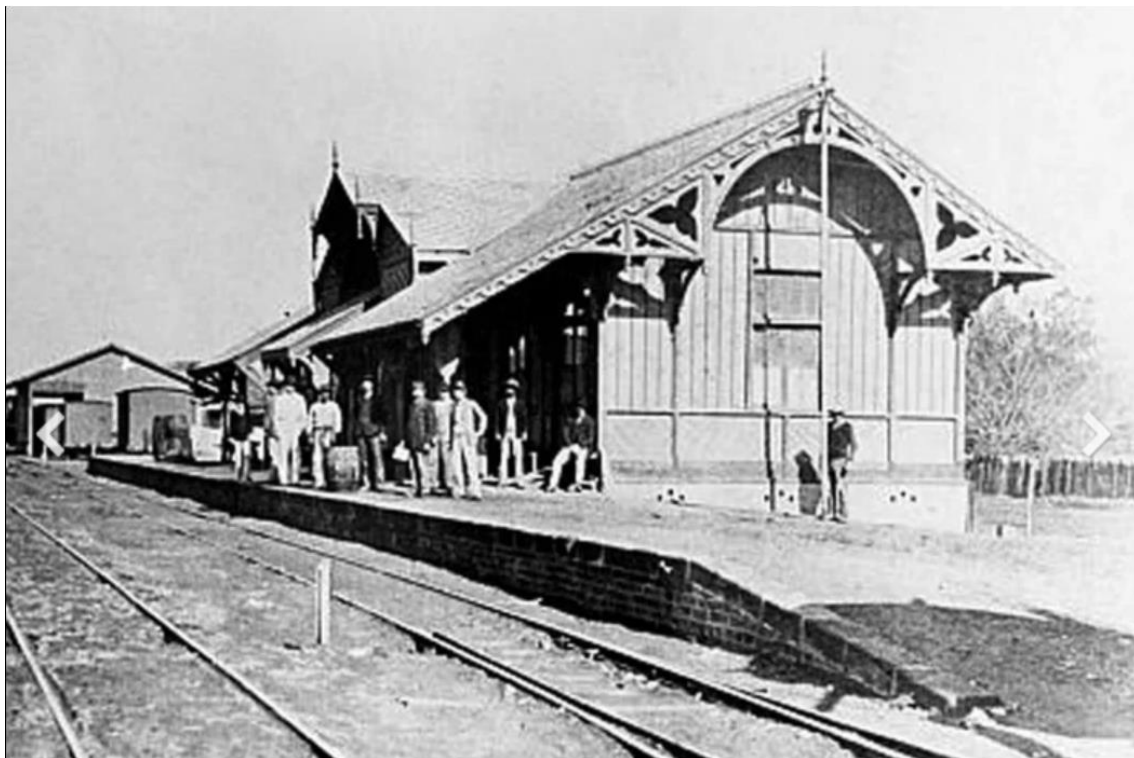


Fonte: Viação Férrea (2024).

Na figura 10 pode-se observar a estação de São Leopoldo, ainda no início do século XX, e a figura 11 a mesma estação nos dias atuais em 2024, após ter sido transformada no Museu do Trem. O museu possui entrada franca para os seus visitantes que além dos objetos diversos que contam um pouco da história, os visitantes podem acessar a uma locomotiva a vapor e a vagões guardados em seu pátio.



Figura 10 - Estação de São Leopoldo



Fonte: Gaúcha (2024).

Figura 11 - Estação de São Leopoldo - Museu do Trem - 2024



Fonte: Gaúcha (2024).

Segundo Frosi e Mioranza (1975), as Colônias com os nomes de Dona Isabel (Bento Gonçalves) e Conde D'Eu (Garibaldi), em homenagem à filha de D. Pedro II e seu consorte, foram fundadas em 1870. Dona Isabel foi o local pioneiro da chegada dos imigrantes italianos, onde iniciaram suas moradias, construindo suas residências, em meios aos lotes. Entretanto, somente a partir de 1875 é que começaram a receber contingentes de imigrantes italianos. Após a queda do Império, em 1892, a Colônia de Dona Isabel (que antes era conhecida como região da Cruzinha devido a uma cruz rústica cravada sobre a sepultura de um possível tropeiro ou traçador de lotes coloniais) passou a se chamar Bento Gonçalves, em homenagem ao General Bento Gonçalves da Silva que foi presidente da República do Piratini, proclamada em 1835 pelos Farrapos.

Em 1881 é iniciada a abertura da primeira estrada de rodagem, chamada Buarque de Macedo, ligando as colônias Dona Isabel (Bento Gonçalves), Conde D'Eu (Garibaldi) e Alfredo Chaves (Veranópolis) no Estado do Rio Grande do Sul.

Após a etapa de ocupação das terras, já estabelecidos com a consolidação de suas atividades produtivas, os imigrantes construíram suas casas permanentes com materiais elaborados artesanalmente (pedras irregulares ou talhadas, tábuas serradas por eles mesmos), e ao longo dos anos foram aperfeiçoando suas edificações, inclusive para armazenagem e venda dos seus produtos. Foi na Linha Palmeiro que os imigrantes iniciaram suas atividades, através da construção de um moinho, ferraria e vendas, como eram chamados os atuais mercados, que atendiam a todos os viajantes que passam por ali, pois a principal estrada que ligava os outros municípios, passava no meio da Linha Palmeiro.

Em 1909 começa a ser construída a linha férrea que liga os municípios de Carlos Barbosa, Garibaldi e Bento Gonçalves. A obra teve duração de 10 anos para ser finalizada, sendo concluída somente em 1919, trecho este que ficaria conhecido como a Ferrovia do Vinho. Tal ferrovia era de vital importância para a economia local, tanto na movimentação de cargas como para o transporte de passageiros.

A figura 12 demonstra a estação de Bento Gonçalves durante a sua construção.

Figura 12 - Estação de Bento Gonçalves – 1919



Fonte: Bento Gonçalves (2021).

A chegada da ferrovia simbolizava o progresso e o desenvolvimento da região e consequentemente o acesso a novas oportunidades de negócios tanto na compra como na venda de produtos e insumos.

Em 1924 com o impulso ao desenvolvimento da região através chegada da ferrovia, cresceu a necessidade de locais para estocagem de produtos, sejam eles produtos acabados ou em grãos. Este tipo de oferta de locais de armazenagem ainda não era uma prática na região. Foi então no mesmo ano que foi inaugurado o Prédio Arthur Renner - sendo este um depósito de cereais e venda de produtos coloniais. Este depósito foi o primeiro a oferecer uma prestação de serviço de armazenagem de produtos diversos à população local. Já em 1925 já com a principal economia do município baseada em produtos suínos e vinhos o desenvolvimento de novos estabelecimentos aconteceu de forma orgânica passando de 100 estabelecimentos de comercialização e armazenagem de produtos.

Na figura 13 observa-se o Prédio Arthur Renner e a Locomotiva que transitava sobre seus trilhos ao lado do depósito.



Figura 13 - Prédio Arthur Renner - depósito de cereais e venda de produtos coloniais (1924)



Fonte: Bento Gonçalves (2021).

Com o desenvolvimento da região, e sendo um local de passagem importante para ligação com a região Sudeste do país, em 1919 foi inaugurada a linha férrea ligando a capital Porto Alegre a Bento Gonçalves impulsionando a região. Em 1922 foi instalada a luz elétrica. Em 1927 foi inaugurado o primeiro hospital. A rua Marechal Deodoro foi a primeira via pública a ser calçada no ano de 1940 e a rádio difusora ZYQ 5 foi a primeira emissora de rádio a ser fundada em 15 de novembro de 1947 (JORNAL DO COMÉRCIO, 2021).

A região estava em constante desenvolvimento, sendo e a estação de Bento Gonçalves já não atendia as necessidades devido ao fluxo comercial e de passageiros. Logo no início do ano de 1930 a estação de Bento Gonçalves é ampliada e reinaugurada com a presença de moradores locais, além de empresários que a utilizavam a ferrovia como meio de transporte de suas mercadorias. Além de políticos e pessoas envolvidas com a ferrovia, grande parte da comunidade local participou da reinauguração da estação, momento este tão esperado por todos.

A figura 14 retrata o dia da reinauguração em 1930.

Figura 14 – Estação Férrea de Bento Gonçalves – Reinauguração em 1930



Fonte: Bento Gonçalves (2021).

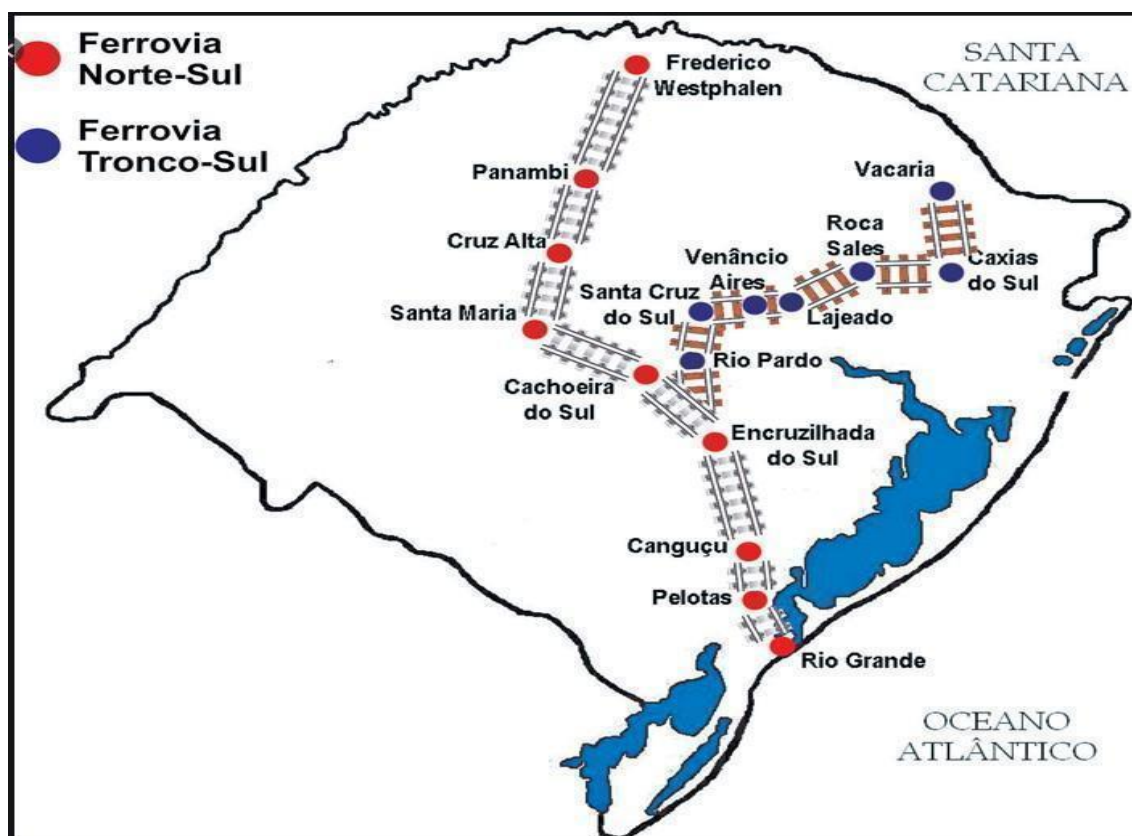
Dando continuidade ao desenvolvimento da região, o exército, mais especificamente, do 1º Batalhão Ferroviário, dá início a construção do Tronco Principal Sul, cujas obras tiveram significativa importância, principalmente para a população da região do rio das Antas porque se constituiu no único acesso ferroviário àquela região. Com a construção do Tronco Principal Sul, o trecho entre São Paulo/SP e Porto Alegre/RS foi reduzido em 690 km.

A Estrada de Ferro São Paulo/SP - Rio Grande/RS, foi primeira ferrovia brasileira com grande expressão de fluxo de mercadorias que não se destinava à exportação de commodities, mas à ligação inter-regional.

Ainda que seja um corredor importantíssimo para a economia do Estado na primeira metade do Século XX, a ferrovia São Paulo/SP — Rio Grande/RS tinha péssimas características técnicas que tornavam as viagens de trem intermináveis, com traçado extremamente sinuoso, reduzindo assim o interesse por novos investimentos.

A figura 15 demonstra o Tronco Sul que sai de Rio Grande em sentido São Paulo com suas linhas adjacentes que ligam ao município de Bento Gonçalves e redondezas.

Figura 15 – Tronco principal sul – Linha férrea



Fonte: Bento Gonçalves (2021).

Fortes (1964) indica que o trajeto Bento Gonçalves/Jaboticaba, região pertencente a Bento Gonçalves em direção a Veranópolis, chegou a ser explorada para fins turísticos e incorporada ao passeio turístico Ferrovia do Vinho. A Maria Fumaça transportou passageiros até a década de 1970 e cargas até 1990. Logo após passou a ser explorada unicamente para o turismo, revitalizada pela empresa Giordani, de 1992 até os dias atuais.

Em 1940 a agricultura vai sendo substituída pela indústria, que aos poucos diversifica sua produção, gerando mais empregos. A industrialização atrai novos contingentes de trabalhadores, pessoas de outros municípios da região. Aumenta a circulação de dinheiro e mudam os hábitos e costumes dos

moradores, assim como o poder de consumo. São instaladas as primeiras casas bancárias: o Banco de Pelotas e o Banco Nacional do Comércio.

No início da década de 1950 o município de Bento Gonçalves apresentava uma população de 23.340 habitantes, sendo que 6.280 pertenciam à zona urbana e 17.060 à zona rural e suburbana. Na economia, destacava-se o setor agrícola - principalmente a produção vitivinícola - além da agricultura de subsistência (BENTO GONÇALVES, 2021).

Ainda na década de 1950, mais precisamente em 1955, foi iniciada a fabricação de móveis artesanais no município de Bento Gonçalves, produtos estes reconhecidos pela sua qualidade e estilo próprio. Mais tarde, no início dos anos 1960, Bento Gonçalves tornou-se berço da maior indústria de acordeões da América Latina, a Todeschini. A fabricação dos acordeões além de atenderem ao mercado nacional, tinha forte presença no mercado externo, principalmente nas exportações para o México, país este que consumia além dos acordeões também as escaletas – instrumento musical. Em 1967, o vinho dá um impulso ao desenvolvimento econômico de Bento Gonçalves com o surgimento da Festa Nacional do Vinho (Fenavinho) (JORNAL DO COMÉRCIO, 2021).

Segundo Cardoso e Zamin (2002), o município de Bento Gonçalves teve quatro estações ferroviárias secundárias, provavelmente construídas na década de 70 como integrantes do Tronco Principal Sul. As duas principais estações ferroviárias secundárias foram o Km 2 e o São Luiz, compreendidos no trecho Bento Gonçalves/Jaboticaba que, além do valor econômico que essas estações representavam na época, por vários anos, serviram de palco para o passeio Ferrovia do Vinho.

A figura 16 demonstra a Estação São Luiz em Bento Gonçalves em 1970.

Figura 16 – Estação férrea de São Luiz – Bento Gonçalves - 1970



Fonte: Estações Ferroviárias (2024).

Inaugurada no ano de 1943, a estação férrea de São Luiz Gonzaga foi uma grande referência no município, uma vez que os serviços de transportes de cargas e passageiros eram realizados constantemente por meio de trens. No entanto, após 30 anos, a empresa Viação Férrea do Rio Grande do Sul acabou extinta, e, o serviço de transporte férreo, substituído por ônibus e caminhões que passaram a transitar na BR-285.

### **3.2 O Turismo através das ferrovias do Brasil**

Em meados da década de 1950, ainda no governo de Juscelino Kubitschek, o Brasil inicia o seu plano de desenvolvimento com foco no desenvolvimento do transporte rodoviário, movimentando a economia da época, no entanto, os investimentos ao transporte ferroviário reduziram ao ponto de inviabilizar a utilização de diversos locais e trechos.

Com a ociosidade das ferrovias e sem um plano de investimento ou até mesmo de retomada da utilização das ferrovias, na década de 1980 e 90 alguns trechos foram revitalizados pela iniciativa privada com o foco no turismo.

O turismo é capaz de exercer um forte impacto econômico-social sobre a comunidade, uma vez que movimenta uma extensa cadeia produtiva. São hotéis, pousadas, restaurantes, lojas de suvenires e produtos típicos, entre muitas outras atividades que geram emprego e renda

Conforme Di Roná (2002), ao analisar os diferentes meios de transportes utilizados no turismo, o autor explica que o turismo através do transporte ferroviário pode ser dividido em dois grandes segmentos: a utilização das ferrovias como transporte entre duas áreas de interesse turístico, podendo assim determinar origem e destino; e as ferrovias como a própria atração turística, sendo que esta última pode ocorrer em função de quatro fatores: áreas que a linha atravessa (com cunhos de preservação ambiental ou interesse histórico), tecnologia avançada apresentada pelo modal, preservação histórica também apresentada pelo modal e serviços oferecidos a bordo.

De acordo com Allis (2006), consegue-se entender que além da importância para mobilidade turística, as ferrovias também conseguem se tornar parte do acervo turístico de determinada região, de forma a compor uma oferta turística. As ferrovias podem ser atreladas às atividades turísticas por sua capacidade de materializar momentos históricos das regiões que pertencem ou pertenceram. Por conta da escassez de trens de passageiros, a nostalgia e curiosidade são fortes motivadores para a demanda de ferrovias turísticas.

De acordo com Brasil (2010), a expressão “turismo ferroviário” pode ser considerada em uma análise prévia como uma classificação do turismo atrelado ao meio de transporte, tendo como finalidade da viagem a utilização dos trens, cuja sua singularidade corrobora para a diversificação da oferta turística. O turismo ferroviário pode ser considerado um tipo de turismo cultural por estar associado a este segmento, por utilizar-se do trem como meio de locomoção ao qual é agregado manifestações artísticas e folclóricas.

O turismo cultural está ligado ao patrimônio histórico e este abrange não só meios edificadas e naturais, mas também a riqueza cultural humana, denominada de patrimônio imaterial. Portanto, patrimônio histórico e cultural não

se limitam apenas ao que está diante à visão, mas também que podem ser ressaltados por outros meios sensoriais (BARRETO, 2006).

Ainda conforme Brasil (2010), o turismo cultural possui diversas alternativas de construção de produtos turísticos-culturais sustentáveis sendo eles por meio da valorização do patrimônio cultural, disponibilizando desta forma aos novos consumidores que estão cada vez mais interessados em buscar os conhecimentos sobre a cultura de determinado local.

Alguns pontos, como as atividades prestadas, a culinária, as apresentações folclóricas, devem ser levadas em consideração para identificarmos e qualificarmos uma ferrovia turística, como atentar para sua localização, extensão e formas de gestão. Essas variáveis, como a atividade, localização, servem de balizadores gerais e a conjugação destes fatores nos auxilia a explicar de que formas essas ferrovias são convertidas e comercializadas como produtos turísticos. Em relação a localização, é fundamental que o local seja de fácil acesso ao público para que sejam viavelmente econômicas (ALLIS, 2006).

O MTUR - Ministério do Turismo (2011) utiliza uma classificação diferenciada para os tipos de trens, em sua listagem, existem 06 bondes turísticos operantes, localizados 01 no Estado do Rio de Janeiro e os outros 05 no Estado de São Paulo. Além dos bondes citados anteriormente, o Brasil possui mais 26 trens turísticos que estão em operação, sendo a maioria relacionada ao turismo cultural, ou seja, são locomotivas antigas e conservadas, com sistemas motores à vapor, como as usadas antigamente.

Na figura 17 estão contemplados os Estados do Brasil que possuem trens turísticos em operação.





local ou período temporal ou até mesmo criando de forma lúdica através do imaginário de seus idealizadores.

Conforme Allis (2006), era de responsabilidade dos setores públicos e privados a administração das ferrovias turísticas, uma vez que estas resultavam em valores e particularidades não comuns a todas, sendo de responsabilidade destes o gerenciamento e a exploração dos passeios. A Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (ABPF), foi a primeira a colocar em funcionamento o projeto das ferrovias turísticas ainda no ano de 1980. A partir do ano de 1997 o movimento de preservação ferroviário (MPF) inicia a realização de seminários e eventos que abordam o tema voltado à preservação e revitalização das ferrovias no país.

A exploração das linhas e trens turísticos depende da concessão das linhas férreas, que são utilizadas por empresas do segmento de logística e distribuição. Em sua grande maioria, as linhas ferroviárias turísticas são locais onde não existe mais a utilização para fins de transportes de cargas e passageiros. Tratam-se de trechos inoperantes que são resgatados para exploração exclusiva do turismo.

No Brasil, ainda no início do ano de 2020 foram contabilizados 26 trens turísticos que estavam em operação, dos quais 06 localizados na Região Sul do país e os demais divididos entre as demais regiões. Como particularidade destes trens e linhas férreas tanto da Região Sul, como nas demais localidades, a maioria destas estão relacionadas ao turismo cultural, ou seja, são locomotivas antigas e conservadas, com sistemas de motores à vapor, como as usadas antigamente. A atividade de turismo cultural é a principal oportunidade destas locomotivas em rentabilizar as suas linhas através do turismo.

O quadro 2 mostra os 06 trens turísticos localizados na Região Sul do país.

Quadro 2 - Trens operantes na Região Sul

| TRECHOS FERROVIÁRIOS TURÍSTICOS EM OPERAÇÃO |    |                                                     |          |
|---------------------------------------------|----|-----------------------------------------------------|----------|
| NR                                          | UF | Nome/Trecho/ Localidade                             | Extensão |
| 01                                          | PR | Trem da Serra do Mar Paranaense (Curitiba–Morretes) | 110 km   |
| 02                                          | SC | Trem da Serra do Mar (Rio Negrinho – Rio Natal)     | 42 km    |
| 03                                          | SC | Trem das Termas (Piratuba/SC – Marcelino Ramos/RS)  | 25 km    |
| 04                                          | SC | Estrada de Ferro Santa Catarina (Apiúna/SC)         | 2,5 km   |
| 05                                          | SC | Trem Rubi (Tubarão – Urussanga)                     | 159 km   |
| 06                                          | RS | Trem do Vinho (Serra Gaúcha/RS)                     | 23 km    |

Fonte: autor com base nos dados do Ministério do Turismo (2021).

Dentre os trechos ferroviários operantes apresentados no quadro 2, destaca-se o trem da Serra do Mar no Paraná, trecho que liga a capital Curitiba com a cidade de Morretes, região litorânea do Paraná. O mesmo apresenta uma regularidade diária em suas viagens, proporcionando ao turista uma experiência tanto cultural como ao patrimônio imaterial através da culinária diferenciada da região de Morretes e Antonina. Durante o passeio de trem, não existem apresentações artísticas temáticas ou folclóricas como a Ferrovia do Vinho no RS, no entanto a atração turística se dá por conta da contemplação das paisagens naturais da Mata Atlântica.

Corroborando com o fortalecimento e buscando fomentar o resgate do patrimônio ferroviário em Curitiba, foi criado o Museu Ferroviário, o qual faz parte dos pontos turísticos da cidade.

### 3.3 A Ferrovia do Vinho sua dinâmica e incentivo ao turismo cultural

Localizada no Vale dos Vinhedos, mais precisamente entre os municípios de Bento Gonçalves, Garibaldi e Carlos Barbosa, a Ferrovia do Vinho, ou o Trem do Vinho, também conhecido como Trem da Uva ou simplesmente Maria Fumaça, é uma linha ferroviária turística que teve como objetivo inicial, na

década de 1990, o passeio turístico a vapor, o qual ao longo dos anos foi se remodelando e criando novos atrativos à viagem.

As principais estações turísticas da Ferrovia do Vinho, são as de Bento Gonçalves e Garibaldi. Estas duas estações tiveram o início de suas atividades econômicas em 1919 com a administração da Viação Férrea do Rio Grande do Sul (VFRGS) e serviam para o transporte de passageiros e mercadorias até o ano de 1976, quando foram encerradas as suas atividades. Com o projeto inicial voltado ao turismo, em 1978, as mesmas linhas que ligavam Garibaldi e Bento Gonçalves retornam suas atividades agora com a administração da Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA).

Este atrativo turístico ocorre desde o início da década de 1990, mais precisamente a partir de 1993, atendendo seus turistas em dois sentidos: Saindo de Bento Gonçalves sentido Garibaldi finalizando em Carlos Barbosa e saindo de Carlos Barbosa passando por Garibaldi e encerrando em Bento Gonçalves.

Para administrar este segmento tem-se que ter uma visão empreendedora, pois o patrimônio cultural segue com os mesmos cuidados de qualquer outro produto. Segundo Rubim (2016), a gestão cultural envolve as operações administrativas e práticas necessárias para dar efetividade às políticas culturais, as quais correspondem aos processos de conjuntos articulados, contínuos e sistemáticos de produções e ações que orientam o desenvolvimento da cultura e atendem as demandas culturais da sociedade.

Diante da afirmação de Rubim (2016), as adaptações e mudanças propostas pela empresa Giordani Turismo, empresa do segmento de turismo, atual administradora do trecho férreo, vão ao encontro com a proposta do autor, em renovar, recriar de forma ordenada e cronológica os fatos e os ambientes de passagem do turista.

Corroborando com a temática, Rodrigues (2009) relata que a gestão cultural integraliza o planejamento, o processo e mediação realizada. Assim, a organização de atividades, de programas, de estratégias, e de políticas em cultura. O processamento técnico, financeiro, físico e humano, são elementos envolvidos na gestão de todo o roteiro turístico.

Para dar maior originalidade e promover este embarque ao túnel do tempo aos turistas, a gestão da empresa Giordani Turismo identificou como oportunidade, o trajeto como linha turística, uma vez que no passado ali havia trens Maria Fumaça e que já não estavam sendo utilizados, reformando e preservando sua originalidade. Este trabalho de preservação da caracterização foi realizado na sede da RFFSA, em Porto Alegre, e após sua reforma retornaram a Bento Gonçalves para logo em seguida começarem a circular no trajeto turístico.

O trem de passeio acontece em duas locomotivas a vapor do século XIX. Para a realização deste passeio, a empresa dispõe de dois modelos de locomotivas, a americana Mikado 156 e a alemã Yung 4 que se alternam conforme a necessidade de cada momento. As duas locomotivas são abastecidas por lenha ou carvão mineral que aquece a água e a transforma em energia através do vapor. A locomotiva inicia sua atividade 4 horas antes do primeiro passeio, tempo este necessário para o aquecimento da locomotiva, que é basicamente composta por carvão mineral e água. O reservatório de água é preenchido com 4.000 litros de água, quantidade esta necessária para o deslocamento de ida até a estação de Carlos Barbosa e retorno à estação de Bento Gonçalves. Em sua composição, cada locomotiva é composta por seis vagões temáticos com a mesma configuração (Figura 18).

Figura 18 – Locomotiva Mikado 156



Fonte: Ferrovia do Vinho (2020).

O passeio ao longo da ferrovia percorre 23 quilômetros, no entanto no início da realização da série de passeios não acontecia a apresentação dos animadores lúdicos no local, embora sempre houvesse som mecânico com a intenção de despertar o interesse do turista para as músicas gaúcha e italiana. Mas buscando tornar o passeio ainda mais lúdico e mais interessante aos turistas, os gestores da Ferrovia do Vinho decidiram convidar na localidade pequenos grupos de cantores e corais que interagem com os turistas, cantando músicas dos folclores italiano e gaúcho nas estações férreas com o objetivo de demonstrar as culturas italiana e gaúcha.

A atuação dos grupos inicia-se já na chegada dos turistas na estação de embarque ao som de músicas típicas italianas sendo interpretadas por músicos locais. O repertório musical apresentado pelos artistas é escolhido e aprovado pela gestão do grupo Giordani, que se preocupa em oferecer ao turista a experiência da imersão logo na chegada à estação.

Na figura 19 pode-se observar os turistas em sua chegada sendo recebidos pelos atores e músicos na estação de Bento Gonçalves em janeiro de 2024.

Figura 19 - Recepção dos turistas na Estação de Bento Gonçalves - 2024



Fonte: Trip Advisor (2024).

Além dos músicos e seus repertórios, o turista ao chegar na estação é recepcionado com bebidas como vinhos e sucos de uva. Também encontrará atores com roupas típicas italianas de época que interagem com os turistas, tanto na chegada à estação, bem como na partida da locomotiva. Neste momento do passeio, onde inicia a viagem e os atores ficam na estação acenando com lenços brancos, simbolizam a despedida aos seus entes queridos dos que seguem. Neste momento pode-se sentir o poder do adeus, onde até mesmo as pessoas (turistas) que ainda não haviam interagido se solidarizam ao momento. O adeus



na estação significa a saída dos italianos de suas casas para a terra prometida, rumo ao desconhecido com destino a América.

Na figura 20 observa-se as atrizes que participam e interagem com os turistas na chegada e na saída da estação de Bento Gonçalves.

Figura 20 - Atrizes na estação de Bento Gonçalves



Fonte: Trip Advisor (2024).

Saindo da estação de Bento Gonçalves, partindo para a próxima parada na estação de Garibaldi o turista recebe as informações da localidade e o trajeto que será percorrido. Tal informação é disponibilizada por um guia da empresa Giordani Turismo que acompanha por toda a viagem o vagão. Cabe ressaltar que para cada vagão, existe um guia à disposição dos passageiros. A figura 21 demonstra o guia turístico durante a sua explanação no vagão.

Figura 21 - Guia turístico no vagão



Fonte: Autor (2024).

Após as boas-vindas aos passageiros, o guia inicia as apresentações de forma inesperada, sendo os turistas surpreendidos por dois músicos com vestimentas típicas gaúchas interpretando músicas regionais do Estado do Rio Grande do Sul com a utilização de um acordeom e um bumbo leguero (instrumento de percussão). O cuidado com a vestimenta e com o repertório apresentado bem como todas as falas dos artistas é ajustado com a Empresa Giordani, para que tudo aconteça de acordo com o que foi planejado, garantindo assim ao turista uma experiência única e padronizada. As animações acontecem de forma simultânea em cada vagão e os personagens vão percorrendo os vagões.



Na figura 22, há a imagem dos músicos durante a sua apresentação aos turistas no vagão interpretando músicas gauchescas.

Figura 22 - Os gaúchos



Fonte: Autor (2024).

Após a apresentação do primeiro grupo artístico, o guia serve aos passageiros vinho e suco de uva em taças personalizadas com o nome do passeio e da empresa.

Na figura 23 observa-se o momento em que o guia do vagão serve os passageiros com vinhos e suco e na sequência, na figura 24, a taça que é

entregue aos passageiros para a degustação e posteriormente para que seja levado para suas casas como um brinde do passeio.

Figura 23 – Degustação de vinhos e suco nos vagões



Fonte: Autor (2024).

Aos apreciadores é servido aos turistas dois tipos de vinho, sendo seco e suave. Para as crianças e aos que optem por bebidas não alcoólicas podem se servir de suco de uva.

Figura 24 – Taça de degustação personalizada



Fonte: Autor (2024).

Dando continuidade ao passeio, além das atrações musicais e teatrais os passageiros podem apreciar as paisagens naturais da região e as casas locais que lembram ainda o estilo italiano com telhas de barro e grandes espaços para



o cultivo de frutas e legumes em seus quintais. Na figura 25 observa-se a locomotiva em meio a paisagem no trecho entre as cidades de Bento Gonçalves e Garibaldi.

Figura 25 – A locomotiva e a paisagem de Bento Gonçalves



Fonte: Autor (2024).

Em meio às paisagens locais em que a locomotiva percorre durante este primeiro trecho da viagem, adentram ao vagão um outro de artistas, agora como um coral que interpretam canções do folclore italiano tais como: Mérica Mérica, La bella polenta entre outras canções folclóricas italianas conhecidas no Brasil. O grupo formado em sua maioria por senhoras, com saias coloridas, camisas

brancas e lenços nos cabelos, simboliza as “nonas” (na tradução do dialeto italiano, significa avó), que cantam e dançam com os turistas nos vagões animando assim o ambiente. A disposição das nonas é contagiante a todos que participam do passeio, sendo quase impossível a não interação nas palmas, no canto e até mesmo na dança, dança esta que contempla desde as crianças até os mais idosos. Na figura 26 há um grupo interagindo com os turistas.

Figura 26 - Coral das Nonas



Fonte: Autor (2024).



Seguindo ao longo do passeio, ainda antes de chegar à estação de Garibaldi, uma nova atração é apresentada aos turistas, novamente músicas italianas tais como Cantare e Tarantella são executadas por um senhor de origem italiana e seu acordeom. Além de apresentar o seu repertório, o mesmo interage com os passageiros, ensinando algumas palavras do dialeto italiano promovendo a interação de todos durante a sua apresentação.

Na figura 27 está o artista com seu acordeom animando o vagão e ensinando algumas palavras aos turistas. Este inicia sua apresentação se auto intitulado como o Nôno do Acordeom.

Figura 27 - O Nôno do acordeom



Fonte: Autor (2024).

Após a execução de todas as apresentações dos grupos, a locomotiva chega na estação de Garibaldi, onde os turistas são recepcionados novamente com vinhos e suco de uva, bem como com músicas italianas executadas por uma dupla de cantores locais.

Na figura 28 pode-se observar a estação de Garibaldi e posteriormente na figura 29 os cantores que realizam as apresentações na estação enquanto os turistas degustam vinhos e sucos durante o intervalo.

Figura 28 - Estação de Garibaldi - 2024



Fonte: Autor (2024).

Figura 29 - Cantores na estação de Garibaldi



Fonte: Autor (2024).

Na estação de Bento Gonçalves, o turista tem acesso a objetos antigos que remetem às memórias do passado da região, seus colonizadores e seus descendentes como por exemplo chapéus de palhas, canecas de metal, telefones de mesa, uma rádio, um cofre, marcadores de carimbos de bilhetes entre outras fotografias na parede que podemos observar na figura 30.



Figura 30 - Estação de Garibaldi e as memórias desta região



Fonte: Autor (2024).

Seguindo para a última parada na estação de Carlos Barbosa, as atrações continuam nos vagões, com a apresentação de uma cantora local com canções italianas mais contemporâneas executadas com seu violão. Os turistas, neste momento, em sua grande parte já acompanham todas as canções e em ritmo de despedida vão aproveitando os últimos instantes embarcados da locomotiva. Na figura 31 observa-se a cantora e seu violão executando canções juntamente com os turistas.

Figura 31 - Cantora trecho de Garibaldi a Carlos Barbosa



Fonte: Autor (2024).

Ao chegar à estação de Carlos Barbosa, local do final do passeio, os turistas são recebidos por atores mais uma vez caracterizados com roupas típicas de época, além de um palco com cantores apresentando canções italianas que buscam, através de suas performances, interagir com o público pela última vez no atrativo turístico.

A figura 32 demonstra a cantora no palco na chegada da locomotiva na estação de Carlos Barbosa.

Figura 32 - Desembarque na estação de Carlos Barbosa



Fonte: Autor (2024).

Neste momento final do passeio, os turistas em sua maioria, já estão cantando com os músicos na chegada à estação de Carlos Barbosa e interagindo de forma mais espontânea com os integrantes do atrativo.

Para o retorno dos turistas a estação de embarque, Bento Gonçalves, a empresa Giordani disponibiliza o transporte na estação de Carlos Barbosa em ônibus fretado pela própria empresa. O custo deste transporte já está contemplado na aquisição do bilhete de embarque do passageiro.

O próximo capítulo propõe descrever e interpretar as memórias produzidas através das narrativas dos turistas que realizaram o passeio a Ferrovia do Vinho, os comerciantes locais e a gestora da Ferrovia do Vinho.



#### **4. A CULTURA ATRAVÉS DAS NARRATIVAS DE MEMÓRIA: os turistas, comerciantes locais e a gestora da Ferrovia do Vinho**

Nos capítulos anteriores foram percorridas partes da história do surgimento das ferrovias no Brasil até a utilização das mesmas para a exploração do turismo cultural.

Este capítulo está dividido em três seções descrevendo e interpretando as memórias produzidas através das narrativas dos entrevistados a respeito da Ferrovia do Vinho e o material produzido por esta: primeiramente serão analisadas as entrevistas com os turistas que participaram do passeio a Ferrovia do Vinho, posteriormente os comerciantes locais de Bento Gonçalves nas proximidades da ferrovia e por fim será transcrita e interpretada a entrevista com a gestora da Giordani turismo, responsável pelo passeio e estações pertinentes ao atrativo.

##### **4.1 Análise de dados e narrativas dos turistas da Ferrovia do Vinho**

Nesta seção serão apresentados os dados e as discussões das entrevistas e questionários aplicados aos turistas durante o passeio à Ferrovia do Vinho.

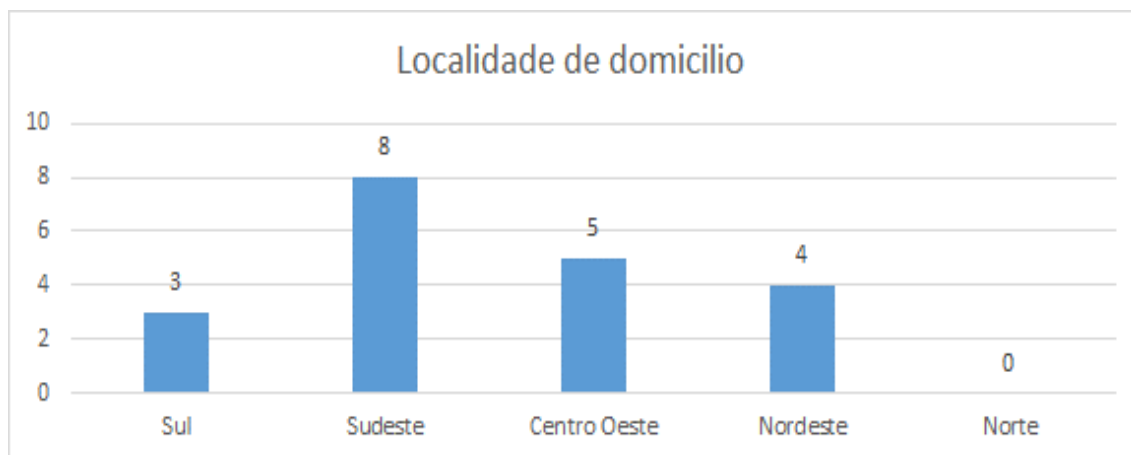
A entrevista foi composta por oito questões abertas e fechadas que foram analisadas a partir das respostas obtidas pelos 20 entrevistados (Apêndice A - Roteiro de entrevista com os turistas). A aplicação da entrevista aconteceu no dia 31 de janeiro de 2024, tendo início na estação Férrea de Bento Gonçalves e finalizando na estação Férrea de Carlos Barbosa. A pesquisa foi aplicada a pessoas de diferentes grupos, não sendo estas da mesma família.

Conforme destacado por Lynch (2011):

A precisão dos resultados pode ser maior à medida que os observadores sejam agrupados em classes cada mais homogêneas de idade, sexo, cultura, profissão, temperamento ou grau familiar. Cada indivíduo cria e assume sua própria imagem, mas parece existir um consenso substancial entre membros do mesmo grupo. (LYNCH, 2011, p. 8).

A primeira pergunta é relativa à localidade do domicílio dos turistas, buscando identificar os locais de abrangência da divulgação do atrativo turístico. A seguir pode-se observar as respostas a partir da figura 33.

Figura 33 – Localidade de domicílio dos turistas



Fonte: Elaborado pelo autor (2024).

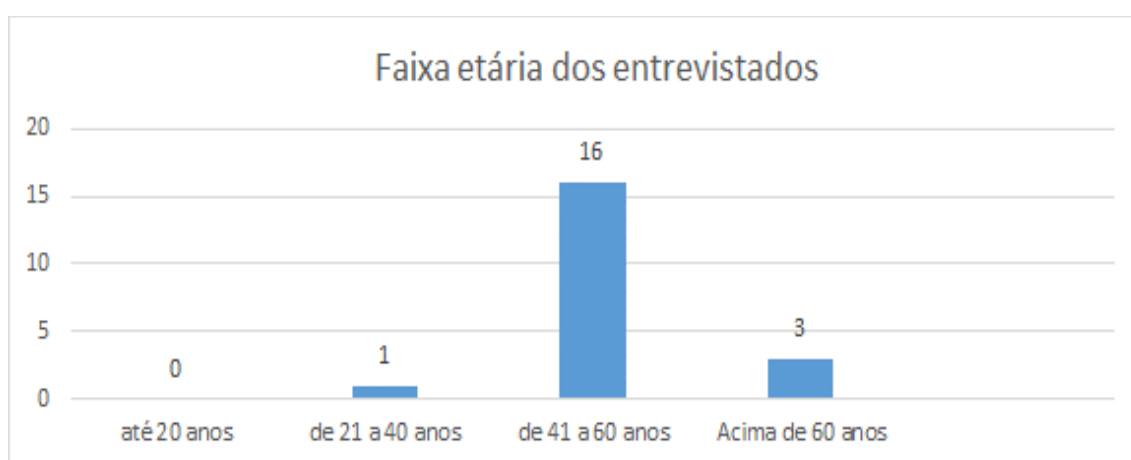
Com base na coleta de dados, os turistas vêm de diferentes regiões do Brasil, no entanto nesta amostragem ocorreu uma concentração da Região Sudeste, onde foram identificados durante a entrevista 08 turistas, sendo 05 da cidade de São Paulo, 01 de Minas Gerais e 02 do Rio de Janeiro. Em segundo lugar, participaram da entrevista 5 turistas da Região Centro-Oeste, sendo 03 do Mato Grosso e 02 do Distrito Federal. Dando sequência na análise da localidade de domicílio, tivemos 04 participantes da Região Nordeste, todos vindos de Pernambuco. Por fim, haviam 03 turistas vindos da Região Sul, sendo eles 02 do Paraná e 01 do próprio Rio Grande do Sul. Todos os entrevistados estão visitando pela primeira vez o atrativo e as cidades que compõem o trajeto da ferrovia.

As motivações para se fazer turismo são muitas e diferem entre as pessoas, e grupos, mas tem um sentimento positivo, valoriza, personaliza, diferencia e estrutura o homem em sua vida. Pois, no momento em que realiza seus desejos e anseios, o homem sente-se feliz e já planeja novas viagens em busca de novas realizações.

Andrade (1995), afirma que o homem é um possuidor de desejos, dotado de vontade livre e com possibilidades de satisfazer suas curiosidades e necessidades naturais, sempre procura responder às estimulações e às motivações externas que o convidam ou impelem a ações diversas daquelas nas quais se empenha, de modo costumeiro ou quase permanente.

A segunda pergunta buscou identificar a faixa etária dos visitantes entrevistados (figura 34).

Figura 34 – Faixa etária dos entrevistados



Fonte: Elaborado pelo autor (2024).

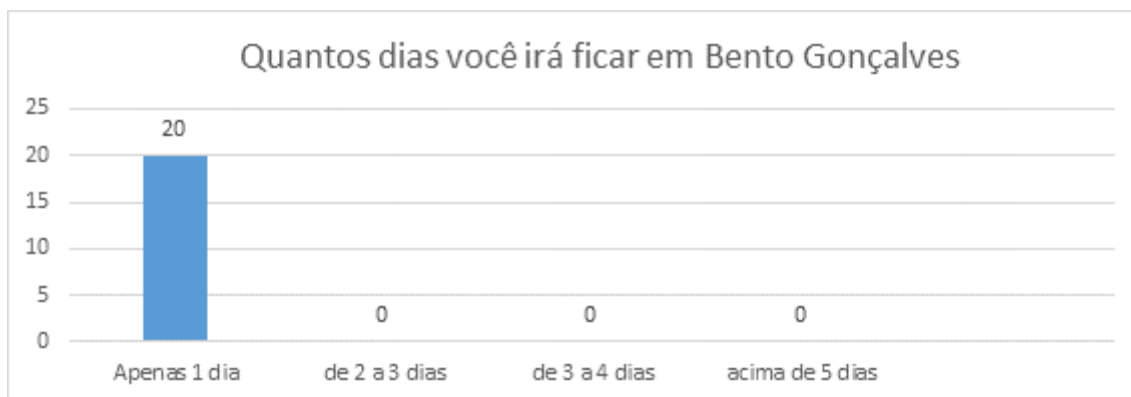
Dos 20 turistas da entrevista, 16 deles possuem idade entre 41 e 60 anos, 3 possuem acima de 60 anos e apenas 1 possui idade abaixo dos 40 anos.

Indiferente da idade, o turismo envolve diversas motivações, podendo ser a busca de novos conhecimentos, cultura, esporte, lazer, descanso, negócios, etc. De acordo com Souza (2006), o turismo contribui no desenvolvimento intelectual, proporcionando uma melhor satisfação em viver independentemente da idade ou classe social.

De acordo com Ignarra (1995), o turismo é um fenômeno que inclui pessoas de todas as raças, sexo, idade e estilos de vida e pode ser classificado levando em consideração vários aspectos, dentre eles o fluxo de turistas, dividido entre turismo de massa e turismo de minorias ou de elite.

A terceira pergunta buscou entender qual o tempo de permanência dos visitantes a Bento Gonçalves, se os mesmos iriam permanecer na cidade por mais de 01 dia. Pode-se observar suas respostas a partir da figura 35.

Figura 35 – Quantos dias você irá ficar em Bento Gonçalves.



Fonte: Elaborado pelo autor (2024).

Em resposta à terceira pergunta, todos os entrevistados permaneceriam apenas durante o dia em Bento Gonçalves. Dentro de suas programações, com exceção do entrevistado do próprio Rio Grande do Sul e dois de São Paulo, todos os demais estavam hospedados nas cidades de Gramado e Canela/RS e não possuíam um segundo dia de visita à cidade de Bento Gonçalves, ou seja, para os entrevistados a cidade de Bento Gonçalves não é o destino principal de sua visita e sim um local de passagem.

De acordo com Andrade (1995), este tipo de visita é classificado como uma forma de turismo intermediário, sendo um local de passagem onde as hospedagens são de curta duração, ou nula, pois não é o objetivo final do turista, mas possuem uma infraestrutura boa para atender as necessidades de que todos estão sujeitos. E no curto espaço de tempo continuam suas viagens ao seu destino final.

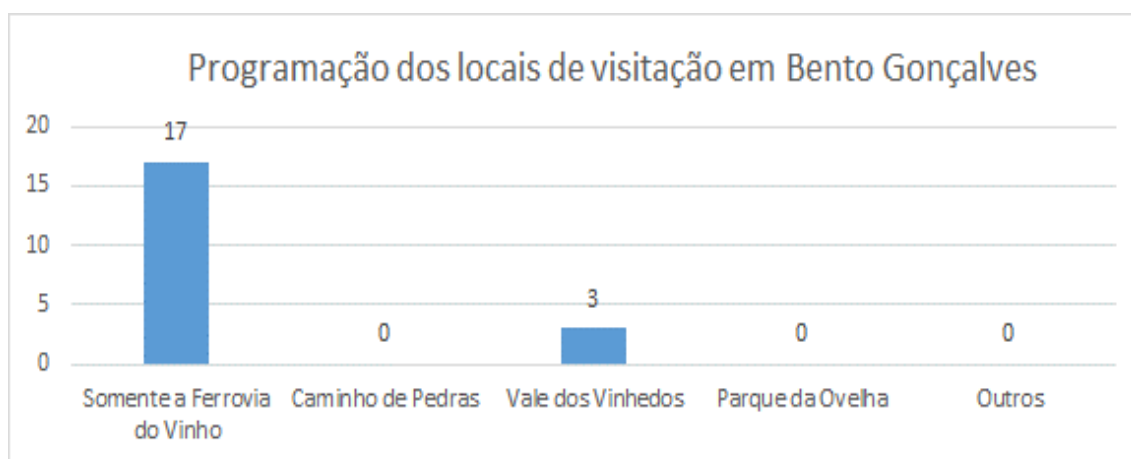
A região de Bento Gonçalves dispõe de diversas ofertas turísticas para os que desejam desfrutar, no entanto conforme visto anteriormente, existe uma oportunidade de trabalhar melhor estas ofertas junto às operadoras de turismo e outros meios para que façam chegar estas informações aos turistas.

Para Boullón (2002, p. 44):

[...] oferta turística é constituída pelos serviços fornecidos pelos elementos do empreendimento turístico e por alguns bens não-turísticos, que são comercializados mediante um sistema turístico, porque, em última instância, o que qualifica a classe de um bem é o sistema produtivo e não o tipo do consumidor.

Em continuidade ao roteiro de entrevistas, a próxima pergunta foi referente ao conhecimento e programação dos visitantes aos demais locais de visitação ofertados em Bento Gonçalves: se eles iriam visitar apenas a Ferrovia do Vinho ou mais algum atrativo. Vejamos as respostas na figura 36 – Programação dos locais de visitação em Bento Gonçalves.

Figura 36 – Programação dos locais de visitação em Bento Gonçalves.



Fonte: Elaborado pelo autor (2024).

A resposta dos entrevistados apontou que 85% dos visitantes se deslocaram até Bento Gonçalves apenas para o atrativo da Ferrovia do Vinho. Os mesmos informaram não terem conhecimento de outros atrativos, como os sugeridos - apresentados na pergunta, pois em nenhum momento a agência de turismo ofertou outro atrativo além da Ferrovia do Vinho.

Quanto aos demais, apenas 3 se organizaram para ir até o Vale dos Vinhedos. Para constatação, destes 3 turistas que aderiram ao passeio do Vale dos Vinhedos, todos não vieram por meio de agência de turismo e sim em condução própria como é o caso do entrevistado do Rio Grande do Sul e os outros dois de São Paulo que alugaram um carro quando chegaram no aeroporto de Porto Alegre/RS.



A divulgação de atrativos turísticos colabora com o fomento da atividade bem como o desenvolvimento local. Ruschmann (1997) comenta que o turismo tem sido apontado como uma alternativa tanto para o desenvolvimento local como para o regional e o nacional. Trata-se de um setor que pode constituir, também, um vetor para inclusão social, melhor distribuição de renda e conservação ambiental.

Souza (2006), apresenta que o turismo e o desenvolvimento local estão interligados, como o processo mútuo desta engrenagem da economia local, mediante o aproveitamento dos recursos físicos, humanos, ambientais e outros. Estes recursos estimulam a vinda dos turistas para uma determinada localidade, fazendo com que a economia seja impulsionada, sendo possível a melhora da qualidade de vida, através de rendimentos de impostos que geram a possibilidade do aumento da oferta de serviços e infraestrutura da comunidade, bem como favorece a criação de estradas, escolas, parques, clínicas médicas, instalações recreacionais, entre outros. Esta relação não acaba na arrecadação de impostos: há a possibilidade de aumento de empregos, mas também há a possibilidade de esgotamento dos recursos naturais se não preservados.

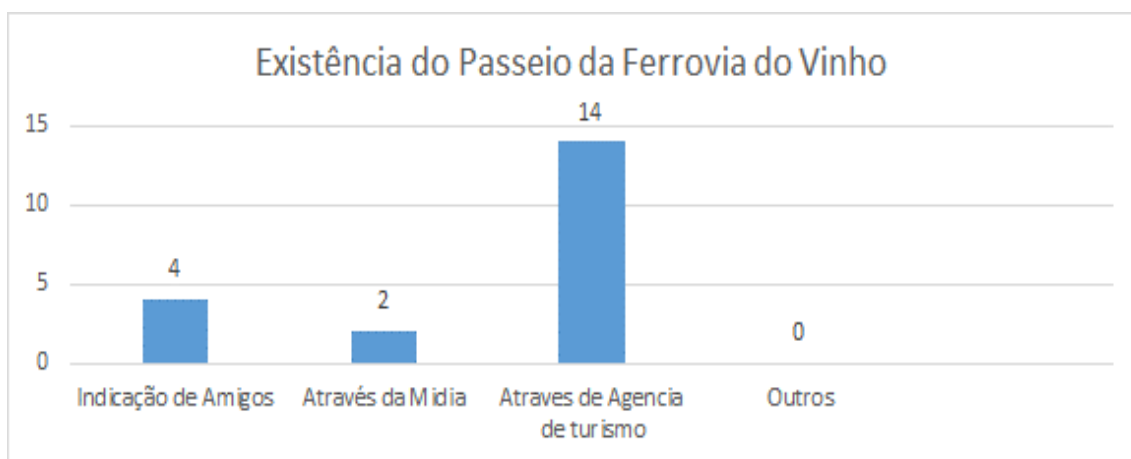
Corroborando, Alves e Simões (1996) trazem que os benefícios do turismo que impactam no desenvolvimento local são eles: o fomento à diversificação e dinamização das atividades locais, valorização das pequenas aplicações locais, fixação da população, conexão entre a agricultura e setores diversos, valorização de diferentes recursos patrimoniais, desenvolvimento de estruturas, equipamentos e serviços de entretenimento utilizados pela comunidade local, o meio ambiente é favorecido por essas melhorias e pela geração de novas oportunidades de trabalho.

Além do desenvolvimento econômico, Dias (2005) comenta que a atividade turística pode servir para fomentar a preservação e conservação da herança cultural que passa a ser a origem de atratividade para os visitantes, gerando receita tanto para o local quanto para a conservação do patrimônio cultural. Corroborando com o autor, Barreto (2006) relata que a conservação do patrimônio cultural é fundamental para os elementos de um determinado território, podendo proporcionar ao turista regional um reencontro com o passado

e sua identidade, além de ser um potencial atrativo cultural no planejamento turístico da região.

A quinta pergunta, foi referente ao meio pelo qual o turista ficou conhecendo o passeio à Ferrovia do Vinho. A partir da figura 37, pode-se observar as respostas dos entrevistados.

Figura 37 – Existência do passeio da Ferrovia do Vinho



Fonte: Elaborado pelo autor (2024).

Dos entrevistados, 70% afirmaram que conheceram o passeio da Ferrovia do Vinho por indicação da agência de turismo, que ofertaram o atrativo como parte da programação do roteiro, não se constituindo na principal atração do passeio, mas num complemento ao pacote contratado.

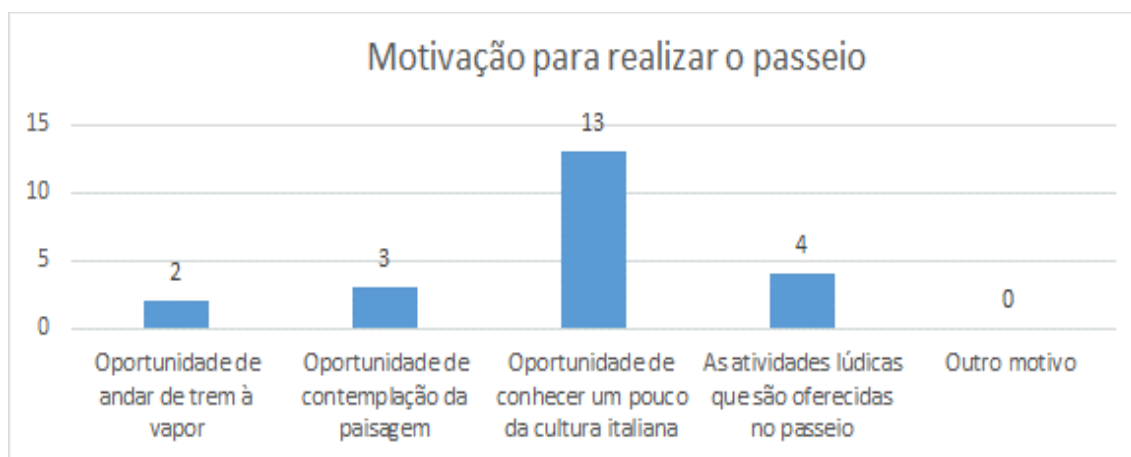
Os demais, 20% receberam a indicação de amigos que já haviam feito o passeio e recomendaram e por fim 10% conheceram o atrativo através das mídias como internet e sites de pesquisas como google e melhores destinos no Rio Grande do Sul.

Conforme Souza (2006), para que um lugar seja atrativo para o turismo, deve ser transformado em produto para ser consumido, desejado e fruído, porém o turismo precisa perceber e valorizar o que existe de original no local. Pires (2001) corrobora nos trazendo a ideia de que o turismo cultural ocorre quando ele atrai os visitantes por causa dos seus valores históricos, artísticos e ou literários. Assim, como Funari e Pinski (2012) comentam que o turismo tende a considerar o patrimônio cultural como aquele que se volta para certos tipos de

atividades, mais propriamente dita: as culturais, tais como as visitas a museus, a cidades históricas, a roteiros temáticos, como a própria Ferrovia do Vinho, foco deste estudo.

A questão 6, buscou identificar as motivações que levaram os turistas a optarem pelo passeio na Ferrovia do Vinho. A figura 38 demonstra as respostas dos entrevistados de forma quantitativa.

Figura 38 – Motivação para realizar o passeio da Ferrovia do Vinho



Fonte: Elaborado pelo autor (2024).

Na figura 38, dos 20 entrevistados, 13 informam que optaram por realizar o passeio na Ferrovia do Vinho com o objetivo de conhecer um pouco mais a respeito da chegada dos italianos no Rio Grande do Sul e de sua cultura trazida ao local. Segundo Halbwachs (2006, p.72): “[...] para evocar seu próprio passado, em geral a pessoa precisa recorrer às lembranças de outras”.

Para Silveira (2021) o turismo promove a revalorização do patrimônio cultural, incentivando a implementação de projetos e atividades de revitalização que visam a sua integração na dinâmica atual, aumentando a compreensão dos residentes sobre a importância da história, da cultura e das tradições como elementos de fortalecimento da cultura e identidade local.

Quanto aos demais entrevistados, 4 informaram que após receberem a indicação do passeio, optaram em realizar devido as demonstrações culturais através das atividades lúdicas e participação dos atores durante o passeio de trem, conforme haviam sido informados antes de adquirirem os ingressos. De

acordo com Andrade (1995), a busca pelo turismo cultural são atividades que ocorrem através de deslocamentos em busca da satisfação em ver expressões artísticas.

Sob outro viés, 3 participantes optaram pelo passeio devido a paisagem do local, buscando conhecer um pouco mais da região das uvas. Para Boullón o espaço turístico natural pode ser dividido em espaço natural e em espaço adaptado, “[...] é o homem quem decide onde devem nascer e quanto tempo vão viver [...]” (2002, p.78) as plantas, e espaço natural virgem, sem vestígios da ação do homem. Para que esse tipo de espaço seja considerado turístico é necessário, segundo o mesmo autor, que haja um “[...] elemento do patrimônio turístico, mais o empreendimento e a infraestrutura turísticas [...]” (2002, p.79). A partir da composição desse espaço turístico torna-se imprescindível a presença do turista para que ele mantenha uma relação com a paisagem através da disposição dos elementos naturais.

Por fim 2 dos entrevistados, responderam que optaram pelo passeio pela curiosidade de conhecer e usufruir do transporte em uma locomotiva movida a vapor.

Entrevistado 1 relata que:

[...] apesar de ter nascido em São Paulo, meus pais contam muitas histórias de seus avós que vieram da Itália, mas nunca havia tido o contato com a cultura dos italianos, das músicas, das danças, da história como é apresentada aqui em Bento Gonçalves.

Enquanto o entrevistado 2 nos traz que:

Sempre tive a curiosidade em conhecer um pouco mais da cultura italiana, muitas histórias ouvi a respeito do assunto e muitas destas retransmiti aos meus filhos e parentes, mas nunca havia tido a experiência de poder estar e ouvir de pessoas tão próximas aos acontecimentos.

De acordo com Pollak (1992), a memória é considerada seletiva, ou seja, nem tudo que foi vivido será lembrado, já que nem tudo ficará registrado nas lembranças. A memória considerada herança, não corresponde somente à vida

que a pessoa viveu, assim, a memória passa por oscilações que são ações do instante em que ela é planejada.

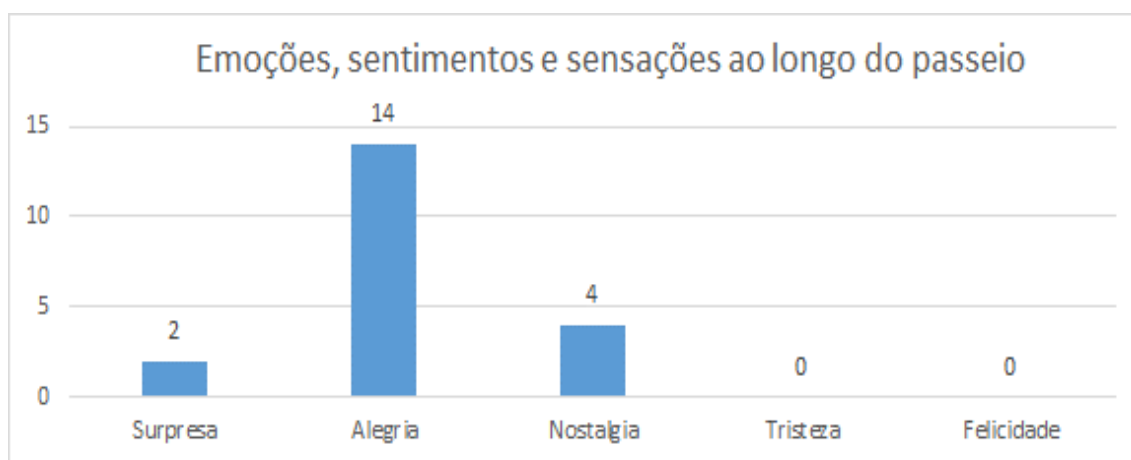
A partir da próxima questão, as entrevistas foram realizadas após o término do passeio, logo na chegada da última estação em Carlos Barbosa/RS.

A sétima questão busca compreender a experiência do visitante de forma intangível, buscando identificar quais emoções, sentimentos e sensações o passeio provocou nos turistas.

De acordo com o MTUR (2010), o produto turístico não é apenas o que se oferece, mas a experiência que ele pode gerar para o turista, e estas experiências serão diferentes para diferentes pessoas. Tal experiência pode ser considerada como intangível, por ser um bem de consumo abstrato, o turista não pode tocar ou armazenar o produto, bem como transportá-lo em uma mala, ele vive a experiência e a guarda na memória.

A seguir tem-se os resultados do questionamento na figura 39.

Figura 39 – Emoções, sentimentos e sensações ao longo do passeio



Fonte: Elaborado pelo autor (2024).

Através da coleta de dados aos turistas pesquisados, ficou constatado que uma das maiores emoções e sentimentos após a realização do passeio foi a alegria, e que a mesma foi despertada através da interação dos atores com o público, criando um ambiente de festa e comemoração ao longo do trajeto da Ferrovia do Vinho.

O entrevistado 1 diz que:

Foi incrível a forma que fomos recepcionados na chegada à estação de Bento Gonçalves, fomos surpreendidos com as músicas e os atores trajados com roupas de época nos dando as boas vindas com um sorriso contagiante em seus rostos.

Os respondentes 2 e 3 têm a mesma opinião, destacando a exposição do entrevistado 2 que traz:

[...] pensa em um povo que gosta de festa, desde a hora que chegamos já estavam tocando músicas e dançando na estação, além de tudo convidaram até o meu marido para dançar, rimos muito pois ele não sabe dançar, mas como dizer não a pessoas tão simpáticas, até mesmo eu acabei dançando depois no vagão.

Além da alegria, o segundo sentimento relatado pelos turistas foi a nostalgia. Tal sentimento foi motivado pelas lembranças e memórias de turistas que possuem a etnia italiana e que mesmo sem ter vivenciado tal experiência em suas vidas, entendem o sofrimento de seus antepassados durante a saída da Itália para o Brasil, deixando suas famílias em busca de uma nova oportunidade de condições melhores de vida.

O entrevistado 4 relata que:

[...] o ambiente remeteu a minha infância na casa de meus tios em Barros Cassal, próximo a Soledade/RS, onde tive a oportunidade de ajudar meus tios e primos a amassar a uva com os pés, consegui me lembrar até mesmo da dor dos talos da uva em meus dedos, saudades de um tempo que não volta mais.

Conforme Halbwachs (2006), a memória exerce influência sobre a história (da sociedade e de cada indivíduo), a política, a linguagem, a cultura e a construção da identidade de um espaço.

Os elementos formadores da memória primeiramente são os fatos ocorridos de fato, ou seja, aqueles que foram vividos pelo indivíduo. Posterior estão as situações vivenciadas em um grupo ou de forma coletiva ao qual o indivíduo está vinculado. Situações vividas com outros indivíduos, mesmo que tenham ocorrido com grande distância geográfica, podem resultar em traumas que ficarão registrados na memória por longos períodos (POLLAK, 1992).

A questão 8: como você percebeu e sentiu a divulgação das culturas italiana e gaúcha no decorrer do passeio. Todos os entrevistados concordaram que a cultura italiana está presente ao longo de todo o passeio, desde a chegada à estação de Bento Gonçalves até o momento final do passeio através da música, das vestimentas típicas, das expressões na fala e o próprio dialeto dos artistas.

A seguir alguns recortes dos entrevistados a respeito da pergunta 8:

- Entrevistado 1 cita que no momento da chegada à estação de Bento Gonçalves já percebeu a cultura italiana presente nos atores que recepcionaram aos mesmos ao chegar à estação. Mesmo sem conhecer até então nada da cultura italiana e gaúcha, conseguiu perceber o amor deste povo pelas suas raízes, sua cultura e sua forma de viver na simplicidade mais com muita alegria.

- Entrevistado 2 relata que a estação de Bento Gonçalves é uma volta ao tempo, tempo este onde os imigrantes italianos circulavam com vestimentas muito semelhantes à dos atores e espalharam sua alegria, seus hábitos e sua cultura a todos que por ali passavam, assim como é retratado nos dias atuais através das encenações dos atores.

- Entrevistado 3 fala de uma forma mais nostálgica da perda cultural e hábitos com o advento do progresso e do desenvolvimento, onde tudo aquilo que ali está sendo apresentado, estaria apenas dentro daquele ambiente e infelizmente não fazia mais parte do cotidiano das pessoas que ali moram. Segundo o entrevistado, seria importante que tivesse mais atrativos como a Ferrovia do Vinho que retratasse a cultura dos imigrantes de diversas localidades que escolheram o Brasil como domicílio.

Corroborando com a fala do entrevistado 3, Gonçalves (2002), diz que o patrimônio cultural nasce do embate entre a necessidade de conservar a cidade existente, os monumentos e bens culturais que diziam respeito à história e à memória social/coletiva, numa tentativa de conjugar os tempos passado e futuro, que habitam juntos com o tempo presente da cidade e também pela sempre presente necessidade de salvar o que está em desaparecimento.

- O Entrevistado 4 relata que a cultura italiana está presente em todos os momentos e detalhes pensados e oferecidos pelos organizadores do atrativo, pois segundo o entrevistado houve o cuidado com os mínimos detalhes para que

qualquer pessoa que por ali passasse tivesse noções e entendimento do que foi a chegada dos italianos e o que eles trouxeram para o Brasil.

- Entrevistado 5 conta que já realizou outros passeios de trem turísticos, mas em nenhum deles havia presenciado um apelo tão forte ao fomento e divulgação da cultura italiana como é feito na Ferrovia do Vinho. O entrevistado salienta que é visível o orgulho através do brilho no olhar dos atores que participam do entretenimento.

A colocação do entrevistado 5 nos remete ao que Silveira (2021) nos traz a respeito do turismo cultural que, segundo o autor, é uma alternativa que proporciona a valorização e preservação do patrimônio material e imaterial das comunidades, promovendo vivências positivas e a conscientização do turista para a valorização de diferentes culturas. Sua ocorrência independe da localização no sentido de que pode ocorrer em qualquer lugar que possua oferta cultural de interesse do turista, sejam festas populares, comida típica, música, apresentações de teatro, arquitetura, entre outros, seja em meio urbano ou rural.

A próxima seção irá apresentar o resultado das entrevistas realizadas com os comerciantes locais de Bento Gonçalves/RS.

#### **4.2 Análise de dados e narrativas dos comerciantes locais de Bento Gonçalves nas proximidades da Ferrovia do Vinho**

Nesta seção serão apresentados os resultados e as discussões das entrevistas e questionários aplicados aos comerciantes locais de Bento Gonçalves nas proximidades da Ferrovia do Vinho.

A entrevista foi composta por sete questões abertas e fechadas (Apêndice B - Roteiro de entrevista com os comerciantes locais) que foram analisadas a partir das respostas obtidas pelos 10 entrevistados. A aplicação da entrevista aconteceu no dia 31 de janeiro de 2024, tendo como atores os donos e responsáveis de comércios em torno da Ferrovia do Vinho, nos segmentos gastronômico e varejista.

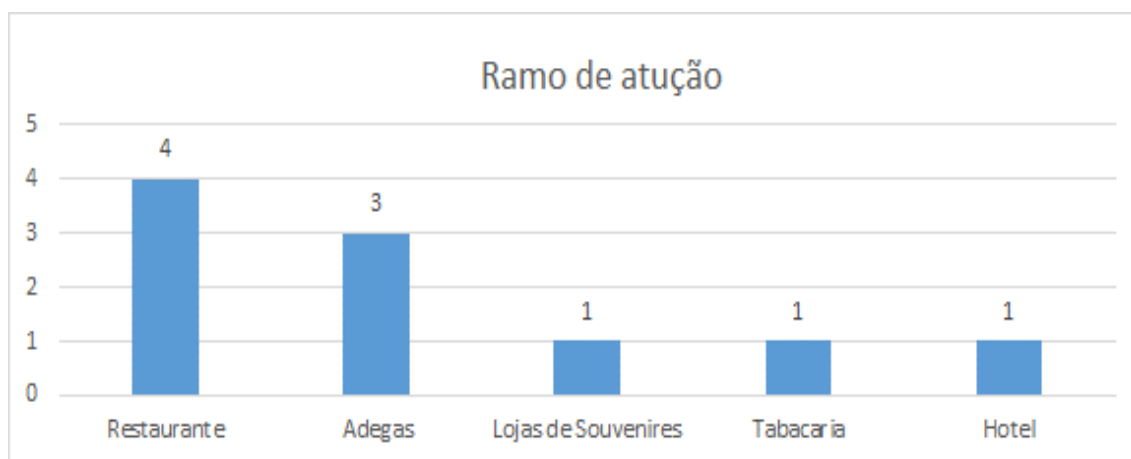
Durante a escolha aos comerciantes locais entrevistados, buscou-se por diferentes tipos de participantes, que não atuem no mesmo segmento comercial,



podendo assim se ter uma visão mais ampla do impacto dos turistas que estão na cidade trazidos pelo atrativo da Ferrovia do Vinho.

As entrevistas iniciam a partir do questionamento de qual é o ramo de atuação em que o estabelecimento pertence. Pode-se observar as respostas obtidas da primeira pergunta do questionário na figura 40 – Ramo de atuação.

Figura 40 – Segmento de atuação



Fonte: Elaborado pelo autor (2024).

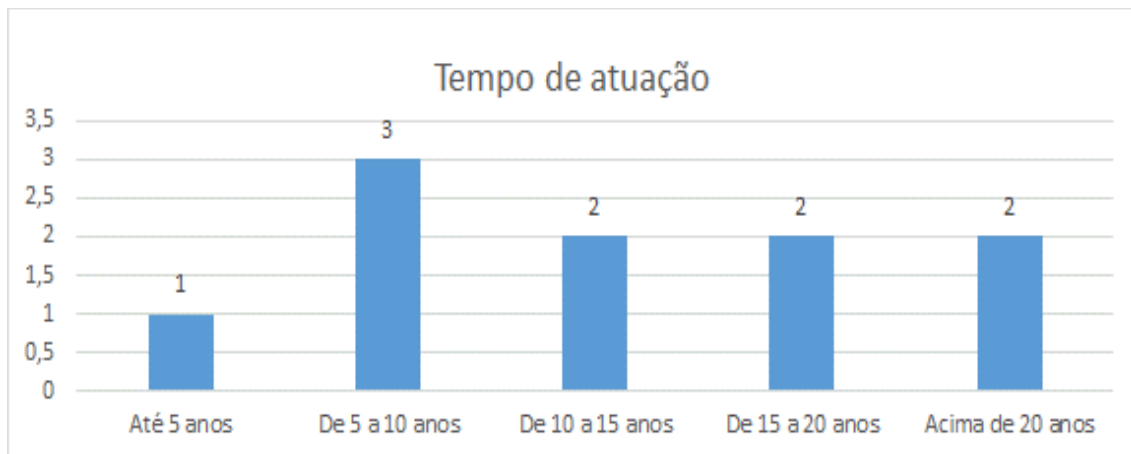
Dentre os ramos de atividades, a de maior relevância foram os restaurantes que estão ao redor da Ferrovia do Vinho na área central da cidade próximo a Igreja Matriz de Bento Gonçalves. Os restaurantes representaram 40% dos entrevistados, seguidos de 30% de adegas, 10% de lojas de souvenirs, 10% de tabacarias e 10% de hotéis.

De acordo com Bento Gonçalves (2024), em entrevista com o secretário interino de Desenvolvimento Econômico, André Luiz Ferreira, a cidade de Bento Gonçalves possui um total de 22.906 empresas ativas, sendo que somente em 2023 foram abertas 2.745 empresas, e destas, 1888 são exclusivas do setor de serviços e as outras 697 empresas atuam no setor do comércio. O secretário ainda destaca que Bento Gonçalves está em constante evolução principalmente na área de prestação de serviços.

A segunda pergunta buscou identificar o tempo de atuação das empresas. Tal informação possui relevância no contexto de identificar se as mesmas

empresas já atuavam antes do início da atividade turística da Ferrovia do Vinho. A figura 41 – tempo de atuação demonstra as respostas dos entrevistados.

Figura 41 – Tempo de atuação



Fonte: Elaborado pelo autor (2024).

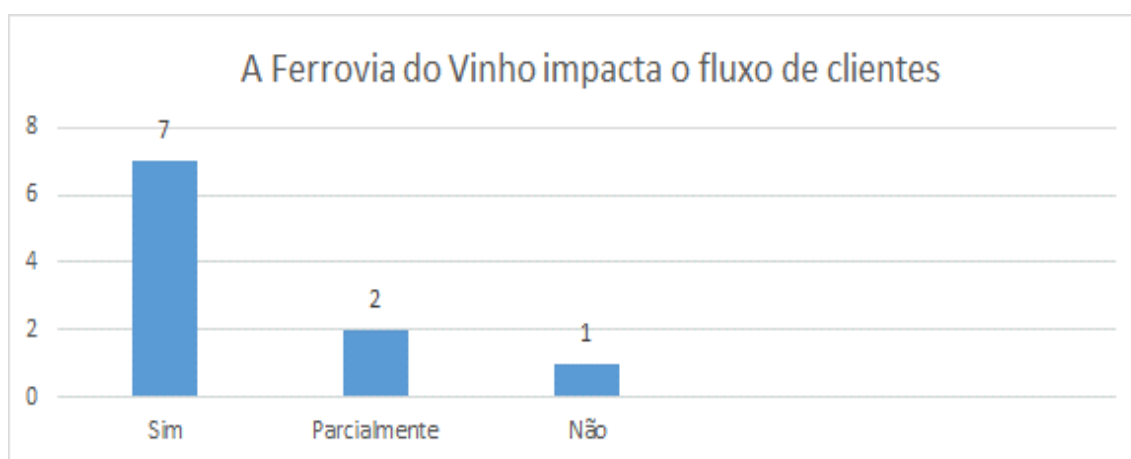
Com base nas respostas obtidas percebe-se que a maioria dos estabelecimentos que participaram da entrevista possuem mais de 10 anos. Dos entrevistados, apenas 1 estabelecimento possui até 5 anos de início de suas atividades, enquanto outros 3 estabelecimentos atuam entre 5 e 10 anos. Quanto aos demais, temos 2 estabelecimentos entre 10 e 15 anos de atuação, 2 entre 15 e 20 anos e finalizando o universo da amostragem desta pesquisa 2 acima de 20 anos.

De acordo com Bento Gonçalves (2024), o município busca fomentar o empreendedorismo e contribuir para que as empresas permaneçam ativas. A partir de 2015 o município de Bento Gonçalves dispõe da lei de desenvolvimento econômico (Lei Municipal 6.012/2015) que cria políticas de desenvolvimento para os cidadãos e empresários que tenham interesse em investir, ampliar ou trazer os seus negócios para a cidade. Através desta lei os empresários podem desfrutar de benefícios como isenção ou redução de impostos e taxas municipais, cessão de horas máquina da prefeitura para infraestrutura, implementação ou ampliação de negócios, além de ter prioridade na análise de projetos e receber apoio institucional do município para aprovação dos projetos em órgãos estaduais e federais.

Para Buarque (2002), o desenvolvimento local deve mobilizar e explorar as potencialidades locais e contribuir para elevar as oportunidades sociais e a viabilidade e competitividade da economia local, assim como, valorizar aspectos como cultura, política, recursos naturais, entre outros, que além de fortalecerem a identidade geram uma contribuição no desenvolvimento deste local.

Dando continuidade nas entrevistas, a terceira pergunta buscou entender se a Ferrovia do Vinho impacta o fluxo de clientes em seu estabelecimento. A figura 42 mostra as respostas obtidas.

Figura 42 – A Ferrovia do Vinho impacta o fluxo de clientes



Fonte: Elaborado pelo autor (2024).

Dos 10 participantes das entrevistas, 7 deles informaram que sim, a Ferrovia do Vinho impacta o fluxo de clientes, enquanto 2 relatam que grande parte de seus clientes são oriundos da cidade e que os visitantes da ferrovia em poucos casos utilizam seus estabelecimentos. Por fim, 1 dos entrevistados informa que a ferrovia não traz nenhum impacto no fluxo de seus clientes, uma vez que o seu atendimento é quase que exclusivamente destinado a turistas que estão de passagem ou a empresas que contratam seus serviços para seus funcionários.

Entre as respostas dos entrevistados a respeito da questão pode-se salientar:

Entrevistado 1 nos traz que:

[...] o destino principal dos turistas em Bento Gonçalves é o Vale dos Vinhedos, a Ferrovia do Vinho ajuda a movimentar esta parte da cidade, trazendo os turistas que buscam em meu estabelecimento por presentes para seus amigos e familiares.

Sobre o mesmo questionamento o entrevistado 2 falou:

Atendemos um número expressivo de clientes diariamente no horário do almoço, no entanto este número tende a aumentar principalmente aos finais de semana onde existe uma maior flexibilidade dos horários de funcionamento da ferrovia, assim conciliando com o nosso horário de atendimento.

O terceiro entrevista fala que:

[...] Bento Gonçalves dispõe de diversas atividades turísticas em diversos pontos da cidade, precisamos garantir que o turista tenha acesso a nossos produtos indiferente da sua escolha, seja direto na Vinícola, no Caminho de Pedras ou aqui. Realmente se não tivéssemos a Ferrovia do Vinho ativa, nos trazendo turistas não teríamos este local pois os moradores locais não são o nosso público alvo.

Corroborando com a fala dos entrevistados 1, 2 e 3, Lacay et al. (2010) diz que o atrativo funciona como gerador de uma rede de serviços apoiados no desenvolvimento de uma infraestrutura local e regional, cuja dinâmica pode promover o incremento dos fluxos de informação, produção, inovação e consumo, que, adequadamente geridos, permitem ao turismo atuar como vetor da economia dentro de parâmetros de sustentabilidade

Na mesma contextualização Lacay et al (2010) e Magalhães (2002) apontam que a atividade turística contribui com a movimentação financeira, gerando empregos através da contratação de trabalhadores, possibilitando a troca cultural entre diversos países.

A quarta pergunta trata-se de uma questão aberta que complementa a questão 3 que diz respeito ao fluxo de clientes nos estabelecimentos que participaram das entrevistas. O questionamento foi sobre como seria o fluxo de clientes dos estabelecimentos caso a Ferrovia do Vinho fosse desativada.

Durante a reflexão para reposta, alguns dos entrevistados responderam que nunca imaginaram esta hipótese, devido a todas as adaptações realizadas

para atender aos visitantes que a ferrovia traz e pelo fato do atrativo já fazer parte do patrimônio cultural da cidade e ser um ponto de referência para os turistas.

Uma das estratégias é a interpretação do patrimônio para visitantes, associada a sua revitalização, concentrando-se em criar atrações históricas e culturais para um mercado ávido por consumi-las. Assim, num contexto de rápido crescimento das várias formas do turismo cultural e de natureza, a interpretação, enquanto veículo de comunicação tornou-se ainda mais crucial para despertar atitudes preservacionistas entre comunidades receptoras, visitantes e empreendedores turísticos (MURTA e GOODEY, 1995 apud BIESEK, 2004, p. 58).

Mesmo aos que responderam à questão anterior, afirmando que o atrativo da Ferrovia do Vinho não impacta o fluxo de clientes em seus estabelecimentos, os mesmos citaram que a permanência da ferrovia é importante para a cidade como um todo, desde a divulgação do município para os demais Estados do Brasil, como para o movimento da economia local e principalmente para a divulgação da cultura italiana aos visitantes.

O entrevistado 1 aponta em sua fala que:

Os nossos clientes não são os turistas que vem fazer o passeio de trem, mas este passeio contribui na geração de empregos, no fortalecimento da economia e consequentemente a população local tendo condições de compra, acabam consumindo os nossos produtos. Ou seja, a ferrovia contribui de forma indireta em nosso negócio e caso ela fosse desativada todos nós enquanto comerciantes iríamos sentir com certeza impactos econômicos.

Conforme Souza (2006), o desenvolvimento local se apresenta como uma proposta de progresso, capaz de possibilitar à própria comunidade uma melhoria no desenvolvimento sócio-cultural, econômico e ambiental com a participação ativa dela. O autor ainda destaca que o turismo se tornou uma fonte de desenvolvimento, capaz de possibilitar aos mercados e economias enfraquecidas a oportunidade de divisas e de novos investimentos. Tais investimentos produzem melhorias não somente para atender aos turistas, mas toda a localidade, como por exemplo a geração de empregos.

A quinta questão busca compreender, através da visão dos comerciantes entrevistados, se a Ferrovia do Vinho é uma atividade turística que contribui para o fortalecimento econômico de Bento Gonçalves e o desenvolvimento local.

Os entrevistados, de forma unânime, responderam que o atrativo provocou uma mudança positiva na cidade, principalmente na Região Central, onde a estação ferroviária está localizada. O entrevistado 1, já com seus quase 80 anos, disse que em suas memórias de infância o local próximo à estação era muito diferente, não existiam tantos moradores pois grande parte da população ficava mais para o interior e os comércios não eram tão diversificados, com tantas opções. O entrevistado ainda afirma que este crescimento ocorreu após os anos 1980 de forma gradativa e foi potencializada nos anos 1990 quando a cidade começou a ser procurada por visitantes para o passeio de trem.

O entrevistado 1 ainda cita que:

[...] eu nasci em 1945 e me lembro ainda quando pequeno de quando íamos à missa na Igreja da Matriz (Cristo Rei) próxima a estação férrea, as ruas eram largas, haviam poucos estabelecimentos, na época chamadas de vendas, muito diferente do que temos hoje. [...] hoje em dia a cidade recebe muitos turistas aqui no Centro da Cidade todos vem para fazer o passeio da Ferrovia do Vinho e acabam levando alguma coisa de lembrança para seus amigos e familiares. Muitos destes comércios aqui cresceram e só estão funcionando graças a estes turistas que vem fazer o passeio, porque aqui no centro não temos mais nada além da estação férrea para despertar a curiosidade dos turistas, diferente do Vale dos Vinhedos ou do Caminho de Pedras que tem várias opções de passeios e alimentação.

O entrevistado 2 relata que Bento Gonçalves possui diversos pontos turísticos, mas que um dos mais procurados é o passeio da Ferrovia do Vinho e este contribui para que assim como ele, outros moradores locais tenham oportunidade de empreender, de aproveitar a vinda de turistas que a ferrovia traz para a cidade. De acordo com o entrevistado, “[...] precisamos pensar fora do óbvio, criar o imaginário, o lúdico para chamar a atenção dos turistas”.

O entrevistado 2 ainda informa que iniciou seu empreendimento em 2020 e hoje já conta com 3 funcionários para atender em seu estabelecimento. O mesmo ainda afirmou que a população busca por oportunidades de trabalho neste segmento voltado a atender aos turistas, pois entende que podem além de

ofertar seus produtos, esclarecer um pouco mais aos visitantes sobre nossos antepassados e a nossa cultura.

De acordo com Souza (2006), o desenvolvimento do turismo em um local deverá sempre considerar o envolvimento e a participação de toda a população local atuando de forma conjunta com os órgãos competentes, sendo que estes serão os responsáveis em conduzir e estimular a população do local para a importância da atividade turística, preparando-as para serem beneficiadas por esse tipo atividade.

Souza (2006) ainda nos traz que a reconstrução do lugar, voltado para o desenvolvimento de suas especialidades, vem ganhando força no contexto de competitividade em que as diferenciações regionais se tornam oportunidades para se estabelecer vantagens perante as relações comerciais. Isto expressa que a capacidade atrativa de cada região ou localidade depende cada vez mais das suas características locais, naturais, econômicas, sociais, culturais e políticas.

O entrevistado 2, continuando em sua fala, diz que assim como ele muitos outros que desejaram empreender neste segmento voltado ao turismo obtiveram sucesso e com isto todos ganham, tanto os turistas, os comerciantes, a população local e o município.

O entrevistado 3 informa que:

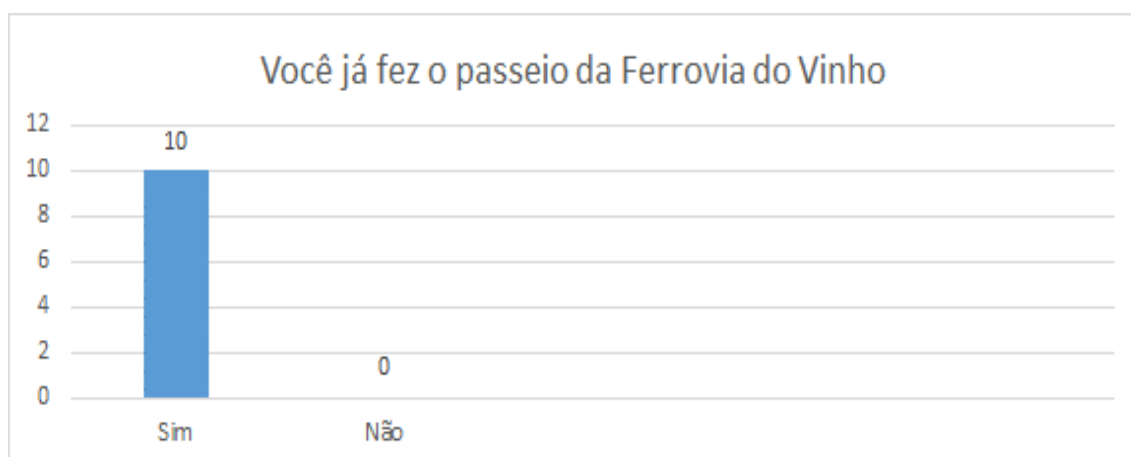
Nasci e cresci em Bento Gonçalves, percebo que as maiores oportunidades de crescimento profissional e econômico na cidade está voltada ao turismo, na exploração e divulgação de nossa cultura aos turistas que aqui buscam conhecer melhor um pouco da cultura italiana. A Ferrovia do Vinho é um atrativo que traz os turistas para a cidade e a nossa responsabilidade é fazer com que esta experiência que eles tiveram durante o passeio se mantenha ao longo do período que aqui estiverem. Quanto mais tempo o turista ficar na cidade, mais ele irá conhecer da nossa cultura, mais ele irá consumir de nossos produtos e serviços e mais ele irá fortalecer a nossa economia. O mais difícil é trazer o turista para a cidade e o passeio já faz isto, o resto depende de cada um de nós."

Corroborando com o entrevistado 3, Buarque (2002) nos traz que o desenvolvimento local deve mobilizar e explorar as potencialidades locais e contribuir para elevar as oportunidades sociais e a viabilidade e competitividade da economia local.

Ainda de acordo com o entrevistado 3, para manter o turista na cidade é necessário que a mesma tenha recursos e opções que satisfaçam o interesse em permanecer no local, caso contrário o único atrativo será o passeio da ferrovia e após ele irá embora. Se faz necessário que a experiência do turista vá além do passeio e que assim todos participem de alguma forma.

Dando continuidade nas entrevistas aos comerciantes, buscando a garantia da aderência às próximas perguntas quanto ao atrativo da ferrovia, foi questionado se os comerciantes locais já haviam realizado o passeio da Ferrovia do Vinho. A figura 43 demonstra as respostas dos comerciantes locais.

Figura 43 – Você já fez o passeio da Ferrovia do Vinho



Fonte: Elaborado pelo autor (2024).

Conforme apresentado na figura 4, todos comerciantes locais que participaram das entrevistas já participaram do passeio da ferrovia, inclusive alguns realizaram o passeio mais de uma vez.

A próxima pergunta, buscou compreender através da visão dos comerciantes locais a partir da sua experiência como visitante alguns pontos referentes ao atrativo. Perguntou-se aos comerciantes como eles veem ou caracterizam o passeio da Ferrovia do Vinho.

As respostas foram diversas e cada um com suas particularidades na forma de olhar a história contada durante o passeio. Para este público a administração do grupo Giordani, responsável pela ferrovia possui um grande desafio, pois são pessoas com famílias que ali viveram estas memórias contadas



por outros, no caso por seus familiares ao longo dos anos e até mesmo em partes ainda do seu dia a dia.

Para uma melhor visualização das respostas obtidas através do questionário, o quadro 3 apresenta algumas das respostas dos comerciantes locais entrevistados.

Quadro 3 – Como você vê ou caracteriza o passeio da Ferrovia do Vinho

|                |                                                                                                                                                           |
|----------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Entrevistado 1 | É uma brincadeira a forma com que caracterizam as nossas origens, mas se não fosse assim acredito que não teria público para o atrativo                   |
| Entrevistado 2 | Os atores, na maioria nossos conhecidos conseguiram realmente demonstrar um pouco da nossa cultura, dançamos como eles e nos divertimos muito.            |
| Entrevistado 3 | A animação realmente é contagiante, já havia ido a muitos anos atrás e o formato apresentado nesta ultima vez que fui ( 2022 ) esta muito mais divertido. |
| Entrevistado 4 | A maior característica que percebi foram as roupas.                                                                                                       |
| Entrevistado 5 | Parece que voltamos ao passado, mesmo sem ter vivido.                                                                                                     |
| Entrevistado 6 | Diversão, do inicio até o final com muita alegria                                                                                                         |
| Entrevistado 7 | Relacionamento entre os atores e os turistas                                                                                                              |

Fonte: Elaborado pelo autor (2024).

Mesmo que todos os comerciantes locais entrevistados da cidade tenham feito o passeio, e sejam de descendência italiana, cada um teve um olhar singular ao ser questionado a respeito de como vê o passeio. Tivemos um caso onde o entrevistado quase sentiu-se ofendido com as encenações apresentadas ao longo do passeio, dizendo que não retrata a realidade vivida naquela localidade. Por outro lado, os demais apreciaram as demonstrações entendendo que tudo faz parte de um contexto lúdico e que se faz necessário para despertar o interesse dos turistas.

Conforme Massoni (2021), os enquadramentos do setor turístico aumentam as controvérsias em torno do patrimônio cultural, pois ele utiliza os dados disponíveis, gerando e/ou reiterando memórias a partir das narrativas que elabora sobre a cidade, sua cultura e seus hábitos.

Contribuindo com as narrativas dos entrevistados quanto a retratação lúdica podemos citar Sebrae (2017), onde destaca que a cadeia produtiva do turismo é definida como a articulação de empresas em oferecer produtos e serviços, seja por bens tangíveis ou ainda intangíveis, com o objetivo de atender a demanda de seu público final e conquistar novos mercados, aumentando o fluxo de pessoas em determinado local.

A próxima seção irá apresentar o resultado da pesquisa realizada com a gestora da empresa Giordani Turismo – Andreia Zucchi, responsável pelo passeio da Maria Fumaça.

#### **4.3 Análise de dados e narrativas da gestora da Ferrovia do Vinho Andreia Zucchi**

Nesta seção serão apresentados os resultados e as discussões da entrevista com a gestora da Giordani Turismo Sra. Andreia Zucchi. A entrevista foi composta por dez questões abertas (Apêndice C - Roteiro de entrevista com a gestora da Giordani Turismo Andreia Zucchi) que são analisadas a partir das respostas obtidas com a gestora no dia 17 de maio de 2024.

A entrevista inicia a partir do questionamento de quem foi o idealizador do passeio e quando o mesmo iniciou, seguido da próxima pergunta referente a origem do passeio de Maria Fumaça.

De acordo com a Sra. Andreia Zucchi, antes da década de 1990 existia um passeio de trem que era operado pela Secretaria de turismo de Bento Gonçalves que se chamava Ferrovia do Vinho. Ele tinha em seu percurso o trajeto saindo de Bento Gonçalves até Jabuticaba, próximo ao rio das Antas, sentido este contrário ao que é operado nos dias atuais. Neste período ainda existia a rede ferroviária, mas já se iniciava o sucateamento das ferrovias. Assim, por conta da segurança e até mesmo da distância do trajeto, sendo de aproximadamente 48km, composto de viadutos, pontes, sete túneis que exigiam

um forte investimento em manutenção e como a rede ferroviária não disponibilizava de recursos financeiros, tais manutenções não eram realizadas, ficando tal trecho não sendo mais operado para o transporte de passageiro e apenas para algumas cargas. Por anos o passeio da Ferrovia do Vinho por Jabuticaba foi muito procurado por contar com belezas naturais, pelas obras de artes ferroviárias, os túneis escavados pelos militares da época entre outras atrações naturais.

No ano de 1992, a rede ferroviária lançou uma licitação para o transporte ferroviário turístico no sentido de Bento Gonçalves, passando por Garibaldi até chegar em Carlos Barbosa compondo os 23km no formato atual. No período da licitação não houve procura devido ao esquecimento de conservação da estação de Bento Gonçalves. Um empresário de Bento Gonçalves na ocasião fez contato com duas empresas de ônibus locais, convidando-as a participar da licitação, no entanto apenas a empresa que opera atualmente demonstrou interesse neste projeto.

Em junho de 1993, parte da estação de Bento Gonçalves - sentido a Carlos Barbosa - foi o primeiro passeio de Maria Fumaça. Todo o produto referente ao passeio foi idealizado e montado pela família Giordani em parceria com o empresário do ramo hoteleiro que fez o convite na ocasião. Existiam as atrações musicais nas estações e nos vagões, onde os músicos iam passando de vagão em vagão interagindo com os turistas, no entanto neste período inicial não existia as degustações, incremento este que aconteceu com o passar dos anos.

No formato inicial, o passeio acontecia apenas nos finais de semana, e o turista fazia o trajeto de Bento Gonçalves até Carlos Barbosa e retornava na mesma locomotiva até o local de embarque em Bento Gonçalves. No formato inicial o passeio tinha aproximadamente três horas de duração, sendo observado pelos idealizadores que o mesmo estava se tornando cansativo e maçante, pois os shows se repetiam no trajeto de retorno. Buscando melhorar a experiência dos turistas, o grupo Giordani implantou o retorno com o transporte via ônibus da própria empresa. O passeio então inicia nos dois sentidos, sendo um deles de Bento Gonçalves para Carlos Barbosa e outro de Carlos Barbosa para Bento Gonçalves.

Em Carlos Barbosa, não existindo os trilhos que davam acesso até o centro da cidade, foi iniciado um trabalho em conjunto com a Prefeitura de Carlos Barbosa e a empresa Tramontina para a construção da plataforma de embarque e desembarque. Tal plataforma não possuía bilheterias e ou sanitários para atender aos turistas. Para a venda de passagens era utilizada uma Igreja que ficava muito próxima da plataforma de embarque e desembarque e o fluxo de compra de bilhetes era baixo, sendo realizado em sua maioria por grupos, onde apenas o guia acessava a Igreja para retirada e acerto dos ingressos, já que a maior procura se dava no trecho de Bento Gonçalves a Carlos Barbosa.

Conforme a visão de Guitarrara (2023):

[...] a recepção de visitantes demanda infraestrutura adequada e a sua manutenção periódica, gerando benefícios em médio e longo prazo para a estrutura do local propriamente dita bem como o melhoramento da rede de transportes, de energia elétrica, de comunicação, além da conservação de sítios históricos, monumentos, praças e locais de grande circulação de pessoas. As melhorias podem ser sentidas também pelas populações que vivem em áreas turísticas e fazem uso de tais serviços diariamente.

A figura 44 demonstra a Igreja (Capitel de Nossa Senhora de Caravaggio) nos dias atuais onde era feita a venda e entrega dos bilhetes no início da operação em 1993 e por alguns anos seguintes.

Figura 44 – Capitel de Nossa Senhora de Caravaggio



Fonte: Bento Gonçalves (2024).

O Capitel de Nossa Senhora de Caravaggio passou por uma reforma promovida pelo grupo Giordani e continua aberto com acesso a população em geral, sendo localizada ao lado da estação Férrea de Carlos Barbosa.

Corroborando com a entrevistada, Ruschmann (1997, p.34) relata que:

Os impactos do turismo referem-se à gama de modificações ou à sequência de eventos provocados pelo processo de desenvolvimento turístico nas localidades receptoras. As variáveis que provocam os impactos têm natureza, intensidade, direções e magnitudes diversas; porém, os resultados interagem e são geralmente irreversíveis quando ocorrem no meio ambiente natural.

Dando continuidade à entrevista, a terceira pergunta questiona como se pensou ou em que foi inspirado os atrativos do formato atual do passeio da Maria Fumaça.

De acordo com a Sra. Andreia Zucchi, os imigrantes italianos possuem como um traço cultural forte a música e a alegria, com corais que se apresentavam na comunidade onde viviam, existia o Filo Italiano (momento de união e compartilhamento entre famílias, vizinhos, amigos), onde as pessoas da própria comunidade saíam de suas casas com instrumentos musicais como o acordeom e violões cantando pela estrada até os salões da comunidade levando alimentos típicos para a festa que ali se formava. Pensando nisso, o formato atual das apresentações durante o atrativo turístico foi proposto em relação ao que representa a música italiana na chegada do imigrante ao Brasil, pois este povo sempre foi muito esperançoso e otimista em relação ao que ele encontrou e nas dificuldades que passou quando chegou na região de Bento Gonçalves. A música foi uma válvula de escape para alegrar e mitigar o sofrimento destes imigrantes que deixaram suas famílias para trás e buscaram por uma oportunidade melhor de vida.

Dias (2005) comenta que a atividade turística pode servir para fomentar a preservação e conservação da herança cultural que passa a ser a origem de atratividade para os visitantes, gerando receita tanto para o local quanto para a conservação do patrimônio cultural.

Ao ser questionada quanto aos fatores de sucesso do passeio de Maria Fumaça, qual deles que pode ser considerado como imprescindível a entrevistada relata que:

“Inicialmente era a Maria Fumaça, a locomotiva a vapor, ela é ainda até hoje, por que são locomotivas de 1940, locomotivas que utilizam lenha, briquetes, elas são originais, existe todo um processo de aquecer o fogo as seis horas da manhã, para aquecer e formar o vapor e aí então ela poder andar, não existe nada modificado neste processo, inclusive cada vez mais está ficando difícil conseguir peças para manutenção”.

Na figura 45, pode-se observar na estação de Bento Gonçalves uma das locomotivas utilizadas no passeio da Maria Fumaça. A locomotiva é a Mikado 156, locomotiva a vapor fabricada nos Estados Unidos em 1941.

Figura 45 – Locomotiva Mikado 156 na estação de Bento Gonçalves



Fonte: Autor (2024).

A procura por outras locomotivas é feita a nível Brasil para verificar a possibilidade de aquisição, troca ou até mesmo confecção de peças de reposição. Existe em alguns casos, muito raros, momentos onde a locomotiva fica inoperante, sendo necessário a utilização de uma outra locomotiva a diesel do início da década de 1960, sendo uma das primeiras locomotivas a diesel. Apesar da substituição da locomotiva, raras são as pessoas que optam por cancelar o passeio.

Além da procura da locomotiva a vapor, os turistas buscam também as atrações no trem, as histórias que são contadas sobre a chegada dos imigrantes e como se desenvolveu a região de Bento Gonçalves. Também é apresentada a importância das ferrovias, das locomotivas a vapor e nas estações por onde os turistas passam eles apreciam a história que é contada da chegada dos imigrantes em 1875, relata a Sra. Andreia Zucchi.

Outro ponto imprescindível durante o passeio é a música, ela faz a diferença no passeio, os turistas cantam, dançam, se emocionam quando entram

os corais, por que muitos destes turistas relatam que nunca mais haviam sido convidados para dançar por uma pessoa estranha e o sorriso em seus rostos nasce de forma instantânea.

Dando continuidade a entrevista, passamos para um outro bloco de perguntas, agora voltado à economia local. Questionou-se de que forma o passeio de Maria Fumaça contribuiu e contribui para o município de Bento Gonçalves em termos econômicos e turísticos.

O trade turístico (atividade econômica representada pelo conjunto de transações compra e venda de serviços turísticos efetuadas entre os agentes econômicos do turismo), tinha este anseio de ver o turismo se desenvolver ainda com a Ferrovia do Vinho que fazia o trecho de Bento Gonçalves até Jabuticaba, mesmo sem ter a estrutura que possui nos dias atuais. Nesta época os turistas vinham de Porto Alegre e região metropolitana para Bento Gonçalves para fazer o passeio, no entanto após a desativação do atrativo, os turistas pararam de vir. A experiência do passeio antes da década de noventa trouxe o engajamento das comunidades, das prefeituras de Bento Gonçalves, Garibaldi e Carlos Barbosa que ajudaram a empresa Giordani na recuperação da linha férrea que cruzava seus municípios com a Maria Fumaça.

No início do passeio da Maria Fumaça, em 1993, a cidade ainda não estava preparada para receber e manter o turista na localidade, em Bento Gonçalves: existiam apenas dois hotéis, restaurantes apenas com pratos típicos italianos e churrascarias. Após cinco anos, por volta de 1998, com a crescente demanda dos turistas ao município motivados pelo passeio da Maria Fumaça, muitos se programavam para ficar entre cinco e seis dias na cidade, no entanto havia a reclamação por parte dos turistas da falta de opção gastronômica, sendo servido sempre o mesmo cardápio aos turistas, diferente do que temos nos dias atuais, com um portfólio muito maior de opções.

Na região havia apenas duas vinícolas que recebiam os turistas, a Vinícola Aurora e a Maison Pouget na saída para Garibaldi, que inclusive não está mais ativa. Neste mesmo período iniciava o passeio no Caminhos de Pedras e o projeto no Vale dos Vinhedos das vinícolas recebiam grupos para realização de jantares com os corais nas vinícolas.



Diversas foram as reuniões para contribuir com o desenvolvimento do turismo, como os acessos à cidade, a própria sinalização, folheterias, restaurantes, novas pousadas e hotéis, lojas de conveniências, entre outras ofertas que suprissem as necessidades dos turistas. Estas melhorias são necessárias para trazê-los aos eventos durante a semana, diferente dos turistas de lazer que procuram Bento Gonçalves nos finais de semana.

Souza (2006), nos apresenta que o turismo e o desenvolvimento local estão interligados, como o processo mútuo desta engrenagem da economia local, mediante o aproveitamento dos recursos físicos, humanos, ambientais e outros. Estes recursos estimulam a vinda dos turistas para uma determinada localidade, fazendo com que a economia seja impulsionada, sendo possível a melhora da qualidade de vida, através de rendimentos de impostos que geram a possibilidade do aumento da oferta de serviços e infraestrutura da comunidade, bem como favorece a criação de estradas, escolas, parques, clínicas médicas, instalações recreacionais, entre outros.

Até o ano 1998 os passeios da Maria Fumaça aconteciam apenas aos finais de semana, tendo uma boa procura e ocupação dos vagões nos horários ofertados aos turistas. Com o crescimento orgânico do turismo na região e o desenvolvimento do comércio local, uma operadora renomada de turismo buscou a abertura de um horário alternativo de atendimento de seus clientes durante a semana de forma exclusiva. Como o formato de estadia dos grupos de turistas na Serra Gaúcha eram de 7 dias, chegando no sábado e saindo na semana seguinte aos sábados, o passeio da Maria Fumaça ficaria deslocado de suas agendas. Esta empresa precisava oferecer produtos para preencher a agenda de visitação ao longo da semana, por este motivo buscaram a Giordani Turismo para realizar um passeio exclusivo nas quartas-feiras. Após esta ativação durante a semana, a demanda foi crescendo e o turista já vinha para Bento Gonçalves realizar o passeio da Maria Fumaça, também almoçar, visitar uma cantina, ir até a Tramontina em Carlos Barbosa e sem perceber o crescimento aconteceu de forma espontânea.

Assim, houve uma modificação do perfil dos turistas que visitam o atrativo.

Conforme a Sra. Andreia Zucchi, os turistas que buscam o passeio da Maria Fumaça são diferentes dos que buscam o Vale dos Vinhedos e o Caminho

de Pedras. O turista que vem até a estação férrea pode ser classificado em dois grupos, sendo eles o turista de massa e o turista particular. O turista de massa é considerado aquele que vem em grupos com uma operadora, um guia turístico. Geralmente é um turista com um poder aquisitivo um pouco menor, mas que tem condições de realizar o passeio. Este perfil de turista é de extrema importância pois traz uma grande quantidade de pessoas, quantidade esta que se faz necessária para a viabilidade do passeio. Neste grupo também estão escolas, grupos de terceira idade, entre outros.

O outro grupo que também procura a Maria Fumaça é o turista particular, caracterizado por se deslocar sem o auxílio de terceiros como agentes ou guias. Normalmente estes vêm do próprio Estado do Rio Grande do Sul, Santa Catarina ou até mesmo do Paraná e vem de carro até a cidade. Dentro desta classificação de turista particular, também estão contemplados aqueles que chegam via aeroporto e que locam veículos para o seu deslocamento.

Indo já para a parte final da entrevista, perguntou se futuramente há outros projetos da Giordani quanto ao passeio e novos atrativos.

De acordo com a Sra. Andreia Zucchi, existem novos projetos, sendo um deles na fronteira do Brasil com o Uruguai, mais precisamente em Santana do Livramento, chamado de Trem do Pampa.

Santana do Livramento possui semelhanças com Bento Gonçalves, sendo também uma região vinícola em pleno desenvolvimento, onde empresas vinícolas de Bento Gonçalves estão expandindo suas operações para a região. A região possui como atrativo turístico os Free Shops, recebendo diversos turistas, no entanto carece de novos atrativos para potencializar ainda mais o turismo e o desenvolvimento local.

De acordo com a entrevistada:

“Aquilo que vivemos com a Giordani turismo a 32 anos atrás em Bento Gonçalves, iremos viver novamente em Santana do Livramento, pois eles estão iniciando agora a olhar para o turismo, desenvolver o local, promover a cidade como região turística”.

O projeto do Trem do Pampa está a quatorze anos no papel, onde durante parte deste período foi para atender as normativas, regulamentações e requisitos

físicos e burocráticos que a ANTT (Associação Nacional de Trânsito Terrestre) exige. Tais requisitos vão desde a revitalização das estações férreas, ativação das linhas ferroviárias entre outros.

Atualmente a linha já está estruturada com quatro colaboradores trabalhando no local e aguarda apenas a liberação para iniciar as atividades. O atrativo turístico será realizado em um trem panorâmico que terá o mesmo apelo musical da Maria Fumaça, no entanto com músicas gaúchas e com degustação de vinhos e sucos. Na figura 46 pode-se observar o Trem do Pampa.

Figura 46 – Trem do Pampa



Fonte: Trem do Pampa (2024)

Ao turista será ofertada a oportunidade de viver uma experiência imersiva na cultura gaúcha além de contemplar a natureza local.

A Giordani Turismo está trabalhando em paralelo com o projeto do Tchau Bus, trata-se de um ônibus panorâmico que irá operar em Bento Gonçalves inicialmente aos finais de semana e conforme demanda será expandido para os demais dias da semana. O Tchau Bus irá levar os seus passageiros pelos

principais pontos da cidade de Bento Gonçalves, passando pelo Vale dos Vinhedos indo até a cidade de Monte Belo/RS, região esta que também tem como principal atrativo as suas vinícolas.

O grupo Giordani foi o pioneiro no Rio Grande do Sul em proporcionar aos turistas uma imersão na cultura italiana e busca em cada detalhe retratar a chegada dos imigrantes na região, mas sem deixar de olhar para o futuro, buscando novas experiências, explorando a cultura ítalo-gaúcha aos seus visitantes.

Dando continuidade na tese, o próximo capítulo irá apresentar as considerações finais deste trabalho.

## 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente trabalho teve como o objetivo geral deste estudo investigar e refletir a respeito das percepções quanto a ativação da Ferrovia do Vinho para a divulgação da cultura italiana e o desenvolvimento local a partir das narrativas dos turistas que usufruíram do atrativo, dos comerciantes locais próximos a estação férrea de Bento Gonçalves e a gestora da Ferrovia do Vinho. Para esta reflexão, iniciou-se com uma pesquisa teórica a qual deu embasamento sobre os temas objeto deste estudo e após uma relação teórica com as entrevistas dos atores locais.

Bento Gonçalves foi um dos berços dos imigrantes italianos em 1875 e a sua cultura ultrapassou gerações, mantendo presente seus hábitos, costumes e tradições ao longo dos anos até os dias atuais. As estradas de ferro serviram durante anos para o transporte de pessoas e cargas e, gradativamente, foram surgindo novas rotas ferroviárias na região, inclusive fazendo ligação para fora do Estado do Rio Grande do Sul através da ferrovia tronco Sul e seus acessos secundários. Tais evoluções de acesso ferroviário contribuíram para o desenvolvimento local e econômico na região, sendo Bento Gonçalves um local importante para ligação com a Região Sudeste do país.

As ferrovias no Brasil viveram o seu ápice na década de 1950, mais precisamente em 1958 onde sua malha ferroviária atingiu cerca de 38.000 km com seus trilhos. No entanto com o passar dos anos e com o projeto de aceleração do Brasil com foco no modal rodoviário, as ferrovias foram perdendo espaço para os caminhões e de forma natural os investimentos no modal férreo foram ficando cada vez menores, a ponto de iniciar um sucateamento devido à falta de manutenção e conservação das linhas, equipamentos e estações ferroviárias.

Como proposta de manutenção e conservação das ferrovias, o governo iniciou um projeto, ainda na década de 1970, de reutilização das ferrovias para o transporte de passageiros com a exploração do turismo. Em Bento Gonçalves não foi diferente, iniciando-se um passeio de trem no trecho ferroviário que liga a estação de Bento Gonçalves até a estação de Jabuticaba. O passeio funcionou por quase 20 anos, e no início da década de 1990, o governo iniciou

o processo de licitações para que empresas privadas operarem as linhas agora transformadas exclusivamente em linhas turísticas.

Em 1993 a empresa Giordani Turismo, após ter atendidos os requisitos da licitação passou a operar na linha férrea, no entanto no sentido contrário ao que era realizado o passeio até então. O novo trajeto parte da estação de Bento Gonçalves passando por Garibaldi até Carlos Barbosa. Em Carlos Barbosa ainda não existia a plataforma de embarque e desembarque e também não chegavam os trilhos até a região central da cidade, local onde fica a estação de Carlos Barbosa. Acreditando no projeto de divulgação da cultura e na oportunidade de desenvolvimento local as prefeituras contribuíram na expansão da linha férrea e na construção da plataforma que na ocasião servia apenas para embarque e desembarque de passageiros, sendo as passagens comercialização em uma pequena Igreja em Carlos Barbosa, nas proximidades da plataforma.

Com o passar dos anos, e devido ao fluxo de turistas que buscavam o atrativo, a empresa foi se adequando à nova realidade e a nova necessidade de atender da melhor forma os seus clientes, agora então como um espaço adequado para a venda de seus bilhetes de embarque e com todo o suporte necessário aos seus turistas nas estações. Em paralelo a cidade foi crescendo e se desenvolvendo localmente com o olhar voltado para o turismo, buscando entender o que os turistas buscam na cidade, na preservação de seus patrimônios, na divulgação de sua cultura e assim funcionando como um elo de ligação entre a comunidade e os atrativos.

O turismo promove esta revalorização do patrimônio cultural, incentivando a implementação de projetos e atividades de revitalização aumentando a compreensão e participação da comunidade com a história, cultura e tradições locais. A comunidade percebe nos atrativos a oportunidade de empregos de forma direta e indireta através dos comércios locais, além de se beneficiarem da revitalização da cidade como um todo, desde os acessos, a identificação, a iluminação e o comércio em geral para atender aos turistas.

A divulgação da cultura e o desenvolvimento local foram abordados através dos questionários aplicados aos atores locais de Bento Gonçalves durante a realização deste trabalho. Três grupos de atores foram formados para estas entrevistas, sendo eles compostos primeiramente pelos turistas que

usufruíram o passeio da Maria Fumaça, posteriormente aos comerciantes da região central nas proximidades da estação de Bento Gonçalves e por fim com a Sra. Andreia Zucchi, gestora da empresa Giordani Turismo, responsável pelo atrativo da Maria Fumaça.

Para cada um dos atores entrevistados foram criados questionários abordando de formas diferentes os temas relacionados a cultura italiana presente no passeio da Maria Fumaça e a importância do atrativo para o desenvolvimento local de Bento Gonçalves.

Durante a aplicação das entrevistas aos turistas, foi constatado que estes vêm de diversas localidades do Brasil, sendo que 40% dos entrevistados vieram da Região Sudeste, seguidos de 25% da Região Centro Oeste. Estes dados possuem relevância para analisarmos a abrangência que o atrativo possui e o interesse que desperta aos turistas em conhecer um pouco da cultura italiana apresentada através das músicas, danças e encenações durante o passeio da Maria Fumaça. Outro ponto relevante na construção do questionário aos turistas foi identificar a faixa etária dos mesmos que em sua grande parte (80% dos entrevistados) possuem idades entre 41 e 60 anos de idade.

Dos turistas que vem a Bento Gonçalves, 70% dos entrevistados buscam a escolha do passeio da Ferrovia do Vinho pela oportunidade de conhecer um pouco mais da cultura gaúcha e dos imigrantes italianos e outra característica é que grande parte destes vem através de agências de turismo. Ao finalizar o passeio 70% dos entrevistados afirmaram que o maior sentimento foi a alegria, que mesmo ao entenderem um pouco mais do sofrimento da chegada dos imigrantes italianos ao Brasil, a alegria foi um sentimento que nunca lhes faltou e esta alegria é demonstrada nas encenações durante o passeio.

Em resposta ao primeiro objetivo específico deste trabalho, que foi buscar entender qual a percepção de cultura que o turista absorve após conhecer o atrativo, ficou constatado que a imersão cultural inicia-se desde o primeiro contato já na estação de embarque com os atores do grupo Giordani interpretando canções, dançando, servindo degustações de vinhos e a própria roupa típica de época simboliza a cultura dos imigrantes italianos. Cultura esta que continua ao longo do passeio durante o deslocamento na locomotiva, bem como durante as paradas nas estações seguintes até o desembarque final.

Também foi verificado que todos os entrevistados iriam permanecer apenas um dia em Bento Gonçalves, não pernoitando na cidade. Destes entrevistados, 85% iriam realizar a visita em outro ponto turístico da cidade no mesmo dia, no entanto sem aderir aos demais serviços que a cidade oferece, tais como alimentação, hospedagem e demais espaços culturais devido a falta de tempo de permanência, fato este que contribuíram com o comércio e o desenvolvimento local.

Ficou constatado através das entrevistas aos turistas que existem oportunidades de uma maior divulgação dos atrativos turísticos da região por parte das agências de turismo ao oferecer os pacotes aos turistas, deixando assim a cidade mais atrativa para o turismo e para a permanência dos visitantes.

Na figura 47 podemos observar as principais palavras trazidas pelos turistas durante as entrevistas.

Figura 47 – Nuvem de ideias dos turistas entrevistados



Fonte: Elaborado pelo autor com base nos dados coletados nas entrevistas (2024).

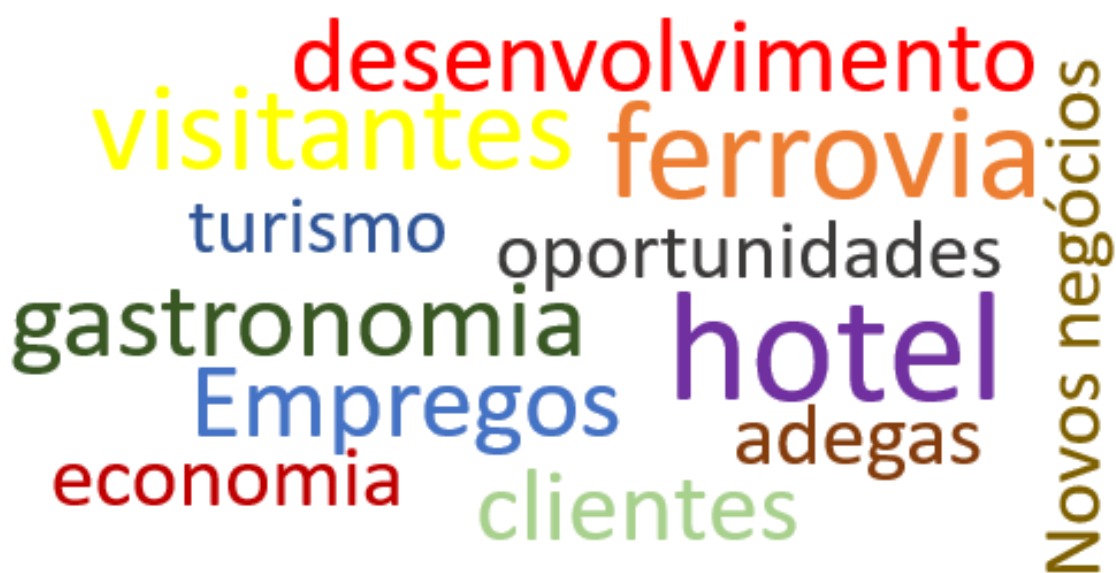
Quanto aos comerciantes locais e já respondendo ao segundo objetivo específico, que foi identificar a percepção dos comerciantes locais quanto a importância do turismo através da ferrovia para o fomento e desenvolvimento local, todos possuem suas atividades econômicas voltadas à comunidade local



e ao turismo, sendo estes dos segmentos gastronômicos, hoteleiros, adegas, tabacarias e lojas de souvenirs. Foi constatado que a Ferrovia do Vinho possui relevância no fluxo de clientes de seus estabelecimentos. O fluxo de clientes em seus estabelecimentos tende a aumentar nos finais de semana, período este onde existe uma maior flexibilidade de horários de saídas do passeio e quantidade de turistas em torno da estação de Bento Gonçalves.

Corroborando com a temática do segundo objetivo específico, questionou-se se a Ferrovia do Vinho é uma atividade turística que contribui para o fortalecimento econômico de Bento Gonçalves e o desenvolvimento local. Os entrevistados de forma unânime responderam que o atrativo provocou uma mudança positiva na cidade, principalmente na região central, onde a estação ferroviária está localizada. Tais mudanças aconteceram após a década de 90, período este onde o passeio passa a ser administrado pelo Grupo Giordani Turismo e aumentam o número de visitantes na cidade. Na figura 48 estão as principais palavras trazidas pelos comerciantes durante as entrevistas.

Figura 48 – Nuvem de ideias dos comerciantes entrevistados



Fonte: Elaborado pelo autor com base nos dados coletados nas entrevistas (2024).

Quanto ao terceiro objetivo específico, foi investigar com a gestora da Ferrovia do Vinho se existem novos projetos para expansão da linha férrea ou

novos atrativos fomentando a cultura local. O Grupo Giordani Turismo possui em seus planos a curto prazo a implantação de um passeio de ônibus panorâmico percorrendo os principais pontos turísticos de Bento Gonçalves, passando pelo Vale dos Vinhedos indo até a cidade de Monte Belo/RS, cidade está que tem como principal atrativo as vinícolas. Outro projeto já iniciado, em fase de ajustes finais, é o Trem do Pampa, um atrativo semelhante ao que a empresa possui em Bento Gonçalves, no entanto com o apelo a cultura gaúcha, sendo este realizado em uma locomotiva mais moderna percorrendo a região de Santana do Livramento.

O grupo possui outros planos para expansão dos negócios turísticos, no entanto nenhum ligado ao atual passeio da Ferrovia do Vinho, mas sim a novos projetos dentro da cidade de Bento Gonçalves e também para demais cidades com potencial turístico.

Fundamentado nas entrevistas foi possível perceber que a cultura italiana está presente no passeio da Ferrovia do Vinho sendo apresentada nas encenações dos integrantes do atrativo, nas músicas, nas danças e nas vestimentas utilizadas pelos participantes. Ainda de acordo com as entrevistas, pode-se entender através das narrativas dos comerciantes locais que a Ferrovia do Vinho contribui para o desenvolvimento local e econômico de Bento Gonçalves. O grupo Giordani continua em expansão com novos projetos voltados ao turismo e a divulgação da cultura italiana e gaúcha.

Na figura 49 estão as principais palavras trazidas pela Sra. Andrea Zucchi.

Figura 49 – Nuvem de ideias da entrevista com a Sra. Andrea Zucchi



Fonte: Elaborado pelo autor com base nos dados coletados nas entrevistas (2024).

Através de um cruzamento de ideias a partir respostas dos atores que integraram esta pesquisa, percebeu-se que algumas palavras foram comuns como por exemplo a cultura, o turismo, o desenvolvimento, visitantes, oportunidades.

Por fim, diante dessa abordagem, chegamos à conclusão através das narrativas dos atores que participaram deste trabalho que sim a Ferrovia do Vinho divulga através da sua atratividade turística a cultura italiana e que a mesma possui relevância no crescimento econômico não somente em Bento Gonçalves, mas na região em seu entorno, contribuindo de forma positiva no desenvolvimento local.

Uma reflexão minha que fica ao final deste trabalho é de tentar imaginar como seria Bento Gonçalves caso não houvesse a exploração do turismo como vetor para o desenvolvimento local e se caso não houvessem os atrativos de divulgação da cultura italiana, assim como a Ferrovia do Vinho, se a localidade teria a mesma procura que existe atualmente.

Como dificuldades encontradas durante a construção desta tese, pode-se observar a questão da distância geográfica entre o local de estudo e o de origem do pesquisador, a falta de acesso em alguns momentos, seja devido a pandemia

ou devido às chuvas que assolaram a região e a própria disponibilidade de agendas com a gestora da Ferrovia do Vinho.

Após o término deste trabalho, sugere-se como tema de uma nova pesquisa, verificar e analisar o desenvolvimento do passeio do Trem do Pampa que irá divulgar através do atrativo a cultura gaúcha, buscando transmitir ao longo dos trilhos os hábitos, costumes e a tradição do gaúcho.

## REFERÊNCIAS

AFONSO, José Leonardo Marcelo. **Potenciais impactos socioeconômicos e ambientais na ativação de trem turístico na zona da mata mineira.** Dissertação (mestrado) - Programa de Pós-Graduação em Ambiente Construído da Universidade Federal de Juiz de Fora. 2017. <https://www2.ufjf.br/ambienteconstruido/files/2017/05/Disserta%c3%a7%c3%a3o-Jos%c3%a9-Leonardo-Marcelo-Afonso-ilovepdf-compressed.pdf>. Acesso em 15 jan. 21.

ANDRADE, J.V. **Turismo:** fundamentos e dimensões. São Paulo: Ática, 1995.

ALLIS, Thiago. **Turismo, patrimônio cultural e transporte ferroviário:** um estudo sobre as ferrovias turísticas no Brasil e Argentina. Dissertação (mestrado) – Programa de Pós-graduação em Integração da América Latina, Universidade de São Paulo, 2006.

ALVES, T.; SIMÕES, J. M. **Reestruturação produtiva, oferta de serviços de turismo e lazer e impactos no desenvolvimento local** – O caso de São Pedro do Sul. In: CAVACO, C. (Coor.). **Turismos e lazeres.** Coletânea de Artigos. Centro de Estudos Geográficos, Universidade de Lisboa. 1996. p.40-53. (Estudos para o Planejamento Regional e Urbano, 45).

ANTT. Associação Nacional dos Transportadores Terrestre. **Transporte Ferroviário:** contexto físico. Disponível em: <https://appweb2.antt.gov.br/carga/ferroviario.asp>. Acesso em mar. 21.

ASSMANN, Aleida. **Espaços da Recordação:** formas e transformações da Memória Cultural. Campinas: Editora da UNICAMP, 2011.

BARAT, Josef. **Transportes e industrialização no Brasil no Período 1885 – 1985.** Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1991, v.279, p.107-127.

BARBOSA, Ycarim Melgaço. **História das viagens e do turismo.** São Paulo: Aleph, 2002 (Coleção ABC do Turismo).

BARDIN, Laurence. **Análise de conteúdo.** Lisboa: Edições 70, 1977.

BARRETO, Margarita. **Turismo e legado cultural:** as possibilidades do planejamento. 6.ed. Campinas: Papirus, 2006.

\_\_\_\_\_. **Manual de iniciação ao estudo do turismo.** Campinas: Papirus, 1995.

BASTOS, Maria Helena Camara. **Eu- professor – construindo a história da Educação Brasileira:** Memórias de Professores. Lajeado: Caderno Pedagógico, 1999.

BATISTA, Grace M. **Turismo e desenvolvimento local**: uma alternativa para as comunidades brasileiras. 5.º Encontro Nacional de Empreendedorismo, UFC, 2003.

BENI, Mário Carlos. **Análise estrutural do turismo**. 3.ed. rev. e ampl. São Paulo: Ed. SENAC São Paulo, 2000. 517p.

BENTO GONÇALVES. **História da imigração**. Disponível em: <http://www.bentogoncalves.rs.gov.br/a-cidade/historia-da-imigracao>. Acesso em 20 jan. 2021.

BENTO GONÇALVES. **Desenvolvimento econômico**. Disponível em: <https://bentogoncalves.atende.net/cidadao/noticia/desenvolvimento-economico-bento-tem-mais-de-2700-empresas-abertas-em-2023#:~:text=Atualmente%20o%20munic%C3%ADpio%20tem%20um,atuam%20no%20setor%20de%20com%C3%A9rcio>. Acesso em 02 mar. 2024.

BOULLÓN, Roberto C. **Planejamento do espaço turístico**. Bauru-SP: EDUSP, 2002.

BRASIL. Decreto Lei nº 25, de 30 de novembro de 1937. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto-lei/del0025.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del0025.htm). Acesso em: 16 abril 2023.

BRASIL. **Plano Nacional do Turismo**: diretrizes, metas e programas 2003-2007. Ministério do Turismo, Brasília, DF, 29 abr. 2003.

BORGES, Barsanufu Gomides. O Despertar dos Dormentes In: **A Era Ferroviária**. Goiânia: Cegraf-UFG, 1990.

BUARQUE, Sergio C. **Construindo o desenvolvimento local sustentável**. Metodologia de planejamento. Rio de Janeiro: Garamond, 2002. CAMARGO, Laura Alice Rinaldi. O turismo no meio rural e a interpretação do patrimônio. UESC/UFBA). Disponível em: [https://www.anptur.org.br/anais/anais/files/2/Artigo\\_27.pdf](https://www.anptur.org.br/anais/anais/files/2/Artigo_27.pdf). Acesso em 04 mar.24.

CAIXETA-FILHO, J.V.; MARTINS, R.S.; OLIVEIRA, J.C.V. et al. Particularidades das modalidades de transporte. In: CAIXETA-FILHO, J.V.; GAMEIRO, A.H. (Org.). **Transporte e Logística em sistemas agroindustriais**. São Paulo: Atlas, 2001.

CASTROGIOVANNI, Antônio C. **Apreensão e compreensão do espaço geográfico**. 6ª edição. Porto Alegre: Medição, 2008.

CARDOSO, A.; ZAMIN, F. (Org.). **Patrimônio ferroviário no Rio Grande do Sul**: inventário das estações 1874-1959. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado da Secretaria da Cultura do RS. Porto Alegre: Palotti, 2002.

CARVALHO, Paulo. **Patrimônio e (re) descoberta dos territórios rurais**. Boletim Goiano de Geografia. V.23(2), p. 173- 196, 2003.

CORIOLOANO, M. T. Luzia Neide. **Turismo**: prática social de apropriação e de dominação de territórios. Enpublicación: América Latina: cidade, campo e turismo. AmaliaInés Geraiges de Lemos, Mónica Arroyo, María Laura Silveira. CLACSO, Consejo Latino-americano de Ciencias Sociales, San Pablo. Diciembre 2006.

CRUZ, Rita de Cássia. **Política de Turismo e Território**. 2. ed. São Paulo: Contexto, 2001.

DIAS, Reinaldo. **Introdução ao turismo**. São Paulo: Atlas, 2005.

DNIT. **A invenção da locomotiva**. Disponível em: <https://www.gov.br/dnit/pt-br/assuntos/ferrovias/historico>. Acesso em 10 de maio 22.

DI RONÁ, Ronaldo. **Transportes no Turismo**. Barueri: Editora Manole, 2002.

DIAS, Jose Roberto de Souza. **Caminhos de Ferro do Rio Grande do Sul**: uma contribuição ao estudo da formação histórica do sistema de transportes ferroviários no Brasil Meridional. São Paulo: Ed. Rios, 1986.

FARIA, Sérgio F. S. **Fragmentos da história dos transportes**. São Paulo: Aduaneiras, 2001.

FONSECA, João Jose Saraiva. **Metodologia da pesquisa científica**. Ceará: UECE, 2002.

FONSECA, M. C. L. et al. **O patrimônio em processo**: trajetória da política federal de preservação no Brasil. 1997.

FORTES, A. B. **Histórico da Viação Férrea do Rio Grande do Sul**. [s.n.t.], 1964.

FROSI, Vitalina Maria e MIORANZA, Ciro. **Imigração Italiana no Nordeste do Rio Grande do Sul**: Processos de formação e evolução de uma comunidade ítalo-brasileira. Caxias do Sul: Editora Movimento, 1975.

FUNARI, Pedro Paulo; Pinsky, Jaime (orgs.). **Turismo e patrimônio cultural**. 5.ed. São Paulo: Contexto, 2012.

GAÚCHA, Jornal Gaucha Zh. Disponível em: <https://gauchazh.clicrbs.com.br/cultura-e-lazer/almanaque/noticia/2019/04/voce-sabe-qual-foi-o-primeiro-trecho-ferroviario-do-rs-cjuh7vw64026i01rtxcpdiohn.html>. Acesso em 29 jan. 24.

GIL, Antonio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 4.ed. São Paulo: Atlas, 2002.

GOLDENBERG, M. **A arte de pesquisar**. Rio de Janeiro: Record, 1997.

GOMBRICH, E. **A História da arte**. Rio de Janeiro: LTC, 1999.

GONÇALVES, José Reginaldo Santos. 2002. **A Retórica da Perda**: os discursos do patrimônio cultural no Brasil. Rio de Janeiro: Editora UFRJ.

GONDAR, Jô. **Quatro proposições sobre memória social**. In: \_\_\_\_\_; DODEBEI, Vera Lucia Doyle Louzada de Mattos (Org.). O que é memória social? Rio de Janeiro: Contracapa, 2005. p. 11-26.

GOLDENBERG, M. **A arte de pesquisar**. Rio de Janeiro: Record, 1997.

GUIARRARA, Paloma. **Turismo no Brasil**. Disponível em: <https://revistaahoradaverdade.com.br/turismo-3/>. Acesso em 18 nov. 2023.

HALBWACHS, Maurice. **A Memória coletiva**. São Paulo: Centauro, 2006.

HOLANDA, Luciana Araújo de; VIEIRA, Marcelo Milano Falcão. Sobre a falácia da relação direta entre turismo e desenvolvimento local. In: CARVALHO, Cristina Amélia; VIEIRA, Marcelo Milano Falcão (Orgs). **Organizações, cultura e desenvolvimento local**: a agenda de pesquisa do Observatório da Realidade Organizacional. Recife: EDUFEPE, 2003. p.275-287.

HORTA, Maria de Lourdes P.; GRUNBERG, Evelina; MONTEIRO, Adriane Queiroz. **Guia Básico de Educação Patrimonial**. Brasília: Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, Museu Imperial. Pág. 125-129, 1999.

IBGE, Biblioteca. **Museu Ferroviário Estação Guia de Pacobaíba**: Locomotiva Baroneza. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?id=445551&view=detalhes#:~:text=A%20Locomotiva%20Baroneza%20foi%20a,de%20Mau%C3%A1%20Dona%20Maria%20Joaquina>. Acesso em 04 dez. 23.

IGNARRA, Luiz Renato. **Fundamentos do Turismo**. São Paulo: Pioneira, 1998.

IPHAN, Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. **Patrimônio material e imaterial**. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br>. Acesso em 14 mar. 23.

IZQUIERDO, Ivan. **Memória**. Porto Alegre: Artmed, 2002.

JORNAL DO COMÉRCIO. **Cultura**: instrumento musical caro aos gaúchos, a gaita chegou ao estado com os imigrantes. 20 de maio de 2020. Disponível em: <https://www.jornaldocomercio.com/ conteudo/cultura/2020/05/739869-instrumento-musical-caro-aos-gauchos-a-gaita-chegou-ao-estado-com-os-imigrantes.html>. Acesso em 15 jan. 21.



KEEDI, Samir. **ABC do Comércio Exterior**: abrindo as primeiras páginas. 3.ed. São Paulo: Aduaneiras, 2007.

KRIPPENDORF, J. **Sociologia do Turismo**: para uma nova compreensão do lazer e das viagens. Trad., Contexto Traduções. 3. ed. São Paulo: Aleph, 2003.

LACAY, M. C. et al. **Cadeia produtiva do turismo**: resumo dos resultados do estudo da região turística do litoral do Paraná — Brasil. In: SEMINÁRIO DE PESQUISA EM TURISMO DO MERCOSUL, 6., 2010, Caxias do Sul. Anais eletrônicos. Disponível em: [https://www.ucs.br/ucs/eventos/seminarios\\_semintur/semin\\_tur\\_6/arquivos/04/Cadeia%20Produtiva%20do%20Turismo%20Resumo%20dos%20Resultados%20do%20Estudo%20da%20Oda.pdf](https://www.ucs.br/ucs/eventos/seminarios_semintur/semin_tur_6/arquivos/04/Cadeia%20Produtiva%20do%20Turismo%20Resumo%20dos%20Resultados%20do%20Estudo%20da%20Oda.pdf). Acesso em: 20 mar. 2023

LIMA & OLIVEIRA. **Elementos endógenos do desenvolvimento regional**: considerações sobre o papel da sociedade local no processo de desenvolvimento. Revista FAE, Curitiba, v.6, n.2, maio/dez. 2003.

LYNCH, Kevin. **A imagem da cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 2011.

MATTOZZI, I. **Currículo de História e educação para o patrimônio**. Educação em Revista, Belo Horizonte, n. 47, p. 135-155, jun. 2008.

MARINHO, M. L. C. **O Discurso do sujeito coletivo**: uma abordagem qualiquantitativa para a pesquisa social. Trabajo Social Global-Global Social Work, v. 5, n. 8, p. 90-115, 2015. Disponível em: <http://hdl.handle.net/10481/36792>. Acesso em: 10 nov. 23

MASSONI, Luis Fernando Herbert. **Informação, comunicação, memória e cidade**: lembranças e esquecimentos nas narrativas turísticas sobre Porto Alegre e seu patrimônio cultural. 2021. Tese (doutorado). Programa de Pós-graduação em Comunicação da Faculdade de Biblioteconomia. Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, 2021.

MATOS, Odilon Nogueira de. Café e Ferrovias. **A Evolução Ferroviária de São Paulo e o Desenvolvimento da Cultura Cafeeira**. 4.ed. Campinas: Pontes, 1990.

MTUR, Ministério do Turismo. **Turismo Cultural**: orientações básicas. / Ministério do Turismo, Secretaria Nacional de Políticas de Turismo, Departamento de Estruturação, Articulação e Ordenamento Turístico, Coordenação-Geral de Segmentação. – 3. ed.- Brasília: Ministério do Turismo, 2010. Disponível em: [http://www.turismo.gov.br/sites/default/turismo/o\\_ministerio/publicacoes/downloads\\_publicacoes/Turismo\\_Cultural\\_Versxo\\_Final\\_IMPRESSxO.pdf](http://www.turismo.gov.br/sites/default/turismo/o_ministerio/publicacoes/downloads_publicacoes/Turismo_Cultural_Versxo_Final_IMPRESSxO.pdf). Acesso em 21 set. 24.

MOESCH, Marutschka M. **Epistemologia social do turismo**. Tese (Doutorado em Ciências da Comunicação) Escola de Comunicação e Artes, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2004.

MORENO, Paula. **As desigualdades culturais: o ético, o étnico e a comunidade**. Revista Observatório Itaú Cultural - N. 27 (abr. 2020/out. 2020) – São Paulo: Itaú Cultural, 2007. Disponível em: <[https://issuu.com/itaucultural/docs/revista\\_obs27\\_final-](https://issuu.com/itaucultural/docs/revista_obs27_final-)>. Acesso em 23 jan. 21.

MORIN, E. **Introdução ao pensamento complexo**. Porto Alegre: Sulina, 2006.

MURTA, Stela Maris; GOODEY, Brian. **Interpretação do Patrimônio para o Turismo Sustentado** - Um Guia. Belo Horizonte: SEBRAE (MG), 1995.

NEVES, Berenice Abreu de Castro. **Patrimônio Cultural de Identidades**. In Turismo, cultura e Identidade, Martins, C. (org.). São Paulo, Ed. Roca, 2003.

NORA, Pierre. **Entre Memória e História: A problemática dos lugares**. In: NORA, Pierre. Les lieux de mémoire. I La République. Paris: Gallimard, 1993. p. 7-28. Tradução de Yara Aun Khoury.

OLIVEIRA, José A. **A variável socioambiental nos processos de planejamento do setor turístico**. In: BARBOSA, Luiz Gustavo Medeiros; ZOUAIN, Deborah Moraes (Orgs). Gestão em turismo e hotelaria: experiências públicas e privadas. São Paulo: Aleph, 2004. p. 21-36.

OURIQUES, Helton Ricardo. **A produção do turismo: fetichismo e dependência**. Campinas: Editora Alínea, 2005.

PAIVA, Carlos Águedo. **Os desafios do desenvolvimento econômico da Região Sul do Brasil e a Centralidade da questão logística**. Seminário ABDE-BRDE. Junho 2018. Curitiba. Disponível em: <[http://www.paradoxoconsultoria.com.br/?pagina=portfolio\\_dtl&id=42](http://www.paradoxoconsultoria.com.br/?pagina=portfolio_dtl&id=42)>. Acesso em 25 out. 21.

PELEGRI, S. Patrimônio imaterial. In: CARVALHO, A.; MENEGHELLO, C. (Orgs.). **Dicionário temático de patrimônio: debates contemporâneos**. Campinas: Unicamp, 2020.

PIRES, Mário Jorge. **Lazer e Turismo Cultural**. São Paulo; Manole, 2001.

POLLAK, Michael. **Memória e identidade social**. In: Estudos Históricos, Rio de Janeiro, v. 5, nº 10, 1992.

\_\_\_\_\_. **Memória e identidade social**. In: Estudos Históricos, Rio de Janeiro, v. 5, n. 10, 1992, p. 200-2012.

QUORA, Conteúdo acadêmico. Disponível em: <https://pt.quora.com/Por-que-o-governo-brasileiro-deliberadamente-sucateou-a-malha-ferrovi%C3%A1ria>.

Acesso em 01 fev. 24.

RANSOLIN, Antonio Francisco. **As ferrovias no Rio Grande do Sul e no Uruguai (1870-1920)**: um estudo comparativo. Universidade do Vale do Rio dos Sinos, Centro de Ciências Humanas, Programa de Pós-Graduação em História, Dissertação (Mestrado), 1999, 195p.

RODRIGUES, Waldemar. **Planejamento do Turismo**. São Paulo: Atlas, 2009.

RUBIM, Antonio. A. C (org.). **Observações acerca das relações entre estado e cultura**. In: CUNHA FILHO, F. U.; AGUIAR, M. P.; COSTA, R. V. (org.). Direitos culturais: múltiplas perspectivas. Fortaleza: Editora da UECE: Unifor, 2016.

RUSCHMANN, Doris. **Turismo e planejamento sustentável**: A Proteção do Meio Ambiente. 3.ed. São Paulo: Papirus, 1997.

SÁ, Celso P. de. **Sobre o campo de estudo da memória social**: uma perspectiva psicossocial. 2007. Disponível em: < <https://doi.org/10.1590/S0102-79722007000200015>>. Acesso em: 15 maio 2023.

SANCHO, J. M. **Para uma tecnologia educacional**. 2. ed. Porto Alegre. Artmed, 2001.

SAKATA, Marici Cristine Gramacho. **Tendências metodológicas da pesquisa acadêmica em turismo**. São Paulo: Biblioteca 24 horas, 2011.

SEBRAE-BA (2017). **Encadeamento Produtivo**: Cadeia do Turismo (sol e praia, religioso e eventos). Salvador, Brasil: Serviço de Apoio às Micro e Pequenas Empresas Bahia. <https://www.sebrae.com.br/Sebrae/Portal%20Sebrae/UFs/BA/Anexos/Encadeamento%20produtivo%20-%20Cadeia%20do%20turismo%20na%20Bahia.pdf>. Acesso em: 12 mai. 2023.

SERPA, Esmeralda M.; ANGELI, Ana Carolina B.; DIAS, Douglas A.; COPIANO, Guilherme A. **TURISMO, PATRIMÔNIO E REGIONALIZAÇÃO**. São Paulo: Saraiva, 2019.

SILVEIRA, Jader Luís da. **Abordagens em Turismo**: Temáticas e Práticas. Formiga Minas Gerais: Editora Uniesmero, 2021.

SOUZA, Crhis Anderson Martins. **Impactos do turismo**: análise sobre os efeitos socioeconômicos do desenvolvimento da atividade turística em Barreirinhas/Ma. Monografia apresentada ao Curso de Turismo da Universidade Federal do Maranhão, para obtenção do grau de bacharel em Turismo. São Luís, 2006.

SPILANIS, Ioannis; VAYANNI, Helen. **Sustainable tourism**: utopia or necessity? The role of new forms of tourism in the Aegean Islands. Journal of Sustainable Tourism. Vol. 00, nº 0, 2003.

<http://papers.ssrn.com.br/sol3/displayabstractsearch.cfm>. 1/02/2024.

STAKE, Robert. **Multiple Case Study Analysis**. New York: The Guilford Press, 2006.

TRANSPORTES, Secretaria de Política Nacional de. **Banco de Informações e Mapas de Transportes (BIT)**. Disponível em:

<<http://www2.transportes.gov.br/bit/01-inicial/01-estadual/estados/port/rs.pdf>>.

Acesso em 16 jul. 18.

TRIP ADVISOR, **Atores locais de Bento Gonçalves**. Disponível em:

[https://www.tripadvisor.com.br/Attraction\\_Review-g680210-d4004348-Reviews-Maria\\_Fumaca\\_Trem\\_do\\_Vinho-Bento\\_Goncalves\\_State\\_of\\_Rio\\_Grande\\_do\\_Sul.html#/media-](https://www.tripadvisor.com.br/Attraction_Review-g680210-d4004348-Reviews-Maria_Fumaca_Trem_do_Vinho-Bento_Goncalves_State_of_Rio_Grande_do_Sul.html#/media-atf/4004348/239418240:p/?albumid=-160&type=0&category=-160)

[atf/4004348/239418240:p/?albumid=-160&type=0&category=-160](https://www.tripadvisor.com.br/Attraction_Review-g680210-d4004348-Reviews-Maria_Fumaca_Trem_do_Vinho-Bento_Goncalves_State_of_Rio_Grande_do_Sul.html#/media-atf/4004348/239418240:p/?albumid=-160&type=0&category=-160). Acesso em 29 jan. 24.

TOMAZZONI, Edegar Luis. **Turismo e desenvolvimento regional**: dimensões, elementos e indicadores, 2008.

TREM DO PAMPA, Disponível em:

<https://tremdopampars.com.br/produto/undefinedgiordani-trem-do-pampa-trem-pampa>.

Acesso em 10 mar 24.

VERGARA, Sylvia Constant. **Projetos e relatórios de pesquisa em administração**. 2. ed. São Paulo: Atlas, 1998.

VIAÇÃO FÉRREA, **Viação férrea ferreomodelismo**. Disponível em:

<https://www.viacaoferrea.com.br/acervo.php?cats=19>. Acesso em 29 jan. 24.

WEARING, S.; NEIL, J. **Ecoturismo**: impactos, potencialidades e possibilidades. Barueri: Editora Manole Ltda, 2001. 256p.

WITTMANN, Angelina C. R. **A estrada de ferro no Vale do Itajaí**: resgate do trecho Blumenau – Warnow. Blumenau: Edifurb, 2001.

ZOUAIN, Deborah Moraes; CRUZ, Francisca de Oliveira. **Gestão social no sistema turístico brasileiro**: limites e possibilidades. In. BARBOSA, Luiz Gustavo Medeiros; ZOUAIN, Deborah Moraes (Orgs). *Gestão em turismo e hotelaria: experiências públicas e privadas*. São Paulo: Aleph, 2004. p.37-54.

## APÊNDICE A

### Roteiro de entrevista com os turistas

1. Você reside em qual localidade do Brasil?

- ☐ Sul
- ☐ Sudeste
- ☐ Centro-Oeste
- ☐ Nordeste
- ☐ Norte

2. Qual a sua faixa etária?

- ☐ até 20 anos
- ☐ de 21 a 40 anos
- ☐ de 41 a 60 anos
- ☐ Acima de 60 anos

3. Quantos dias você irá ficar em Bento Gonçalves?

- ☐ Apenas 1 dia
- ☐ de 2 a 3 dias
- ☐ de 3 a 4 dias
- ☐ acima de 5 dias

4. Além da Ferrovia do Vinho você pretende visitar quais outros locais em Bento Gonçalves?

- ☐ Apenas a Ferrovia do Vinho
- ☐ Caminho de Pedras
- ☐ Vale dos Vinhedos
- ☐ Parque da Ovelha
- ☐ Outros

5.Como você ficou sabendo da existência do Passeio de Trem Maria-Fumaça?

- ☐ indicação de amigos;
- ☐ Através da mídia: internet, televisão, jornal, folder, etc.;
- ☐ Através de agência de turismo, hotel, guia de turismo;
- ☐ Outro meio.

Qual? \_\_\_\_\_

6.O que motivou você a realizar o passeio?

- ☐ A oportunidade de andar de trem a vapor;
- ☐ A oportunidade de contemplação da paisagem da região da Rota da Uva e do Vinho;
- ☐ A oportunidade de conhecer um pouco da cultura gaúcha e dos imigrantes italianos;
- ☐ As atividades lúdicas que são oferecidas no decorrer do passeio;
- ☐ Por outros motivos.

Quais? \_\_\_\_\_

7.Que emoções, sentimentos e sensações o passeio provocou em você?

- ☐ Alegria
- ☐ Surpresa
- ☐ Nostalgia
- ☐ Tristeza
- ☐ Felicidade

8.Como você percebeu e sentiu a divulgação das culturas italiana e gaúcha no decorrer do passeio? Você acredita que o passeio é um agente divulgador destas culturas? Sim, não, por quê?

## APÊNDICE B

### Roteiro de entrevista com os comerciantes locais de Bento Gonçalves

1. Qual o ramo de atuação de seu estabelecimento?

- (   ) Restaurante
- (   ) Adega
- (   ) Lojas de souvenirs
- (   ) Tabacaria
- (   ) Hotel

2. Qual o tempo de atuação do seu estabelecimento?

- (   ) até 5 anos
- (   ) de 5 anos a 10 anos
- (   ) de 10 anos a 15 anos
- (   ) de 15 anos a 20 anos
- (   ) mais de 20 anos

3. A Ferrovia do Vinho impacta no fluxo de clientes em seu estabelecimento?

- (   ) Sim                      (   ) Não                      (   ) Parcialmente

4. Como seria o fluxo de clientes do seu estabelecimento caso a Ferrovia do Vinho fosse desativada?

5. Em sua percepção a Ferrovia do Vinho é uma atividade turística que contribui para o fortalecimento econômico de Bento Gonçalves e desenvolvimento local?

6. Você já realizou o passeio a Ferrovia do Vinho?

- (   ) Sim                      (   ) Não

7. Como você vê ou caracteriza o Passeio da Ferrovia do Vinho?

## **APÊNDICE C**

### **Roteiro de entrevista com a gestora da Ferrovia do Vinho**

1. Quem foi o idealizador do passeio Ferrovia do Vinho e quando iniciou os passeios?
2. O que originou no passeio de trem Maria-Fumaça?
3. Como se pensou o formato do atual passeio?
4. No seu ponto de vista, quais são os fatores de sucesso do Passeio de Trem Maria-Fumaça, que você considera imprescindíveis ao passeio?
5. O que representa o passeio de Maria-Fumaça para a região, para os animadores lúdicos, para as pessoas da comunidade com a questão cultural?
6. De que forma o passeio contribui para o município em termos econômicos e turísticos?
7. Quando começou a ser realizado o passeio, quais os impactos econômicos e sociais para a população e o município de Bento Gonçalves?
8. Qual o perfil dos turistas que visitam a Ferrovia do Vinho?
9. Em sua percepção, qual é o significado da Maria-Fumaça aos turistas?
10. Em termos de futuro, há outros projetos da Giordani quanto ao passeio? (expansão das linhas e ou novos atrativos)