

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA MARIA
CENTRO DE CIÊNCIAS SOCIAIS E HUMANAS
CURSO DE TECNOLOGIA EM GESTÃO DE TURISMO

Nathália Venuta Dal Molin

MEMÓRIA FERROVIÁRIA DE IJUÍ – RIO GRANDE DO SUL

Santa Maria, RS
2020

Nathália Venuta Dal Molin

MEMÓRIA FERROVIÁRIA DE IJUÍ – RIO GRANDE DO SUL

Trabalho de Conclusão de Curso de graduação apresentado como requisito à obtenção do grau de **tecnólogo em turismo pelo Curso de Gestão de Turismo da Universidade Federal de Santa Maria.**

Orientador: Prof. Dr. Marcelo Ribeiro

Santa Maria, RS
2020

Nathália Venuta Dal Molin

MEMÓRIA FERROVIÁRIA DE IJUÍ – RIO GRANDE DO SUL

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado para a Disciplina de Projetos Aplicados II, ao Curso Superior de Tecnologia em Gestão de Turismo da Universidade Federal de Santa Maria (UFSM, RS), Centro de Ciências Sociais e Humanas em Santa Maria, como requisito parcial para a obtenção do grau de **Tecnólogo em Gestão de Turismo**.

Marcelo Ribeiro, Dr. (UFSM)
(Presidente/Orientador)

Mônica Elisa Dias Pons, Dra. (UFSM)

Gilvan Odival Veiga Dockhorn, Dr. (UFSM)

Santa Maria, RS
2020

AGRADECIMENTOS

É com grande felicidade que digo que: consegui, não só eu, nós conseguimos. A conquista é minha, mas a felicidade é nossa, jamais conseguiria sozinha! Por isso, agradeço ao meu orientador que no meio de uma pandemia conseguiu me orientar de forma segura e eficiente, estando sempre à disposição quando eu o procurava.

Dedico este diploma em especial aos meus avós Edi e Zeno, a minha mãe Andréia, a minha irmã Anna e a minha vó materna Alzira, que me honraram com a melhor educação que eu poderia receber, e se empenharam e me deram tudo que eu precisava para essa conquista.

Dedico também em especial aqueles que nunca me abandonaram e sempre estiveram comigo, me ajudando, me apoiando, entendendo meus surtos e desesperos, esse diploma também é de vocês: Ayana, Cassia, Cristina, Dienifer's, Emily, Giovana, Isabel e Vanessa, vocês por muitas vezes foram meu suporte e meu ombro amigo, nunca me esquecerei disso. Ao meu amigo Gustavo que me apresentou ao Secretário da Cultura e que com isso consegui o material para esse trabalho, meu amigo que me ajuda e me aconselha em tudo, meus mais sinceros agradecimentos.

Hoje se encerra um ciclo, estou dando meu primeiro passo rumo à uma nova jornada de conhecimentos e práticas, não poderia deixar de agradecer aos meus colegas de curso que por muitas vezes foram meu ombro amigo, ao Patrick que muitas vezes abdicou do tempo dele para me ensinar, as amigadas que fiz ao longo desses 3 anos: Carol, Danielli, Cauê, levo vocês sempre comigo.

Como diz Emicida: “Levanta essa cabeça, enxuga essa lagrimas, respira fundo, e volta para o ringue, ce vai sair dessa prisão e ce vai atrás desse diploma, como a fúria da beleza do sol”. Levantando e enxugando muitas vezes minhas lágrimas, foi assim que cheguei até aqui. Obrigada!

RESUMO

MEMÓRIA FERROVIÁRIA DE IJUÍ-RIO GRANDE DO SUL

AUTORA: Nathália Venuta Dal Molin
ORIENTADOR: Prof. Dr. Marcelo Ribeiro

O presente trabalho tem como objetivo compreender o potencial turístico através das formas de uso e das dinâmicas de conservação e preservação dos espaços de memória ferroviária no município de Ijuí – RS. Mostrar a história da ferrovia desde o seu processo de instalação na cidade até o seu declínio por meio do transporte rodoviário. Objetiva-se compreender qual a percepção da população que usufruiu do transporte ferroviário, o que elas mais sentem saudades, suas histórias junto da estação e abordar os conceitos de memória, patrimônio, memória ferroviária. A metodologia para o estudo foi pesquisa documental, pesquisa qualitativa por meio de entrevistas com os antigos usuários e trabalhadores da linha férrea da cidade. Como resultado, constata-se fatores que sustentam até hoje que a memória é um fator de suma importância, pois permite aos entrevistados a ideia do passado e de tudo que já viveram nas viagens feita pela estação do município, causando, assim, o desejo de preservação do patrimônio.

Palavras-chave: Memória Ferroviária; Patrimônio Cultural; Turismo.

ABSTRACT

RAIL MEMORY OF IJUÍ- RIO GRANDE DO SUL

AUTHOR: Nathália Venuta Dal Molin

ADVISOR: Marcelo Ribeiro

The present work aims to understand the tourist potential through the forms of use and the dynamics of conservation and preservation of railway memory spaces in the city of Ijuí-RS. Show the history of the railway from its installation process in the city to its decline through road transport. The objective is to understand the perception of the population that used the railway transport, what they miss most, their stories at the station and to approach the concepts of memory, heritage, railway memory. The methodology for the study was documentary research, qualitative research through interviews with former users and workers on the city's railway line. As a result, there are factors that maintain until today that memory, is a factor of paramount importance, as it allows the interviewees the idea of the past, and of everything that they have already lived in the trips made by the municipality station, thus causing the desire to preserve heritage.

Keywords: Railway Memory; Cultural Heritage; Tourism.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Chegada da ferrovia na cidade (autor desconhecido).....	17
Figura 2 - Festa da inauguração da Estação Ferroviária de Ijuí, em 1911 (autor desconhecido)	17
Figura 3 - Lista de Preços	23
Figura 4 - Cartão Postal, Ponte de Ferro (autor desconhecido).....	25
Figura 5 - Anúncio do jornal “Correio Serrano” do ano de 1954.....	25
Figura 6 - Plantas das automotrices originais alemãs (Fotos Revista Ferroviária, abril de 1956)	27
Figura 7 - Minuano, em local e data não identificadas (Foto Guido Mota)	28
Figura 8 - Propaganda do Minuano – anos 1960 (reprodução de revista não identificada).....	28
Figura 9 - Pórtico da Estação Ferroviária	31
Figura 10 - Antes; Entrada principal Estação Ferroviária	32
Figura 11 - Depois; Entrada principal Estação Ferroviária	33
Figura 12 - Entrada principal Estação Ferroviária (continuação).....	33
Figura 13 - Praça Gastronômica	34
Figura 14 - Praça Gastronômica (continuação).....	34
Figura 15 - Sala Memorial	35

LISTA DE MAPAS

Mapa 1 - Localização de Ijuí no mapa do Rio Grande do Sul (autor desconhecido)..	22
Mapa 2 - Localização da Ponte ferroviária no rio Ijuí (autor desconhecido).....	24
Mapa 3 - Linha ferroviária do ramal V.F.R.G.S	26
Mapa 4 - Localização da estação ferroviária dentro da cidade de Ijuí.....	29

LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

IPHAN	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
RFFSA	Rede Ferroviária Federal
SC	Santa Catarina
PRF	Revitalizações das Ferrovias
RS	Rio Grande do SUL

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	10
2	METODOLOGIA	12
3	TRANSPORTE FERROVIÁRIO NO BRASIL: MEMÓRIA E PATRIMÔNIO	14
3.1	MEMÓRIA E PATRIMÔNIO CULTURAL: CONCEITOS	14
3.2	MEMÓRIA FERROVIÁRIA BRASILEIRA	15
3.3	TURISMO: CONCEITOS.....	19
3.4	TURISMO FERROVIÁRIO	20
4	OBJETO DE ESTUDO: MEMÓRIA FERROVIÁRIA DE IJUÍ – RIO GRANDE DO SUL	22
4.1	SURGIMENTO DA FERROVIA EM IJUÍ- RS	22
4.2	AÇÕES DE PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO E MEMÓRIA FERROVIÁRIA COMO ATRATIVO TURÍSTICO.....	29
5	ANÁLISE DAS ENTREVISTAS:	37
5.1	ENTREVISTADO 1.....	37
5.2	ENTREVISTADO 2.....	38
5.3	ENTREVISTADO 3.....	39
5.4	ENTREVISTADO 4.....	40
5.5	ENTREVISTADO 5.....	41
5.6	ENTREVISTADO 6.....	41
5.7	ENTREVISTADO 7.....	42
5.8	ENTREVISTADO 8.....	43
5.9	ENTREVISTADO 9.....	43
5.10	ENTREVISTADO 10.....	44
5.11	ENTREVISTADO 11.....	45
5.12	ENTREVISTADO 12.....	46
5.13	ENTREVISTADO 13.....	46
6	CRIAÇÃO DE PRODUTO PARA INCENTIVAR A FOMENTAR O TURISMO E A MEMÓRIA FERROVIÁRIA DE IJUÍ	49
7	CONSIDERAÇÕES FINAIS	50
	REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	51

1 INTRODUÇÃO

O processo de revitalização urbana é guiado por três vertentes importantes: Projetos arquitetônicos para novos empreendimentos dando, assim, usos reformulados para prédios antigos e a criação de espaços para a recreação popular; O envolvimento da população para as questões de políticas públicas, concedendo uma voz ativa para todos que utilizam das zonas urbanas; A integração do programa de gestão compartilhada, promovendo a parceria do setor privado e público para o crescimento sustentável da cidade (VARGAS & CASTILHO, 2015.)

Com bases nesses preceitos, a Estação Férrea existente na Rua do Comércio, Centro - Ijuí, RS, inaugurada no ano de 1911, teve grande importância para a região na época, pois ligava as linhas Cruz Alta na linha Marcelino Ramos- Santa Maria a Ijuí. Neste sentido o presente trabalho busca apresentar quais são os usos do espaço da antiga estação ferroviária bem como suas dinâmicas de preservação, memória e de conservação do espaço ferroviário pela população local. Pesquisando a história desde a sua inauguração, seu abandono e atual processo de revitalização, buscando a importância que a mesma possui em questões culturais, econômicas e de identidade local.

A estação férrea possui um grande valor histórico para o município visto que, ela corta a região no sentido Norte\Sul e fica localizada em uma área central onde a cidade acabou se desenvolvendo ao redor. Contudo, a região carece de um marco turístico municipal, o qual deve se consolidar com a revitalização da estação férrea que será denominada Estação de Cultura e Lazer, segundo fontes da Prefeitura do Município de Ijuí retiradas no ano de 2020.

O Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) é uma autarquia federal vinculada ao Ministério do Turismo que responde pela preservação do Patrimônio Cultural Brasileiro. Cabe ao IPHAN proteger e promover os bens culturais do País, assegurando sua permanência e usufruto para as gerações presentes e futuras dedicada à preservação do patrimônio cultural na América Latina, o IPHAN se solidifica com a formação da cultura do Brasil.

Entretanto, o patrimônio ferroviário oriundo da RFFSA engloba bens imóveis e móveis, incluindo desde edificações como estações, armazéns, rotundas, terrenos e trechos de linha, até material rodante, como locomotivas, vagões, carros de passageiros, maquinário, além de bens móveis como mobiliários, relógios, sinos,

telégrafos e acervos documentais. Segundo inventário da ferrovia, são mais de 52 mil bens imóveis e 15 mil bens móveis, classificados como de valor histórico pelo Programa de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário (Preserfe), desenvolvido pelo Ministério dos Transportes, instituição até então responsável pela gestão da RFFSA (IPHAN; 2014).

A revitalização será de suma importância para o espaço memorial da estação visto que seu principal público será a população local a qual acompanhou todo seu processo, desde a construção até a revitalização. A obra será um marco para o turismo ljuicense e regional, favorecendo assim a expansão de atividades turísticas, através do fortalecimento das ações relativas a identificação do patrimônio histórico e cultural da cidade.

Segundo dados retirados do projeto de revitalização da própria prefeitura de Ijuí-RS a proposta vai ao encontro das diretrizes preconizadas pelo Ministério do Turismo no que tange ao Apoio a Projetos de Infraestrutura Turística classificados na unidade orçamentária 54101 (NETA; SOARES, 2017).

Diante disso, surgiram alguns questionamentos que norteiam a pesquisa. Qual é a memória ferroviária que a população mais antiga de Ijuí - Rio Grande do Sul possui? Qual a relação da população atualmente com a ferrovia? A ferrovia possui políticas públicas a respeito do turismo da região? A partir desses questionamentos definiu-se como objetivo geral: **Compreender o potencial turístico através das formas de uso e das dinâmicas de conservação e preservação dos espaços de memória ferroviária no município de Ijuí.**

E como objetivos específicos espera-se:

- Identificar as políticas públicas e ações de preservação e conservação da Estação Ferroviária em Ijuí/RS;
- Analisar as propostas de preservação e conservação com relação ao turismo e entretenimento neste espaço de memória ferroviária;
- Verificar as potencialidades turísticas da estação

O turismo pode e deve ser usado de maneira a incentivar os moradores a evoluírem no meio sociocultural e economicamente, bem como a despertarem para o valor das raízes locais, orgulhando-se das características particulares do município ao perceberem que são elas os fatores essenciais pelos quais os visitantes frequentam a localidade pois, conforme (Lavandoski, Tonini e Barreto, 2012).

2 METODOLOGIA

Este estudo tem como proposta descrever e analisar as memórias associadas a ferrovia de Ijuí- Rio Grande do Sul. A escolha do tema justifica-se por ser minha cidade natal, e por possuir um projeto de revitalização em andamento gerando um grande potencial turístico para a cidade. A estação é vista como lugar de memória responsável por proteger histórias da população local.

A construção do projeto foi realizada através de entrevistas online com moradores locais e ex moradores da cidade, essas entrevistas online se realizaram através de um grupo do Facebook, chamado: “Ijuí de Antigamente” meu avô foi me guiando nas entrevistas, me informando quais pessoas tiveram acesso a ferrovia. O primeiro passo para realização desse trabalho após a escolha do tema foi ir até a prefeitura da cidade e conversar com Secretário de Cultura, entender melhor sobre a revitalização, quais os objetivos da revitalização e posterior a isso deu-se início a pesquisa. Para, Gil (2017), o uso dessa abordagem propicia o aprofundamento da investigação das questões relacionadas ao fenômeno em estudo e das suas relações, mediante a máxima valorização do contato direto com a situação estudada, buscando-se o que era comum, mas permanecendo, entretanto, aberta para perceber a individualidade e os significados múltiplos.

Entretanto, para Bogdan & Biklen (2003), o conceito de pesquisa qualitativa envolve cinco características básicas que configuram este tipo de estudo: “ambiente natural, dados descritivos, preocupação com o processo, preocupação com o significado e processo de análise indutivo”.

Com base nestas informações as entrevistas foram realizadas com 13 pessoas que viviam no município e acompanharam a trajetória da estação ferroviária, e posteriormente acompanham seu processo de revitalização.

A primeira etapa do trabalho foi a identificação do tema, a segunda etapa foi a revisão bibliográfica, que buscou aprofundar o conhecimento sobre os aspectos envolvidos do tema em questão, conceitos de memória, patrimônio, turismo ferroviário. A fim de dar o suporte necessário ao desenvolvimento dos critérios que serão utilizados ao longo do trabalho.

Sendo assim, no capítulo 1 será dada uma breve abordagem nos conceitos de Hospitalidade, Memória, Turismo e o Surgimento da Ferrovia como um meio de locomoção e posteriormente como atrativo turístico.

No capítulo 2, será apresentado o objeto de estudo, Memória Ferroviária de Ijuí-Rio Grande do Sul, desde sua construção, sua evolução, e agora, sua revitalização. Neste capítulo será também abordada a necessidade que a cidade possuía em salvaguardar a sua memória, e trazer de volta um maior significado a ferrovia, utilizando assim, o turismo como instrumento principal.

Logo após a apresentação do capítulo 1 e 2 será apresentado a pesquisa realizada com a população local que foi o foco da pesquisa, diante dos resultados obtidos, a criação de um produto pensando na Ferrovia de Ijuí, o produto consiste em uma Sala Memorial, onde irá passar imagens da história da Ferrovia juntamente com as entrevistas que foram feitas na pesquisa, o jeito que será posto em prática a criação do produto será analisado.

3 TRANSPORTE FERROVIÁRIO NO BRASIL: MEMÓRIA E PATRIMÔNIO

3.1 MEMÓRIA E PATRIMÔNIO CULTURAL: CONCEITOS

Patrimônio Cultural detém de vários significados dentre os quais destaca-se que: “é tudo aquilo que constitui um bem apropriado pelo homem, com suas características únicas e particulares” (FUNARI; PINSKY, 2005, p. 8), “incluindo outros produtos do sentir, do pensar e do agir humanos” (BRUSADIN, 2011, p. 30).

Porém, a definição de patrimônio não se limita apenas ao material, abrangendo também as tradições e símbolos resultantes das relações sociais que produzem memórias, coletivas ou individuais, que proporcionam uma relação afetiva com o passado.

Segundo o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN, o patrimônio cultural de um povo é formado pelo conjunto dos saberes, fazeres, expressões, práticas e seus produtos, que remetem à história, à memória e à identidade desse povo.

O termo “patrimônio cultural” advém da apreensão mais ampla de seus significados e valores. Talvez, abordando as expressões culturais simplesmente como “patrimônio histórico”, estaríamos dando ênfase exclusivamente à produção física e social no tempo pretérito, quando, na verdade, consideramos que a interação social atual com as expressões materiais e sociais de outrora são parte indissociável da existência do patrimônio cultural (ALLIS, 2006, p. 76).

A Memória relaciona-se a um desejo de identidade, uma lembrança do passado, também pode ser abraçada por um grupo que deseja criar lugares de memórias ou um patrimônio do seu passado. Por exemplo: O museu do Holocausto (Farias, 2001), onde os Judeus buscaram educar e conscientizar uma sociedade sobre um horror que aconteceu na Segunda Guerra Mundial, remetendo assim a memória de um grupo.

Percebe que, patrimônio e memória, estão ligados pelo desejo de remeter o vínculo existente no passado, por meio de relações de pertencimento. Portanto, os dois acabam se complementando entre si.

A memória passa de geração para geração, a fim de que, o passado não seja completamente esquecido, “A consciência do passado é, por inúmeras razões,

essencial ao nosso bem-estar” (LOWENTHAL, 1981, p. 64), e a memória e o patrimônio são formas de reconhecimento.

Esse reconhecimento acontece por meio das percepções de: informações, celebrações, modo de fazer algum alimento, jeito de se vestir. O passado “nos cerca e nos preenche, cada cenário, cada declaração, cada ação conserva um conteúdo residual de tempos pretéritos” (LOWENTHAL, 1981, p. 64).

Sendo assim, surge do conceito ou categoria memória ferroviária como fiel à história monumental e tradicional. A generalização sobre o conceito de memória ferroviária objetificou uma política de preservação de grande envergadura, que pressupõe haver uma memória ferroviária em todos os lugares e que ela é facilmente associada a quaisquer valores (histórico, artístico, paisagístico, arquitetônico, belas artes, memória etc.) (IPHAN, 2015).

Tal qual a memória coletiva, a memória ferroviária é uma totalização, uma invocação ao todo, que em sua enunciação pretende obter certa adesão social, ainda mais quando seu uso pressupõe uma importância imanente que deriva de sua proteção como patrimônio (IPHAN, 2015).

3.2 MEMÓRIA FERROVIÁRIA BRASILEIRA

A história da ferrovia inicia-se na Europa, com a Revolução Industrial, motivados pela necessidade de transportar manufaturas pela produção industrial, tornando-se assim, o primeiro ciclo da ferrovia.

No Brasil, a primeira tentativa de implantação de uma ferrovia deu-se em 1835, quando o Regente Diogo Antônio Feijó, promulgou a Lei nº 10, de 31 de outubro de 1835, concedendo favores a quem quisesse construir e explorar uma estrada de ferro ligando o Rio de Janeiro, capital do Império, às capitais das Províncias de Minas Gerais, São Paulo, Rio Grande do Sul e Bahia.

A segunda ferrovia inaugurada no Brasil foi a Recife - São Francisco, no dia 8 de fevereiro de 1858, que mesmo não tendo atingido seu objetivo – o Rio São Francisco, desde Recife.

Na segunda metade do século XIX, o ciclo do café tornou necessário um meio de transporte mais eficiente. A introdução das ferrovias foi essencial no incremento da cafeicultura agroexportadora, predominante até meados dos anos 1930. Apesar das

dificuldades, a malha ferroviária nacional ainda se expandiu até os anos 1950 (SILVA, 2021).

O segundo ciclo teve como característica principal a nacionalização das malhas existentes através da contração de empréstimos no âmbito internacional. A segunda fase teve como ícone a criação da RFFSA (Rede Ferroviária Federal S.A.) no ano de 1957 e foi motivada pelo desejo do Governo em unificar a administração da malha ferroviária nacional, então composta por 18 linhas – que já totalizavam 30.000 km (LANG, 2007).

No Rio Grande do Sul, construiu-se a primeira via férrea, por Lei Provincial de 1867 que autorizava o Governo a abrir concorrência para a 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 Novo Hamburgo. Em 14 de abril de 1874 foi inaugurada a seção de Porto Alegre a São Leopoldo, com extensão de 33,75 km (MUNHOZ, 2021):

A ferrovia, assim, consolidou-se como um produto da era industrial, fornecendo novo instrumental para a dinamização do transporte de mercadorias e para a ligação dos crescentes centros industriais europeus e norte-americanos. Como marca da época, o sistema ferroviário se somou às novas invenções e soluções urbanas do período como um dos caracterizadores da produção do espaço nos séculos XIX e XX (ALLIS, 2006, p. 95).

Segundo Castro (2002),

a desestatização do setor ferroviário encontra-se no terceiro ciclo de evolução institucional. O primeiro ciclo refere-se aos primeiros investimentos no século XIX, promovidos pelo capital inglês interessado nas altas taxas de retorno, tendo a Estrada de Ferro Santos-Jundiaí (a “Inglês”) como seu marco.

Desta forma, observa-se que a crise fiscal dos anos 1980 tornou insustentável o modelo de gestão ferroviária, não sendo suficiente para custear as dívidas.

O estudo dessa pesquisa é a Ferrovia de Ijuí - Rio Grande do Sul, que foi construída no ano de 1911 (Figura 1), e foi gradativamente substituída pelo modelo rodoviário após o final da década de 1950. A ferrovia ainda está presente na vida do Município com o ramal operado pelo Rumo Logística e através do patrimônio arquitetônico e de memória coletiva da população, segundo Nora (1981),

a sociedade necessita destes lugares porque não possui mais meios de memória no atual momento histórico-cultural, tendo em vista que a evolução urbana a descaracteriza à medida que destrói seus lugares.

Marco Henrique Zambello, historiador e pesquisador das ferrovias, identifica a memória ferroviária como “a memória dos trabalhadores ferroviários e, mesmo que sem conceituação, compreende que ela se refere às —relações de trabalho, aos modos de vida e à trajetória da categoria dos antigos ferroviário, ou seja, refere-se à memória social do trabalho” (MATOS, 2009, p. 90).

Figura 1 - Chegada da ferrovia na cidade (autor desconhecido)



Fonte: Site Estações Ferroviárias do Brasil

Pode-se observar que a chegada de trens era um evento, como em muitos outros municípios do Brasil, onde chegavam pessoas, mercadorias, e embarcavam outras pessoas, em um vai e vem de encontros e despedidas.

Figura 2 - Festa da inauguração da Estação Ferroviária de Ijuí, em 1911 (autor desconhecido)



Fonte: Reprodução de foto que se encontra nos arquivos do Museu Antropológico Diretor Pestana

A patrimonialização no Brasil é reforçada coma criação da Constituição Federal de 1988, Artigo 2169 que define o patrimônio cultural brasileiro como:

Bens de natureza material e imaterial, tomados individualmente ou em conjunto, portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira, nos quais se incluem:

I - As formas de expressão;

II - Os modos de criar, fazer e viver;

III - As criações científicas, artísticas e tecnológicas;

IV - As obras, objetos, documentos, edificações e demais espaços destinados às manifestações artístico-culturais;

V - Os conjuntos urbanos e sítios de valor histórico, paisagístico, artístico, arqueológico, paleontológico, ecológico e científico” (BRASIL, 1988, p. 127).

O Brasil possui um patrimônio histórico do qual fazem parte os trens, segundo dados do Ministério do Turismo o Brasil possui, 18 ferrovias regionais que somam 22 mil quilômetros em 19 estados. Gerando emprego para a população e economia para os estados. Algumas ferrovias seguem desativadas, mas não deixam de ser um atrativo turístico, um exemplo é a estação ferroviária de Joinville-SC, que atualmente, é patrimônio histórico do estado e ponto turístico da cidade (BRASIL, 2010).

O patrimônio ferroviário passa pelo processo de valoração cultural demandado pela Lei 11.483/2007, em atenção ao artigo 216 da Constituição Federal de 1988, como portador de referência à memória ferroviária brasileira (BRASIL, 2007).

3.3 TURISMO: CONCEITOS

Logo de início o turismo era somente voltado para classe alta da sociedade, onde as viagens eram feitas pelos jovens europeus filhos de nobres, e de alguns comerciantes ricos, a fim de aprimorar sua educação e estabelecer contatos políticos, comerciais e diplomáticos nas cidades europeias mais importantes (Barreto, 1996)

Havendo dois circuitos principais: Petit Tour que abrangia Paris e sudoeste da França, e o Grand Tour, que continha as regiões da França e posteriormente expandiu-se para Roma, Florença, Amsterdã, Madri e outros centros políticos e culturais da Europa.

Barbosa (2002), busca pelo significado do Turismo resgatando momentos históricos que poder ter sido definidores para a constituição da atividade, como os primeiros deslocamentos nômades, o Grand Tour, o aparecimento e crescimento da importância dos balneários marítimos, modernização dos transportes e das férias remuneradas.

Thomas Cook, é apontado por alguns como o “Pai do Turismo” foi o primeiro agente de viagens profissional dedicado ao exercício desta atividade em tempo integral (TARDIN, 2010).

O turismo está ligado a aspectos de relações de trabalho, viagens de lazer só se tornaram lazer depois que as redes urbanas foram conectadas por melhores meios de transporte (ferrovias e companhias aéreas). Apesar de tudo, a atividade turística ainda era privilégio de poucos. Após a Primeira Guerra Mundial, o turismo vai se tornando mais abrangente, “os trabalhadores conquistaram o direito as férias remuneradas e as gozaram ela primeira vez” (BOYER, 2003).

Nesse período, o conceito de turismo recebeu a conotação de um tipo de viagem, realizado em seu tempo livre, sempre tendo o lazer como motivação (Barreto, 1995).

O turismo é um fenômeno social, que consiste no deslocamento voluntário e temporal de indivíduos ou grupos de pessoas que, fundamentalmente por motivos de recreação, descanso, cultura ou saúde, saem do seu local de residência habitual para outro, no qual não exercem nenhuma atividade lucrativa nem remunerada, gerando múltiplas inter-relações de importância social, econômica e cultural (De La Torre, 1994 apud MOESCH 2002, p.12).

Os antigos usuários da estação utilizavam a ferrovia como um meio de transporte mais barato e mais rápido, para pequenas viagens de lazer, ou até mesmo viagens que iam do meio rural ao meio urbano, visto que, a maioria dos usuários do transporte ferroviário viviam no meio rural. O modo ferroviário e a sua abrangência geográfica, administrativa e política (nacional e internacional) é um elemento que tem a função de “comunicar” podendo ser um elo entre diversos pontos de uma viagem turística (exemplo: origem/destino turístico/origem). Cuervo (1967)

3.4 TURISMO FERROVIÁRIO

É importante rever fatos que marcaram a história da ferrovia no Brasil, sendo um deles a criação da Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA. Esta foi criada em 1957 mediante autorização da Lei no 3.115 de março de 1957. A RFFSA reuniu dezoito ferrovias regionais com o objetivo de promover e gerir interesses da União no setor ferroviário, e atuou por quarenta anos envolvendo 19 unidades da federação brasileira localizadas em quatro regiões do País, chegando a operar 73% do total da malha ferroviária nacional em 1996 (Brasil, s.d.).

De acordo com Rodriguez (2012) o auge da ferrovia ocorreu, com 37.967,00 Km de extensão, no ano de 1958. O período de declínio ferroviário é nitidamente observado nas décadas seguintes. A RFFSA foi incluída no Programa Nacional de Desestatização, depois, em 1996/1998 houve a efetivação da transferência da malha ferroviária ao setor privado dos serviços de transportes de carga (BRASIL, s.d.). Atualmente, a RFFSA é extinta, e de acordo com Rodriguez (2012) o Brasil apresentava 29.961,00 Km de extensão da malha ferroviária em 2011.

As mesmas ferrovias que antigamente serviam apenas com intuito de transportes de cargas atualmente algumas servem como transportes de passageiros para viés turístico, existem poucas Marias-Fumaça que funcionam. Outras se encontram em museus, associações de preservações; entretanto, muitas se encontram esquecidas pelo tempo, como é exemplo da Estação Ferroviária de Santa Maria- RS, que está abandonada pelo poder público, e sendo degradada pela população local.

Das estações que ainda funcionam, destaca-se a Estrada de Ferro Curitiba-Paranaguá, comercializada como Serra Verde Express, criada em 1883, que percorre 110 km, ligando as duas cidades através da Serra da Graciosa. Allis (2006) conseguiu

identificar 13 ferrovias turísticas brasileiras em 2005, ressaltando a consideração de ferrovias com pelo menos um ano de atuação sem interrupções.

Revitalização das Ferrovias (PRF), lançado em maio de 2003 na gestão de Luís Inácio Lula da Silva, este é composto por quatro programas: programa de integração e adequação operacional das ferrovias; programa de ampliação da capacidade dos corredores de transportes; programa de expansão e modernização da malha ferroviária; programa de resgate do transporte ferroviário de passageiros. O programa de resgate do transporte ferroviário de passageiros, de acordo com o PRF, tem como um dos objetivos a criação de condições para o restabelecimento do transporte de passageiros através das ferrovias, visando promover os atendimentos regionais, sociais e turísticos, onde se mostrar viável. Dentro dos objetivos de implantação dos trens turísticos, citados pelo Plano de Revitalização das Ferrovias, pode-se destacar: geração de emprego e renda; desenvolvimento do turismo nas cidades servidas e preservação do patrimônio histórico ferroviário (ANTT,2021).

Para obter uma integração e desenvolvimento estratégico a ferrovia surgiu como possibilidade para melhorar a comunicação entre as regiões. O ramal Cruz Alta, que continha a linha Marcelino Ramos-Santa Maria a Ijuí foi inaugurada em outubro de 1911 exercendo assim, um grande papel no desenvolvimento socioeconômico na cidade, visto que, muitas industrias começaram a se construir ao redor do ramal ferroviário, e foram responsáveis pelas construções de vilas próximas, com o intuito de facilitar o deslocamento dos seus funcionários até o local de trabalho (SILVEIRA, 2003).

Ijuí inteira rejubila-se e expande-se a sua alegria. E tem razão de estar contente. A estação ferroviária representava maiores facilidades de locomoção, de transporte, de comunicação, facilidade de escoamento de gêneros e de todas riquezas que a próspera Colônia produz; facilidade e abreviamento do tempo para o recebimento de mercadorias, de notícias, jornais, cartas, etc. (MARQUES, BRUM, 2004, p.212).

Como é realizado até hoje nos transportes rodoviários, os passageiros dos transportes ferroviários também obtinham uma tabela de preços com os horários definidos das viagens de Ijuí até Cruz Alta, como mostra a figura 3.

Figura 3 - Lista de Preços

2.5,8
c/2
62

<u>TABELA DE PREÇOS</u>							
KM.	Estação	part.	Dias	Horário	de Cruz Alta		
					I Cl.	II Cl.	III Cl.
0	Cruz Alta	part.	2as. e 4as.	1,35			<i>Ida e Volta</i>
30	Fachinal	cheg.		3,20	2\$400	1\$800	3\$600
53	Ijuhy	cheg.		4,20	4\$300	3\$200	6\$400
					de Ijuhy		
0	Ijuhy	part.	3as. e 5as.	9,00			
23	Fachinal	cheg.		10,00	1\$900	1\$400	2\$800
53	Cruz Alta	cheg.		11,45	4\$300	3\$200	6\$400

Fonte: Reprodução de foto que se encontra nos arquivos do Museu Antropológico Diretor Pestana

Em 1912 quando os trilhos chegavam em Ijuí um futuro promissor era visualizado, e para poder ligar as duas regiões que faziam parte do ramal ferroviário foi preciso construir uma estrada de ferro direção a Santo Ângelo, passando por Catuípe, que na época era distrito santo-angelense. Contudo, para chegar até as Missões, era necessário atravessar o rio Ijuí em um vão com mais de 130 metros de extensão, uma gigantesca obra para aquela época (EGGERS, MARTINS, 2020).

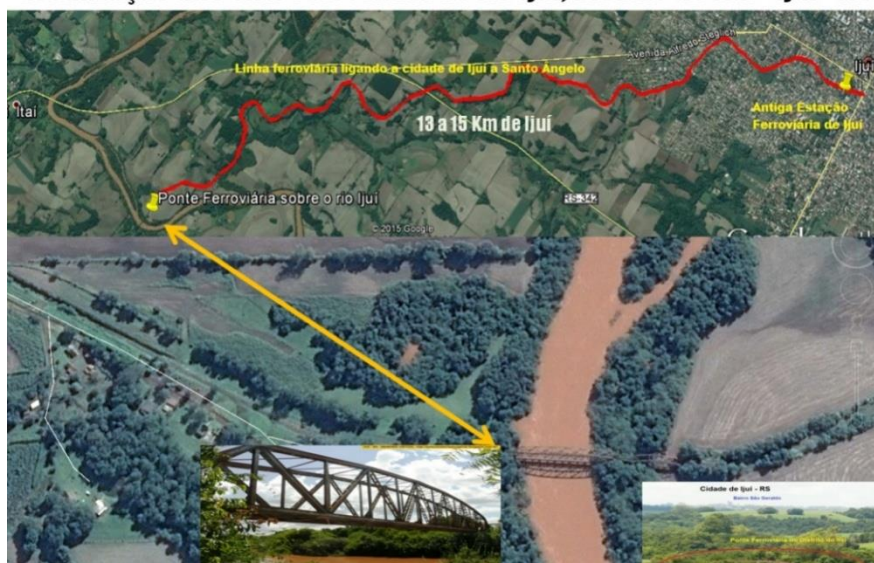
Foi em 1914 que ponte de ferro finalmente foi construída sobre o leito do rio Ijuí, no distrito de Itaí, no interior da cidade. Na época levou meses para ser finalizada. A estrutura metálica foi trazida semi-montada da Europa, já que no Brasil era impossível fazer tal estrutura, segundo dados retirados do site das ferrovias do Rio Grande do Sul (EGGERS, MARTINS, 2020).

Em 1915 então o trem chegou a Catuípe, depois Santo Ângelo (1921), e Giruá (1928) e somente em 1940 atingiu sua extensão máxima, em Santa Rosa (RALPH, 2017).

Atualmente a Ponte de Ferro se tornou o cartão postal e ponto turístico de Ijuí. Ela pode ser acessada através do distrito de Itaí, até a ponte são cerca de 3 quilômetros de estradas de chão.

Mapa 2 - Localização da Ponte ferroviária no rio Ijuí (autor desconhecido)

Localização da Ponte Ferroviária no rio Ijuí, Distrito do Itaí - Ijuí - RS



Fonte-Site Estações Ferroviárias do Brasil

Uma série de obras de engenharia civil foram criadas e edificadas nas vias ferroviárias do Rio Grande do Sul, e do Brasil. Na região de Ijuí não foi diferente, como o caso da ponte de ferro com seus arcos de ferro que mantém como um monumento ferroviário indicando uma pujança ferroviária do passado.

Figura 4 - Cartão Postal, Ponte de Ferro (autor desconhecido)

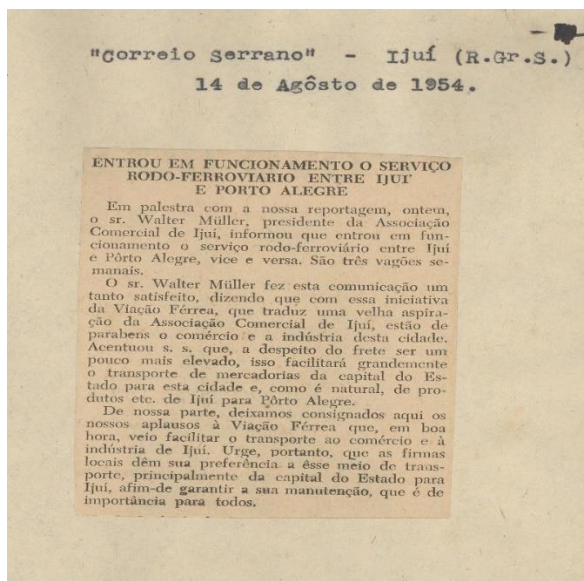


Fonte: Site Estações Ferroviárias do Brasil

A partir da implantação da ferrovia, várias foram as melhorias nos serviços urbanos. Essas alterações impactaram algumas áreas consideradas rurais, que ao longo do processo se tornaram urbanas, fazendo com que a população se aproximasse das regiões centrais a procura de trabalho ou até mesmo para morar próximo dele. “As concentrações de capitais oriundos de atividades comerciais em algumas cidades no Brasil incentivaram o início do processo de modernização das mesmas” (CAMPOS, 2005, p. 38).

No ano de 1954 chegou a linha de Ijuí-Porto Alegre, com o intuito de melhorar grandemente o transporte de mercadorias de capital do Estado para a cidade.

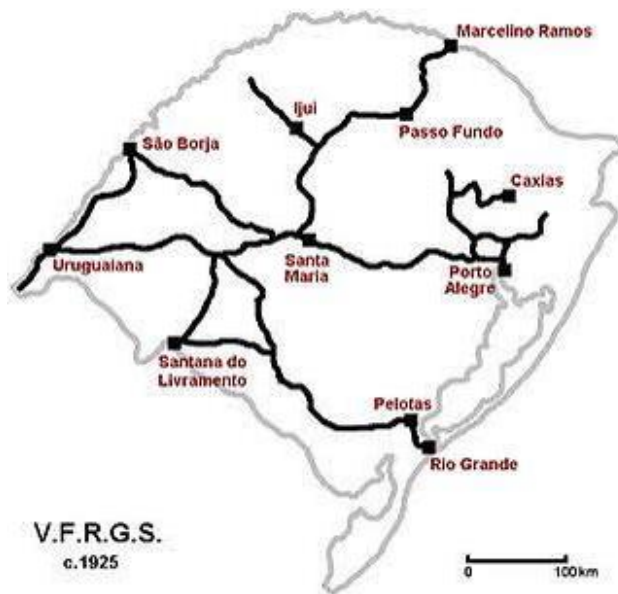
Figura 5 - Anúncio do jornal “Correio Serrano” do ano de 1954



Fonte: Reprodução de foto que se encontra nos arquivos do Museu Antropológico Diretor Pestana

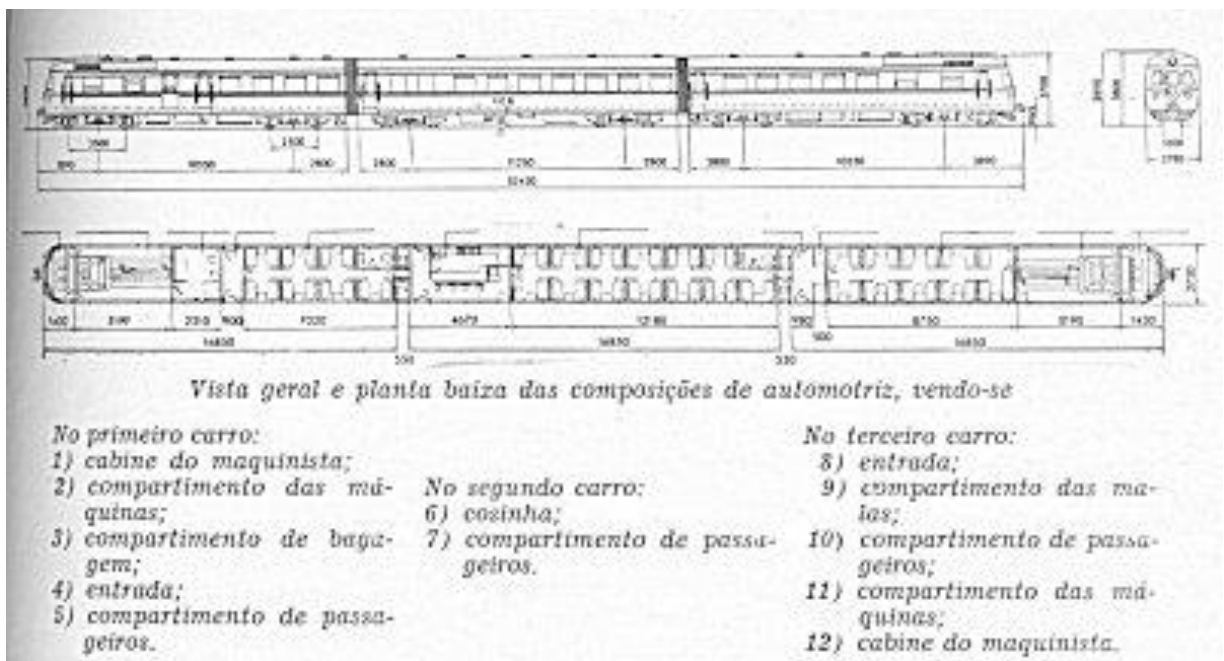
A VFRGS foi uma empresa estatal controlada pelo Governo do Estado do Rio Grande do Sul, criada em 1920 e extinta em 1959, durante esse período a empresa recuperou as linhas ferroviárias gaúchas, introduziu os trens Minuano e Pampeiro, que eram TUDs (Trens-Unidade Diesel). No início rodaram entre a capital e Cruz Alta. Eram 118 assentos estofados, e revestidos de couro sintético. Em 1957 chegou na Estação Ferroviária de Ijuí, primeiro trem a diesel no município (SILVEIRA, 2003) O Mapa 3 contém as linhas do ramal, e as figuras 6,7 e 8 mostram como era o trem Minuano.

Mapa 3 - Linha ferroviária do ramal V.F.R.G.S



Fonte:wikipedia.org

Figura 6 - Plantas das automotrices originais alemãs (Fotos Revista Ferroviária, abril de 1956)



Fonte:Site Estação Ferroviária/Minuano

Figura 7 - Minuano, em local e data não identificadas (Foto Guido Mota)



Fonte: Site Estação Ferroviária\Minuano

Figura 8 - Propaganda do Minuano – anos 1960 (reprodução de revista não identificada)



Fonte: Site Estação Ferroviária\Minuano

Em 1968 a Associação Comercial de Ijuí dirigiu um apelo ao Engenheiro Romualdo da Costa e Silva, superintendente da Rede Ferroviária Federal S.A no Rio Grande do Sul, solicitando o aumento de reservas de lugares nos trens minuano da linha Santa Rosa I- Porto Alegre. (Documentos emitidos pelo Museu Antropológico Diretor Pestana).

Apesar de embarcarem na estação local uma média de 20 passageiros, havia apenas seis lugares para Ijuí. Os demais, quatorze pessoas em média, eram

obrigadas a pagar passagens integrais, ou seja, desde Santa Rosa. Após esse apelo, a região de Ijuí começou a contar com quinze acentos.

Era chamado de “Ramal de Ouro” pela grande quantidade de mercadorias que transportavam. Os trens de passageiros trafegaram pelo ramal até os anos de 1980.

4.2 AÇÕES DE PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO E MEMÓRIA FERROVIÁRIA COMO ATRATIVO TURÍSTICO

É importante entender quais os principais motivos que levaram as ações de preservações do patrimônio tratado em questão, observar os aspectos culturais locais, para poder compreender o processo histórico que a ferrovia em questão, possui na memória local.

É preciso ter a consciência que a intervenção em áreas de valor patrimonial não deve ser formulada de acordo com um imediatismo e interesse de retorno de lucro das grandes construtoras, nem tampouco pelos interesses dos governantes e gosto pessoal dos projetistas em questão, pois essas áreas ou edificações apresentam características especiais que demandam do projeto uma multidisciplinaridade que transita no conhecimento dos aspectos culturais e questões éticas e científicas.(OLIVEIRA 2015, p. 27)

O município de Ijuí, possui alguns atrativos turísticos, como: Fonte Ijuí, a própria universidade da cidade - Unijui, Expoljuí que acontece no mês de outubro, usinas desativadas como a Usina Velha. Entretanto, a revitalização da estação é para trazer uma variabilidade de usos culturais e vitalidade para o local, que até o ano de 2016 estava em estado de abandono pelo Governo Federal o qual era o proprietário do local (NETA; SOARES, 2017).

O projeto de intervenção na Estação Ferroviária, foi um projeto com objetivo de resgatar e valorizar todas as caracterizas históricas existentes nas edificações. O mapa abaixo mostra a localização da estação dentro da cidade de Ijuí.

Mapa 4 - Localização da estação ferroviária dentro da cidade de Ijuí



Fonte: Reprodução de foto que se encontra nos arquivos do Museu Antropológico Diretor Pestana

Apesar do modelo ferroviário ter sido substituído gradativamente pelo rodoviário especialmente após o final da década de 1950, a ferrovia de Ijuí ainda está presente na vida do município com o ramal operado pela Rumo Logística e através do seu patrimônio arquitetônico e memória coletiva da população (NETA; SOARES, 2017).

(...) os laços culturais imateriais marcados pelo “habitar o espaço” das estações, foram afetados pelas transformações desses locais. Antes cheios de vida, com os passageiros, cobradores, maquinistas, bilheteiros, carregadores, ambulantes, artistas de rua, toda uma diversidade humana integrada ao lugar, as estações tornaram-se silenciosas até sucumbir diante de seu esvaziamento. A paisagem sonora também foi afetada: não se escuta mais o som do apito com a desativação das estações. Abandonadas, desertas, transformadas em ruínas, a população que participou da construção de muitas ferrovias, direta ou indiretamente, passaram a conviver com um cenário totalmente modificado, havendo perda, migração e empobrecimento das populações locais. O trem de carga não tinha o mesmo significado e a mesma importância para quem tinha como sobrevivência o ir e vir dos passageiros (CARMO, 2014, p. 58).

No que diz respeito ao patrimônio arquitetônico, ressalta-se que a edificação da estação de Ijuí é composta por dois armazéns construídos em meados de 1900. O primeiro prédio já foi restaurado e transformado em um espaço multiuso com capacidade para 150 pessoas. O local recebeu doação de três vagões de trem que estão em fase de restauração, contará com um espaço composto por sala de exposições, sala de administração, área coberta, sanitários, vagão gastronômico e

vagão comum. Medidas que, foram tiradas do plano de ações da Prefeitura de Ijuí (NETA; SOARES, 2017).

O vagão que possui cozinha e refeitório, será um vagão gastronômico, o segundo vagão servirá como camarim para apresentações de teatro e dança. O terceiro vagão está sendo preparado para realizar transporte de passageiros em um roteiro turístico, guiado por uma locomotiva, que foi doada ao município (NETA; SOARES, 2017).

O memorial de Intervenções da Estação Cultura e Lazer segundo dados retirados da Prefeitura de Ijuí (NETA; SOARES, 2017), passou por determinadas etapas, a primeira vistoria ocorreu em 2014 onde foi listado os seguintes preceitos:

Paredes: Perfeitas condições

Revestimentos: Todo revestimento será refeito

Forro: Péssimas condições e serão refeitos

Cobertura: Boas condições e será reaproveitada

Pisos: O piso de madeira (tacos) encontra-se deteriorado e o piso em ladrilhos encontra-se em boas condições

Instalações: Todas instalações elétricas e hidros sanitárias deverão ser refeitas

Aberturas: Portas e janelas poderão ser reaproveitadas

O projeto desenvolvido envolveu tanto a parte externa quanto interna da estação. No externo deverá ser planejada a execução de quadra poliesportiva, academia de 3ª idade, palco e depósito. No prédio, uma ampla sala para a Banda Municipal, sala de artes, entre outras.

No pavilhão junto ao prédio da Estação, será executado um pequeno pavilhão que terá como função ser um depósito da rede ferroviária. Junto a este prédio serão executados dois sanitários. Será executado o projeto do Pórtico de entrada de ferrovia com um portal de acesso ao local.

Figura 9 - Pórtico da Estação Ferroviária



Fonte: Projeto de Revitalização da Prefeitura de Ijuí-RS

O projeto de revitalização tem como objetivo, segundo o plano de revitalização de restaurar as dependências que faziam parte da antiga estação férrea, transformando a mesma em um local de exposição cultural com galerias de artes, mostras audiovisuais, cafeteria no intuito de aumentar a permanencia dos usuários no local.

Já no seu entorno, implantar uma praça gastronômica com vagões abandonados restaurados sobre a linha férrea desativada. Esta praça traria vitalidade e variedade de usos, atraindo os usuários para se apropriar do espaço proposto e auxiliaria no orçamento público com o aluguel dos espaços. SmarArt cedida pelo projeto de revitalização da Estação Ferroviária.

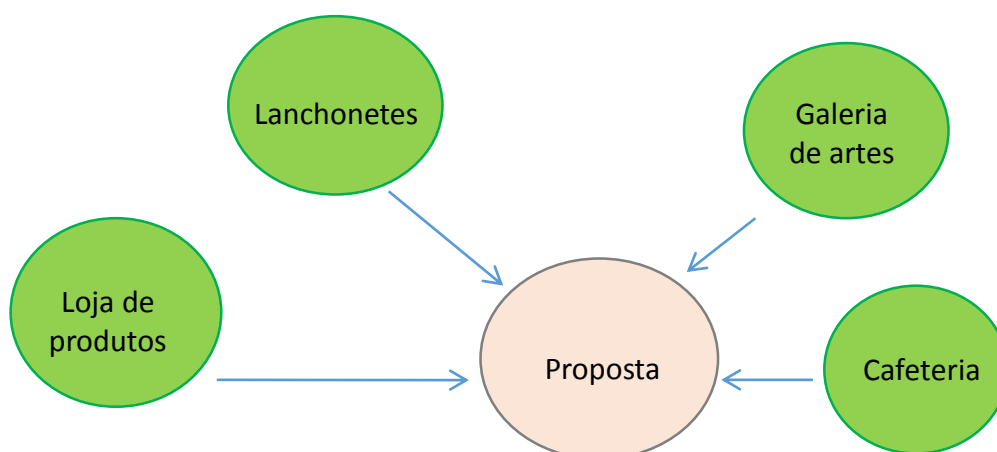


Figura 10 - Antes; Entrada principal Estação Ferroviária



Fonte: Projeto de Revitalização da Prefeitura de Ijuí-RS

Figura 11 - Depois; Entrada principal Estação Ferroviária



Fonte: Projeto de Revitalização da Prefeitura de Ijuí-RS

Figura 12 - Entrada principal Estação Ferroviária (continuação)



Fonte: Projeto de Revitalização da Prefeitura de Ijuí-RS

Figura 13 - Praça Gastronômica



Fonte: Projeto de Revitalização da Prefeitura de Ijuí-RS

Figura 14 - Praça Gastronômica (continuação)



Fonte: Projeto de Revitalização da Prefeitura de Ijuí-RS

Figura 15 - Sala Memorial



Fonte: Projeto de Revitalização da Prefeitura de Ijuí-RS

A requalificação de espaços públicos apresenta um papel muito importante para a sociedade, principalmente em áreas esquecidas. Ela possibilita a vida comunitária, um novo espaço de interação e de tranquilidade em meio ao tempo conturbado atual.

Uma das alternativas para incluir a população novamente em seu patrimônio foi a criação de projetos que levam a comunidade para a ferrovia, seja como passeios

realizados depois que estiver pronto a maria fumaça e continuar utilizando a ferrovia como um centro cultural, como projetos que envolvam a comunidade local.

No dia 16/02/2020 ocorreu um evento: “Batalha da Estação” que teve o intuito de promover a cultura na cidade através da música e as diversas manifestações artísticas, promovendo artistas locais, com artesanato, culinária, e criando mais opções de lazer através da ocupação dos espaços públicos, quem criou o evento foi um grupo de jovens da cidade.

O que acontece com muitos patrimônios, é a própria população local não o reconhecer como patrimônio e acabando não o valorizando, na cidade de Ijuí-RS ocorre o enfraquecimento de atrativos turísticos para a população local que acabam sem ter onde ir. A Estação será um ótimo atrativo, e um local de grande potencial turístico para a cidade.

A atividade turística tem como característica basilar o deslocamento de pessoas, de maneira a permitir interações de natureza cultural, social e econômica, as quais imprimem nessa atividade um caráter complexo, amplo e multifacetado. Essa facilidade de trânsito interdisciplinar faz com que o turismo adquira diversas denominações, principalmente as que o classificam unicamente como atividade econômica (SOUZA; SILVA, 2010, p. 1)

A estação ferroviária está sendo uma grande proposta do segmento turístico do município de Ijuí, uma vez que, os moradores locais vão possuir mais um local de atrativo turístico, um local de lazer, interações culturais, e econômicas, podendo trazer um grande avanço na economia local. As entrevistas realizadas demonstram que o turismo ferroviário será sempre bem-vindo na região

5 ANÁLISE DAS ENTREVISTAS:

Devido a situação atual do Coronavírus (COVID-19) as metodologias utilizadas para realização das entrevistas foram online, por meio de perguntas através do WhatsApp e Facebook e transcritas integralmente posteriormente e autorizada pela população entrevistada.

O público alvo foram as pessoas que puderam desfrutar da linha férrea nos anos entre 1960 e 1980, portanto, as entrevistas foram divididas entre quem só foi usuário e quem trabalhou na ferrovia. A maioria dos 13 entrevistados foram usuários do transporte ferroviário.

No caso da Secretaria de Cultura e Turismo de Ijuí, obteve-se contato por e-mail, e pessoalmente, foi obtido documentos que continham o processo da revitalização.

As entrevistas com a população ocorreram em etapas, a primeiro dia 28 de novembro de 2020 e a segunda parte ocorreu nos dias 3 a 5 de dezembro de 2020.

Como resultados da pesquisa, tanto na parte das entrevistas online quanto nas pesquisas em artigos, sites, nota-se a descrição da construção da ferrovia como importante fator de desenvolvimento social, econômico e cultural para a cidade de Ijuí, a cidade foi se estruturando ao longo da linha férrea, além do aumento populacional e também a industrialização da cidade.

5.1 ENTREVISTADO 1

1) É natural de Ijuí?

R: Sim.

2) Qual seu envolvimento com a ferrovia? Trabalhou na ferrovia ou foi usuário do transporte ferroviário?

R: Passageira.

3) O que lhe vem na memória quando se fala na ferrovia?

R. Quando eu tinha 12 anos e fui visitar uma tia minha em Cruz Alta, brigávamos para sentar na janela para poder ver a vista! Eu adorei andar de trem.

- 4) O senhor entende que as mudanças serão positivas ou negativas com a restauração da Estação ferroviária de Ijuí?

R: Eu gostaria que o trem voltasse a funcionar, por que era tão bom a época que andávamos de trem, o trem levava as pessoas até Cruz Alta e depois voltávamos de ônibus para Ijuí. Positivas.

- 5) O que o senhor sente saudades do tempo em que os trens funcionavam?

Eu lembro daquela época que eu andava de trem, com todo o trem em movimento, os funcionários com bandejas com os pratos erguidos na mão e o trem balançava e eles não derrubavam nem café nem água. Naquela época a que andávamos de trem podíamos tomar café ou água, isso sempre ficou gravado na minha mente e eu nunca esqueci dessa época. Eu tinha uma tia que morava do lado dos trilhos e nos sempre ficava esperando o trem passar com as pessoas dentro e a gente sente saudade dessa época, quando eu escuto o trem apitar eu lembro daquele tempo.

5.2 ENTREVISTADO 2

- 1) É natural de Ijuí?

R: Sim.

- 2) Qual seu envolvimento com a ferrovia? Trabalhou na ferrovia ou foi usuário do transporte ferroviário?

R: Usuário do transporte ferroviário.

- 3) O que lhe vem na memória quando se fala na ferrovia?

R: Muitas saudades, por que quando éramos crianças e morávamos no interior, passava um ônibus bem em frente a nossa casa mas nos íamos a pé até o alto da união para irmos no centro, deixávamos de ir de ônibus que era mais barato para poder andar de trem, caminhávamos 2km a pé para poder pegar o trem e ir até a cidade.

- 4) O senhor entende que as mudanças serão positivas ou negativas com a restauração da Estação ferroviária de Ijuí?

R: Positivas.

5) O que o senhor sente saudades do tempo em que os trens funcionavam?

R: Sinto muita saudade, por que agora não posso mais andar de trem para ir até o interior, sinto saudade de andar de trem, por que era muito bom, a gente gostava do “soquinho” que dava no trem e ia para frente e para trás, era uma briga porque todos queriam sentar na janela.

5.3 ENTREVISTADO 3

1) É natural de Ijuí?

R: Meu nome é Zeno Dal Molin, 72 anos, natural de Ijuí, morei a maior parte da minha vida no interior, agora 30 anos na cidade, aposentado, funcionário público, trabalhei 33 anos na Prefeitura de Ijuí.

2) Qual seu envolvimento com a ferrovia? Trabalhou na ferrovia ou foi usuário do transporte ferroviário?

R: Não cheguei a trabalhar, andei de trem quando era menino.

3) O que lhe vem na memória quando se fala na ferrovia?

R: Eu era menino e era curioso na época da maria fumaça, morava perto do alto união e vinha de lá até Ijuí p dá uma volta de trem, não morávamos distante da ferrovia, ouvia todo dia apitar isso no tempo da maria fumaça depois mais tarde veio as locomotivas que eram movidas a diesel. No tempo da maria fumaça no alto da união tinha uma estação onde abasteciam de agua e lenha para esquentar a caldeira que era o que movimentava a maria fumaça.

4) O senhor entende que as mudanças serão positivas ou negativas com a restauração da Estação ferroviária de Ijuí?

R: Positivas, por que a estação era importante não só para linha de passageiros mas para transportar produtos, aqui em Ijuí por exemplo as firmas grandes cooperativas, agroindústrias os que trabalham com produtos agrícolas estão instaladas ao lado da estação, ocupam o transporte pelo trem, petróleo que tem na cidade tem um deposito de combustível que vem pelo trem.

5) O que o senhor sente saudades do tempo em que os trens funcionavam?

R: Ah, funcionam hoje ainda, o que dá saudade é a Maria Fumaça (trem movido a carvão ou lenha), naquela época tinha vagão de passageiro e de carga, e hoje acabou o de passageiro, tinha um mais moderno que era o minuano que era bem diferente dentro, era mais confortável.

5.4 ENTREVISTADO 4

1) É natural de Ijuí?

R: Não, nasci em São Luiz Gonzaga.

2) Qual seu envolvimento com a ferrovia? Trabalhou na ferrovia ou foi usuário do transporte ferroviário?

R: Fui usuário, andei bastante, no tempo da maria fumaça que hoje é a diesel os trens, antes era a lenha, colocava no fogo e andava, eu viajei bastante de trem.

3) O que lhe vem na memória quando se fala na ferrovia?

R: Eu lembro que viajava de trem quando tinha que ir até Cruz Alta que era mais barato e eu gostava de viajar de trem, e quando eu estudava em Ijuí eu ia de trem até Itaí, encontrar minha namorada.

4) O senhor entende que as mudanças serão positivas ou negativas com a restauração da Estação ferroviária de Ijuí?

R: Eu acho que assim, positiva, menos poluição, hoje em dia a gasolina da muita poluição e antigamente não tinha muita.

5) O que o senhor sente saudades do tempo em que os trens funcionavam?

R: Tenho recordação de andar de vagão de segunda, que ia só gente pobre, que pagava menos, com banco de madeira e chegava todo mundo junto, conversa com os amigos. Uma vez eu fui de trem, sai de Santo Ângelo, quando surgiu o primeiro a diesel, eu fui a Santa Cruz do Sul, saímos as 6 de Santo Ângelo, e chegamos em Rio Pardo, lá já era a diesel, minuano, nos enxergava tudo na viagem e por isso era muito bom a viagem.

5.5 ENTREVISTADO 5

1) É natural de Ijuí?

R: Sim.

2) Qual seu envolvimento com a ferrovia? Trabalhou na ferrovia ou foi usuário do transporte ferroviário?

R: Fui usuário.

3) O que lhe vem na memória quando se fala na ferrovia?

R: Vem quando eu era criança q nos morava perto da ferrovia, quando o trem passava devagar, era um lugar com curva, nos pegava carona no trem, nos se agarrava na lateral do trem e íamos até uma altura.

4) O senhor entende que as mudanças serão positivas ou negativas com a restauração da Estação ferroviária de Ijuí?

R: Positivas, motivos que vamos ganhar muito em economia de transporte, e vai valorizar muito eu acho que vai se interessante.

5) O que o senhor sente saudades do tempo em que os trens funcionavam?

R: Eu achava muito legal andar de trem, então sinto saudades.

5.6 ENTREVISTADO 6

1) É natural de Ijuí?

R: Natural de Itaí.

2) Qual seu envolvimento com a ferrovia? Trabalhou na ferrovia ou foi usuário do transporte ferroviário?

R: Viajei muito, por que se precisava fazer compra, ou vinha de jardineira ou de trem, então víamos de trem, por que a estação ficava bem perto de casa, lá no Itaí não passava ônibus então fazíamos tudo de trem, também existia os trens de carga, na estação que nos pegava para vim até Ijuí, ali a fábrica que tinha eles carregavam

os vagões no próprio trem que nos viajavam, era carga e depois passageiro. Não era tanto passeio, mais era para ir até a cidade fazer compras, consultar, etc.

3) O que lhe vem na memória quando se fala na ferrovia?

R: Olha, a gente gostava de viajar, por que conhecemos muita gente, se encontrava com os amigos dos locais, por que a gente ia lá esperar, sentar, e se encontrava com pessoas conhecidas e na volta também ficávamos na estação na cidade e encontrava parentes, amigos, e tinha viagens boas que eu fiz com meus avos que nos ia de Itaí p Júlio de Castilhos duas vezes e uma prima, e foi bem divertido.

4) O senhor entende que as mudanças serão positivas ou negativas com a restauração da Estação ferroviária de Ijuí?

R: Positiva, a gente não conhece direito o que estão fazendo, mas acho que seria algo bom, por que os trens de viagem são muito legal, nós pela idade não conseguimos. Para juventude fazer um passeio mais aberto, e não tão fechado como é o ônibus.

5) O que o senhor sente saudades do tempo em que os trens funcionavam?

R: Era bom antes, hoje não consigo andar pela idade, não íamos conseguir fazer mais isso para a juventude e para o município seria bom porque é algo diferente.

5.7 ENTREVISTADO 7

1) É natural de Ijuí?

R: Sim.

2) Qual seu envolvimento com a ferrovia? Trabalhou na ferrovia ou foi usuário do transporte ferroviário?

R: Fui usuária do transporte.

3) O que lhe vem na memória quando se fala na ferrovia?

R: Era nosso transporte para vim até a cidade, fazer as compras e passear.

- 4) O senhor entende que as mudanças serão positivas ou negativas com a restauração da Estação ferroviária de Ijuí?

R: Positivas, gostaria que voltasse de novo, era muito seguro.

- 5) O que o senhor sente saudades do tempo em que os trens funcionavam?

R: Sinto muita saudade, como o meu tio Renato falou, era uma alegria quando os parentes vinham da nossa casa de trem.

5.8 ENTREVISTADO 8

- 1) É natural de Ijuí?

R: Natural de Itaí.

- 2) Qual seu envolvimento com a ferrovia? Trabalhou na ferrovia ou foi usuário do transporte ferroviário?

R: Eu fui usuário do transporte ferroviário.

- 3) O que lhe vem na memória quando se fala na ferrovia?

R: Além de entregar leite nos adorava quando tinha que vir de trem no dentista ou fazer alguma compra.

- 4) O senhor entende que as mudanças serão positivas ou negativas com a restauração da Estação ferroviária de Ijuí?

R: Positivas

- 5) O que o senhor sente saudades do tempo em que os trens funcionavam?

R: Sim, muita, eu gostava tanto que quando teve o passeio de trem até Catuipe logo quando eles fizeram a inauguração da nova estação em 2019, eu fui andar. Gostaria muito que voltasse a linha férrea novamente

5.9 ENTREVISTADO 9

- 1) É natural de Ijuí?

R: Sim.

- 2) Qual seu envolvimento com a ferrovia? Trabalhou na ferrovia ou foi usuário do transporte ferroviário?

R: Fui passageira, quando eu era criança.

3) O que lhe vem na memória quando se fala na ferrovia?

R: Fazia viagens para Júlio de Castilhos, Porto Alegre, foram todas de trem. Para Porto Alegre se viajava a noite inteira de minuíano. Lembro mais dos bancos de madeira, e do apito do trem quando chegava na ferroviária.

4) O senhor entende que as mudanças serão positivas ou negativas com a restauração da Estação ferroviária de Ijuí?

R: Vejo como um progresso e bom para a economia.

5) O que o senhor sente saudades do tempo em que os trens funcionavam?

R: Sem duvidas, as lembranças que vem são as melhores das viagens, quando trocávamos de vagão para explorar tudo que havia, também na época era tradição levar o frango na farofa para comer pois todas as viagens eram bem demoradas.

5.10 ENTREVISTADO 10

1) É natural de Ijuí?

R: Natural de Santo Ângelo.

2) Qual seu envolvimento com a ferrovia? Trabalhou na ferrovia ou foi usuário do transporte ferroviário?

R: Usuário do trem.

3) O que lhe vem na memória quando se fala na ferrovia?

R: Quando criança ia passear em Santo Ângelo com meus pais de trem, depois dos quinze anos fui morar em Porto Alegre a fim de estudar.

4) O senhor entende que as mudanças serão positivas ou negativas com a restauração da Estação ferroviária de Ijuí?

R: A restauração surgiu como uma forma de evitar a deterioração de um prédio histórico, mas confesso que preferia ver os trens de passageiros de volta à velha estação, a questão é a colocação de prioridades pelos governos, ferrovia não é no

governo atual, sonho com o dia em que haverá um governo que pense em baratear as viagens para todos utilizando o trem.

5) O que o senhor sente saudades do tempo em que os trens funcionavam?

R: As viagens feitas a Porto Alegre, eram feitas no moderno trem Minuano, o que eu lembro é o de serem viagens confortáveis e seguras, penso que a ferrovia é uma forma econômica e segura de se viajar.

5.11 ENTREVISTADO 11

1) É natural de Ijuí?

R: Não nasci em Ijuí, porém desde os 2 anos de idade até os 19 anos eu morei em Ijuí.

2) Qual seu envolvimento com a ferrovia? Trabalhou na ferrovia ou foi usuário do transporte ferroviário?

R: Fui usuária, estudava em um colégio interno em Taquara então eu fazia esta viagem de Ijuí a Porto Alegre de trem. Esta viagem foi feita por 5 anos.

3) O que lhe vem na memória quando se fala na ferrovia?

R: Eu sempre gostei de andar de trem, é muito gostoso quando te enches de estar sentado e tu podes caminhar pelos vagões. Meus pais sempre que viajam eram viagens de trem, fizemos uma viagem de Ijuí a São Paulo. Nos tínhamos leito para a noite e durante o dia podíamos ir no carro de bancos.

4) O senhor entende que as mudanças serão positivas ou negativas com a restauração da Estação ferroviária de Ijuí?

R: Positivas. Tomara que consigas com este trabalho fazer voltar a termos trem como meio de locomoção.

5) O que o senhor sente saudades do tempo em que os trens funcionavam?

R: Era muito bom, é uma viagem muito linda, pena que no Brasil não tenha mais este tipo de condução para passageiros, é uma viagem com um valor mais econômico e acredito que hoje sejam até mais rápidas. Quando tu vais para outros

países o trem é muito utilizado. Já pensou que legal tu embarcares em Ijuí e poder desembarcar em Cuiabá ou no Recife. É um sonho que não poderei realizar pois já estou com 73 anos de idade.

5.12 ENTREVISTADO 12

1) É natural de Ijuí?

R: Sim.

2) Qual seu envolvimento com a ferrovia? Trabalhou na ferrovia ou foi usuário do transporte ferroviário?

R: Meu marido trabalhou na rede ferroviária, nas férias a gente vinha para Porto Alegre, visitar parentes, a gente tinha passe livre.

3) O que lhe vem na memória quando se fala na ferrovia?

R: Muita saudade, morávamos na beira dos trilhos em casa da rede ferroviária, foi uma época muito boa da nossa vida.

4) O senhor entende que as mudanças serão positivas ou negativas com a restauração da Estação ferroviária de Ijuí?

R: Eu acho que serão positivas, não moro mais em Ijuí mas o que vi que fizeram lá ficou muito lindo, acho positiva a mudança.

5) O que o senhor sente saudades do tempo em que os trens funcionavam?

R: No tempo que funcionava era muito bom, bem mais fácil viajar, as viagens eram agradáveis, todos tinham mais acesso pois as passagens eram bem mais baratas.

5.13 ENTREVISTADO 13

1) É natural de Ijuí?

R: Sou natural de Santa Vitória do Palmar, mas moro em Ijuí desde 1958 quando vim estudar no IMEAB.

2) Qual seu envolvimento com a ferrovia? Trabalhou na ferrovia ou foi usuário do transporte ferroviário?

R: Fui apenas usuário do transporte ferroviário, era funcionário Estadual e quando precisava ir a Porto Alegre uma das opções era o trem minuano.

3) O que lhe vem na memória quando se fala na ferrovia?

R: Até a privatização o movimento era intenso, pois todo o produto agrícola colhido era transportado via férrea. Após a privatização diminuiu consideravelmente a circulação. Segundo informações em Santa Rosa, o Ministério Público promoveu ação para que o ALL, voltasse a ocupar a via férrea, não conheço o processo, mera informação.

4) O senhor entende que as mudanças serão positivas ou negativas com a restauração da Estação ferroviária de Ijuí?

R: A restauração da estação ferroviária e a conseqüente reestruturação do transporte ferroviário é de importância fundamental, é mais barato e por outro lado, haveria um substancial diminuição de veículos pesados nas estradas e por conseqüência as estradas sofreriam menor desgaste.

5) O que o senhor sente saudades do tempo em que os trens funcionavam?

R: De viajar e ver a vista pela janela.

O que se pode observar nas entrevistas é uma sensação de nostalgia, de tempos em que o trem pautava a vida das populações de cidades como Ijuí e que todas as ações de comércio e serviços eram realizadas a partir da ferrovia.

Pode-se observar que a revitalização da estação ferroviária estará associada a resgatar o passado, instigar a memória de habitantes mais antigos de Ijuí e de cidades da região, uma vez que o trem fez parte do passado do município e proporcionou o desenvolvimento da região.

Outro aspecto a analisar é que muitos dos entrevistados desejam que o trem de passageiros volte a funcionar como antes, porém poucos questionam as razões do fim dos trens de passageiros e a monocultura da rodovia e dos transportes de mercadorias e de passageiros que passam a imperar no país.

Nas entrevistas, muitos comentaram sobre o barulho que o trem fazia, como eles gostavam de sentar e escorar a cabeça na janela para poder ir acompanhando a vista. Os entrevistados que já não moram mais na cidade falaram do desejo de voltar a ter o trem de passageiros e turismo, que se deslocariam até Ijuí para poder andar, e sentir um pouco a nostalgia das viagens.

Observa-se que o trem uniu muitas pessoas, famílias, amigos, era o meio de transporte mais barato e rápido da época, então era usado frequentemente, tanto para ir até uma consulta médica, mercado, cidade, tanto para viagens, onde muitos descreveram que viajavam para encontrar parentes próximos.

6 CRIAÇÃO DE PRODUTO PARA INCENTIVAR A FOMENTAR O TURISMO E A MEMÓRIA FERROVIÁRIA DE IJUÍ

A criação de um produto para incentivar o turismo local, é uma proposta que pode ser concebida como viável e exequível para a futura revitalização da estação ferroviária.

A proposta consistirá em utilizar uma sala de memória virtual onde nela irá conter uma linha do tempo, que mostrará a ferrovia desde sua construção, inauguração, seu cinquentenário, a chegada do Minuano e posteriormente sua decadência. Juntamente com as imagens a população que entrar na sala online poderá ouvir as entrevistas realizadas neste trabalho.

Na sala virtual, constará artefatos concedidos pela população além das fotos e das entrevistas, objetos que remetem a ferrovia, como uniformes, manchetes de jornais, fazendo com o que a população pudesse participar ativamente desse patrimônio. Esses objetos seriam fotografados antes e expostos de forma online.

A memória é uma forma de manter um espaço público, como muitos falaram na entrevista, a ferrovia fez parte da vida de muitas pessoas, desde a ida até a escola, ao trabalho, muitos conheceram seu marido e construíram amizades.

A sociedade mais jovem não tem muito conhecimento de como era a vida com a ferrovia, o produto seria uma oportunidade de poder viver um pouco o que seus avós já viveram, conhecer outras histórias e entender a importância da preservação de um patrimônio histórico e o quanto ele agrega no desenvolvimento de uma cidade.

7 CONSIDERAÇÕES FINAIS

As ferrovias trouxeram progresso para inúmeros municípios, além de contribuírem com o desenvolvimento econômico, o fluxo de mercadorias e de pessoas e a diversificação de culturas. O desenvolvimento urbano de muitos municípios, além de Ijuí, Cruz Alta, Santa Maria entre outros, foi gerado pela expansão ferroviária. Com o passar do tempo, uma decisão do Governo Federal, desde os anos 1960, passando pelo período do Estado de Exceção militar, 1964-1984, culminando nos anos 1990 com a desativação das linhas e seu abandono.

Deve-se destacar que a estação ferroviária estudada estava desde 2016 abandonada pelos órgãos públicos, nesse sentido, observa-se que muitas decisões que envolvem o patrimônio são por vezes realizadas de maneira que não haja consultas ou participação ativa da população. No caso da Estação Ferroviária de Ijuí, podemos observar que a população quer a estação como atrativo turístico e os moradores mais antigos prezam por ela como memória e patrimônio.

A memória ferroviária, é uma das alternativas para a manutenção da ferrovia na cidade, aos poucos permaneceram na lembrança da população e dos antigos ferroviários as vivências e suas experiências que ainda são muito vivas para eles. Nas entrevistas realizadas foram relatadas histórias que estão vivas nas memórias dos entrevistados como: viagens, da rotina do trabalho, do trilho, do apito do trem, entre outras.

Este trabalho se propõe a instigar os estudos sobre o futuro do legado ferroviário, como este projeto que a Prefeitura Municipal de Ijuí está desenvolvendo. Espera-se que outros estudos possam surgir, a partir por exemplo por um estudo de demanda e de novos produtos que possam ser criados para incentivar a memória ferroviária, além da cultura e do turismo.

No decorrer da pesquisa, pude observar as lembranças comuns imersas nas fumaças perdidas na memória e no tempo. As lembranças são artífices das memórias da comunidade local, que contribuem para repensar as ações sociais e políticas.

O reconhecimento que a estação é uma testemunha de época, de uma cultura, de uma economia, de valores sociais é que necessita ser preservada. Para isso, me baseei em autores como Barbosa com a história do turismo, Allis com transporte ferroviário.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALLIS, T. **Turismo, patrimônio cultural e transporte ferroviário: um estudo sobre as ferrovias turísticas no Brasil e na Argentina.** 2006. 232 p. Dissertação de Mestrado do Programa de Pós-graduação em Integração da América Latina, Universidade de São Paulo (USP). Disponível em: <https://teses.usp.br/teses/disponiveis/84/84131/tde-11092007-112140/pt-br.php>. Acesso em: 11 Nov 2020.

ANTT. Agência Nacional dos Transportes. Disponível em: <http://www.antt.gov.br/>. Acesso em: 11 Nov 2020

Associação Brasileira de Preservação Ferroviária-Disponível em: <http://www.abpf.com.br> Acesso em: 10 Nov 2020.

Associação Nacional dos Transportes Ferroviários. Disponível em: <https://www.antf.org.br/> Acesso em 01 dez 2020.

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

BARRETTO, Margarita. **Manual de iniciação ao estudo do turismo.** Campinas: Papirus, 1995. (Coleção Turismo).

BOYER, Marc. **História do turismo de massa.** Bauru, SP: EDUSC, 2003

BRASIL (2010) Ministério do Turismo. Cartilha de Orientação para a proposição de trens turísticos e culturais. Brasília. Disponível em <https://www.gov.br/turismo/pt-br> .Acesso em: 11 nov 2020.

BRASIL. Lei nº 11.483, de 31 de maio de 2007. Dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário, altera dispositivos da Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001, e dá outras providências. Diário Oficial [da República Federativa do Brasil]. Brasília, 31 de maio de 2007. <https://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/129> Acesso: 11, Nov, 2021

BRUSADIN, L. B. **A dinâmica do patrimônio cultural e o Museu da Inconfidência em Ouro Preto (MG).** 2011. 211 p. Tese (Doutorado em História) Universidade Estadual Paulista. Faculdade de Ciências Humanas e Sociais. Disponível em: <http://www.hdl.handle.net/11449/103115> Acesso em: 11 nov 2020.

CAMPOS, Bruno Nascimento. Marcas de uma Ferrovia: a Estrada de Ferro Oeste de Minas em São João Del-Rei (1877-1915). São João Del-Rei – UFSJ, 2005. (Monografia de Bacharelado). Disponível: http://www.patriamineira.com.br/imagens/img_noticias/0755172609010_Marcas_de_um_ferrovia_-_Bruno_Nascimento_Campos.pdf em: Acesso em: 11 Nov. 2020

CARMO, Mônica Elisque do. Trilhos e Memória: preservação do Patrimônio Ferroviário em Minas Gerais, de autoria de Mônica Elisque do Carmo. 2014, 178p.

Dissertação de Mestrado Escola de Arquitetura - Universidade Federal de Minas Gerais. Disponível em: <http://www.bibliotecadigital.ufmg.br/dspace/bitstream/handle/1843/MMMD9RTMZM/disserta-_o_monica_elisque_do_carno.pdf?sequence=1>. Acesso em 11 Nov. 2020

CASTRO, **Newton de. Estrutura, desempenho e perspectivas do transporte ferroviário de carga.** Pesquisa e Planejamento Econômico. Volume 32, páginas 251-283

EGGER, E.; MARTINS, P. A Ponte de Ferro, um cartão postal de Ijuí, foi construída há mais de 100 anos. 2020. Disponível em: <<https://www.noroesteonline.com/a-ponte-de-ferro-um-cartao-postal-de-ijui-foi-construida-ha-mais-de-100-anos/>>. Acesso em: 11 nov 2020.

FUNARI, P. P.; PINSKY, J. (Orgs.). **Turismo e patrimônio cultural.** 4 ed. São Paulo: Contexto, 2005.

GIL, A. C. **Como elaborar projeto de pesquisa.** 6 ed. São Paulo: Atlas. 2017.

IPHAN. **Patrimônio Ferroviário.** Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. 2014. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/127>>. Acesso em: 12 nov 2020.

LANG, A. E. (2007) As ferrovias no Brasil e avaliação econômica de projetos: uma aplicação em projetos ferroviários. Dissertação de Mestrado em Transportes da Universidade de Brasília – UnB. Brasília, DF. Disponível em: <https://www.antf.org.br/docs/dissertacao_aline_eloise_transportes_unb.pdf>. Acesso em: 11 nov 2020.

LOWENTHAL, D. **Como Conhecemos o Passado. Projeto História.** 17 ed. São Paulo: EDUC, 1981.

MATOS, Lucina Ferreira. **Estação da memória: um estudo das entidades de preservação ferroviária do Estado do Rio de Janeiro.** Dissertação (mestrado). CPDOC: FGV, 2009.

MOESCH, Marutschka Martini. **Turismo e Lazer: conteúdo de uma única questão. In: Formação e Desenvolvimento de Pessoal em Lazer e Esporte.** Editora Papirus. Coleção Fazer/Lazer. 2003

MUNHOZ, W. R. H. História das ferrovias do Brasil. 2021. Disponível em: <<https://siteantigo.portaleducacao.com.br/conteudo/artigos/direito/historia-das-ferrovias-no-brasil/56080>>. Acesso em: 12 nov 2020.

NETA, E. S.; SOARES, I. N. **Projeto de revitalização para a praça dos imigrantes de Ijuí.** GEDECON, v.5, n.2, 2017 - p.96-123.

NORA, Pierre. Entre memória e história: a problemática dos lugares. São Paulo: Revista do Programa de Estudos Pós-Graduados em História e do Departamento de História da PUC-SP, 1981.

RALPH, M. G. Estação ferroviário do Brasil. 2017. Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/rs_marcelino-stamaria/ijui.htm>. Acesso em 11 nov 2020.

ROCHE, Jean. **A Colonização alemã e o Rio Grande do Sul**. Porto Alegre, RS: Globo, 1969.

RODRIGUEZ, H. S. Superestrutura ferroviária. Palestra técnica. 13 de novembro de 2012. Associação Brasileira de Pavimentação – ABPv. Acesso em 11 nov 2020.

SILVA, J. C. L. Breve História das Ferrovias. **Brasil Escola**. Disponível em: <<https://brasilecola.uol.com.br/geografia/ferrovias.htm>> Acesso em 12 jan 2020.

SILVEIRA, M. R. **A importância geoeconômica das estradas de ferro no Brasil**. Presidente Prudente: [s.n.], 2003.

SOUZA, Ivana Carolina Alves da Silva; SILVA, Francisca de Paula Santos da. Educação para o turismo: uma análise das práticas pedagógicas no ensino fundamental. In: VI Semintur - Seminário de Pesquisa em Turismo do Mercosul, 2010, Caxias do Sul. Anais do VI Seminário de Pesquisa em Turismo do Mercosul / Semintur - Saberes e Fazeres no turismo: interfaces, 2010. v. 6. Disponível em: <https://www.ufrgs.br/site/midia//arquivos/educacao_para_oturismi.pdf> Acesso em 20 out. 2020.

TARDIN, R. F. **Fundamentos do Turismo**. v. 1. Rio de Janeiro: Fundação CECIERJ, 2010.

TEIXEIRA, Luciano; THOMPSON, Analucia (Orgs.). *Dicionário IPHAN de Patrimônio Cultural*. 1 ed. Rio de Janeiro, Brasília: IPHAN/DAF/Copedoc, 2015. (verbetes).