

# A preservação do patrimônio ferroviário através da revitalização para o uso turístico: um estudo das estações ferroviárias de Canela e Passo Fundo, Brasil

Ana Julia Scortegagna Socal\* Marcelo Ribeiro\*\*  
Universidade Federal de Santa Maria (Brasil)

**Resumo:** O objetivo geral deste estudo é analisar como a revitalização das estações ferroviárias de Canela e Passo Fundo e sua destinação ao uso turístico contribuem com a memória ferroviária e a preservação do patrimônio ferroviário. Especificamente, se propõe a identificar o que configura as estações como patrimônio, compreender o papel do turismo na utilização e preservação dos espaços revitalizados e compreender como a revitalização contribui para a manutenção da memória ferroviária. Com utilização de método comparativo descritivo, o estudo analisa as duas estações a partir de três categorias de análise: quanto à atribuição de uso e utilização dos espaços, quanto à legibilidade e quanto a elementos que remetem à memória ferroviária. As revitalizações, por envolverem usos relacionados à atividade turística, proporcionaram um maior aproveitamento dos espaços, com aumento de uso e fluxos. O turismo não invalida o caráter patrimonial das estações, mas sim, reforça ao propiciar o contato das pessoas com esses locais através de um uso público.

**Palavras-chave:** Preservação; Patrimônio ferroviário; Revitalização; Turismo; Estação ferroviária.

## Preserving railway heritage through revitalisation for tourism use: a study of the railway stations of Canela and Passo Fundo, Brazil

**Abstract:** The general objective of this study is to analyse how the revitalisation of Canela and Passo Fundo railway stations and their use by tourists contribute to the preservation of railway memory and railway heritage. Specifically, it intends to identify what configures stations as heritage; to understand the role of tourism in the use and preservation of revitalised spaces and to understand how revitalisation contributes to the maintenance of railway memory. Using a comparative-descriptive method, the study analyses the two stations from three analytical perspectives: the attribution of use and utilisation of spaces, legibility and railway memory. The revitalisation thanks to tourism provided a greater use of spaces, with increased traffic and flows. Tourism does not invalidate the heritage character of the stations, but rather reinforces it by allowing people to have contact with these places through public use.

**Keywords:** Preservation; Railway heritage; Revitalization; Tourism; Railway station.

## 1. Introdução

Desde a sua implantação, no século XIX, a ferrovia trouxe significativos impactos e foi determinante para o desenvolvimento econômico e social de diversas localidades. As novas dinâmicas trazidas pelo trem, além de influenciarem nos processos de urbanização e promoverem a integração entre regiões, contribuíram para a formação de memórias coletivas que perduram até hoje e possibilitam a conformação dos elementos relacionados à ferrovia como patrimônio ferroviário (Flôres, 2007; Monastirsky, 2013).

\* Universidade Federal de Santa Maria (Brasil); Email: [anajsocal@gmail.com](mailto:anajsocal@gmail.com); <https://orcid.org/0000-0001-5453-1358>

\*\* Universidade Federal de Santa Maria (Brasil); Email: [ribeiromarcelo64@gmail.com](mailto:ribeiromarcelo64@gmail.com); <https://orcid.org/0000-0002-4640-0603>

**Cite:** Socal, A. J. S. & Ribeiro, M. (2023). Preserving railway heritage through revitalisation for tourism use: a study of the railway stations of Canela and Passo Fundo, Brazil. *PASOS. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, 21 (2), 289-305. <https://doi.org/10.25145/j.pasos.2023.21.019>

As estações ferroviárias constituem parte importante desse patrimônio, não só por seu valor material, mas também por seu valor simbólico. Tanto as edificações das estações quanto os seus entornos remetem ao tempo onde o trem se fazia presente no cotidiano de muitas pessoas e exercia um papel de protagonismo nas cidades, estimulando o desenvolvimento e o progresso. Além da importância de muitas delas por seus valores arquitetônicos e construtivos, as estações também possuem um forte caráter simbólico como local de passagem, de encontros e palco de diversas interações, visto que por ali circulavam, diariamente, um grande número de pessoas, advindas de diferentes lugares e classes sociais (Cardoso & Zamin, 2002; Kühl, 2008).

O papel central das estações ferroviárias nas relações históricas entre cidade, sociedade e ferrovia torna essencial a análise e compreensão quanto à forma de tratar esse patrimônio, identificando as melhores práticas que possam contribuir na preservação não só da sua integridade física, mas também dos símbolos que permeiam esses locais. A decadência do sistema ferroviário acabou tornando muitas dessas edificações abandonadas ou subutilizadas, o que reforça a necessidade de se fazer diagnósticos e identificar como os novos usos, quando existentes, auxiliam ou prejudicam a salvaguarda do patrimônio.

No que tange aos usos do patrimônio cultural, há uma aproximação cada vez maior com a atividade turística, que se mostra como uma alternativa de requalificação e reconfiguração de espaços, especialmente onde o seu uso original já não é mais viável, como é o caso das estações ferroviárias. A partir disso, o presente estudo versa sobre as possíveis interlocuções entre as revitalizações de duas estações ferroviárias e o seus novos usos relacionados à atividade turística, estabelecendo paralelos entre elas para compreender de que forma esses fatores interferem na preservação do patrimônio ferroviário.

O recorte de pesquisa definiu as estações ferroviárias de Canela e Passo Fundo como objetos de estudo, dois municípios localizados no estado do Rio Grande do Sul onde a ferrovia exerceu papel determinante. A escolha por tais locais, em detrimento de outras cidades do Rio Grande do Sul que também possuem estações revitalizadas, ocorreu em função da disponibilidade de material encontrado, da possibilidade de realização de visitas *in loco* e das diferentes realidades atuais do turismo nos dois municípios.

O estudo tem como objetivo geral analisar como a revitalização das estações ferroviárias de Canela e Passo Fundo e sua destinação ao uso turístico contribuem com a memória ferroviária e a preservação do patrimônio ferroviário. Quanto aos objetivos específicos, se propõe a: identificar os aspectos que configuram as estações ferroviárias de Canela e Passo Fundo como patrimônio; compreender o papel do turismo na utilização e preservação dos espaços revitalizados; e compreender como a revitalização contribui para a manutenção da memória ferroviária.

## 2. Referencial Teórico

O sistema ferroviário surge em razão da Revolução Industrial, quando trilhos, composições de vagões e locomotivas e as estações ferroviárias representaram um marco no processo de desenvolvimento das sociedades. À época de sua implementação, a ferrovia e seu conjunto de equipamentos significaram a materialização do progresso e da modernidade, se estabelecendo por muito tempo como meio hegemônico nos sistemas de transporte.

No Brasil, a importância do sistema ferroviário pode ser atribuída a um conjunto de fatores. Um deles está associado ao papel do transporte ferroviário como meio de integração entre regiões e como facilitador do progresso econômico. Segundo Flôres (2007, p. 62), as ferrovias foram particularmente significativas devido ao “[...] papel estratégico de ligação entre o interior dos continentes e as costas marítimas, ou mesmo ao propiciar condições materiais e culturais de ‘civilização’ entre os povos”.

Já Cardoso e Zamin (2002) destacam o fato de que a chegada da ferrovia era, na grande maioria das vezes, sinônimo de urbanização. A construção das linhas, por si só, já demandava um contingente humano significativo, que, vindo de outras regiões ou até mesmo de outros países, implicava também na necessidade de moradia e serviços complementares, fazendo surgir novas construções e novos empreendimentos. A expansão da malha ferroviária foi responsável não só pelo crescimento urbano de várias localidades, como também pelo surgimento de diversas cidades país afora. Nesse contexto, Monastirsky (2013) salienta o sentimento da população com as mudanças trazidas pelo sistema ferroviário:

O efeito psicológico diante da presença dos equipamentos ferroviários proporcionou às pessoas o sentimento de pertencimento à inovação tecnológica e o acesso ao progresso social e cultural. Em grande parte das cidades ferroviárias as características da sociedade rural foram substituídas por um novo modelo urbano. Assim, a participação da ferrovia neste processo de transformações sociais e culturais do espaço urbano reside na sensação “cosmopolitista” que a ferrovia trouxe às sociedades dessas localidades (Monastirsky, 2013, p. 796)

Cabe destacar, ainda, a contribuição da era ferroviária em termos arquitetônicos e construtivos. Silva (1987) e Kühl (1998, 2008) apontam a importância de se preservar certos exemplares dessa época em virtude do que representam, pela utilização de novos materiais, técnicas construtivas e modelos arquitetônicos. O emprego do ferro, um material ainda pouco explorado, não só na malha ferroviária como também nas edificações, era visto como reflexo do progresso, da inovação e da tecnologia.

A importância que o sistema ferroviário assumiu ao longo das décadas torna grande parte do conjunto de bens associados a esse modal patrimônio. O que hoje compreende-se como patrimônio ferroviário engloba 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 (IPHAN, 2014). Lewinski (2020) ressalta a importância de se incluir nas políticas patrimoniais todos os elementos relacionados à ferrovia, pois “[...] todas as edificações de um recinto ferroviário são importantes de serem salvaguardadas para entender a dinâmica econômica, geográfica e social de um recinto ferroviário dos séculos XIX e XX” (Lewinski, 2020, p. 94).

Para Prochnow (2013, p. 80), existe uma memória social gerada pela ferrovia, que pode ser caracterizada como plural e conflituosa, pois está relacionada, em cada cidade, “[...] a fatos concretos únicos, a elementos materiais únicos, a histórias locais únicas”. Essas reminiscências estão associadas ao papel social e à relevância de toda a infraestrutura ferroviária: a estação ferroviária, enquanto local de trocas sociais e comerciais; a profissão do ferroviário e a sua contribuição enquanto organização política; e o maquinário, que representava inovação e tecnologia.

Essa memória ferroviária, segundo Matos (2010, p. 99), pode ser definida como “[...] o conjunto de representações materiais e simbólicas intimamente relacionadas ao universo ferroviário e que extrapola o contexto material, compreendendo tudo aquilo que o encerra, imbuído ou repleto de sentimentos dos indivíduos”. Ou seja, ela engloba, além de todo o conjunto de bens provenientes da extinta Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA), a história da ferrovia, os fatos que marcaram a sua trajetória, as lembranças e o ofício dos trabalhadores ferroviários, e todos os sentimentos e representações que estão associados a esse meio de transporte.

De acordo com Sotomayor Mora (2017), quando se realiza uma intervenção urbana e restauração de algum sítio patrimonial, os atores principais são os usuários ou a população que conhece sua história e, que é consciente da valorização destes espaços (Díaz-Berrio, 1986). Gutman (2001, p.101) menciona que “para poder cuidar, é necessário primeiro valorizar, para valorizar é necessário conhecer”. A restauração dos espaços industriais teve início por diversas razões, uma delas foi renovar as identidades urbanas, ao considerar o patrimônio industrial e cultural testemunha do cotidiano e sinal identitário” (Álvarez Areces, 2008, p.16).

Assim, preservar os bens que remontam à época da ferrovia é preservar também os seus significados enquanto espaços de memória, de identidade e de pertencimento, que estão associados às particularidades histórico-culturais e sociais do lugar onde estão inseridos.

Elemento intrínseco ao patrimônio, a memória pode ser compreendida, de acordo com Pollak (1989), como um processo de reconstrução do passado por um determinado grupo, comunidade ou sociedade. Por ser um fenômeno construído, a memória é sempre seletiva e influenciada pelo meio que a cerca (Pollak, 1989).

Para Nora (2008), a memória se expressa nos chamados ‘lugares de memória’, compreendidos como “[...] toda unidade significativa, de ordem material ou ideal, que a vontade dos homens ou o trabalho do tempo transformou em elemento simbólico do patrimônio memorial de uma comunidade qualquer” (Nora, 2008, p. 111, tradução nossa). Esses ‘lugares de memória’ são, portanto, espaços que permitem a vivência de fenômenos significativos para determinados grupos sociais e onde é possível rememorar-los.

Ou seja, é nos ‘lugares de memória’ que se ancora a memória coletiva e onde se materializam os elementos que conferem identidade a um determinado grupo social. Para Pollak (1989) tais ‘lugares de memória’, que englobam monumentos, patrimônio arquitetônico, paisagens, datas e personagens históricos, tradições e costumes, folclore, música, e até tradições culinárias, são diferentes pontos de referência da memória. Estes podem ser interpretados como

[...] indicadores empíricos da memória coletiva de um determinado grupo, uma memória estruturada com suas hierarquias e classificações, uma memória também que, ao definir o que é comum a um grupo e o que o diferencia dos outros, fundamenta e reforça os sentimentos de pertencimento e as fronteiras sócio-culturais (Pollak, 1989, p. 3).

Enquanto lugar de memória social, o patrimônio tem em sua preservação um dos pilares para a manutenção da cultura a qual atua como representante. A preservação, processo seletivo motivado pelo significado cultural que é associado aos bens, pode ser entendida como uma ou mais ações que visam manter ou dar continuidade ao patrimônio, bem como perpetuar a memória de fatos e valores culturais de um povo, através da utilização de instrumentos de identificação, proteção e gestão (Kühl, 1998, 2008).

Nesse sentido, a revitalização faz parte do leque de alternativas possíveis para promover a preservação de um bem. Para Sotratti (2015), a revitalização pode ser compreendida como uma estratégia de valorização de áreas carregadas de conteúdos simbólicos que passaram por processos de degradação e que permaneceram inalterados na transformação do espaço urbano.

A revitalização engloba outro aspecto vital ao patrimônio: o uso destinado a esse bem. Diversos autores apontam o uso como essencial, dada a sua importância para a manutenção e para a própria sobrevivência do edifício (Kühl, 1998, 2008; Varine, 2012). A questão da utilização do patrimônio já era abordada na Carta de Veneza, de 1964, documento redigido como base sobre a conservação e o restauro de monumentos e sítios, que recomenda que o monumento seja destinado a uma função útil à sociedade, ressaltando que esta destinação é desejável desde que não altere a disposição ou a decoração dos edifícios (ICOMOS, 1964).

O turismo, através da sua relação com atividades de cultura e lazer, enquadra-se como uma das alternativas de uso, ao propiciar usos múltiplos e a apropriação dos locais por diversos públicos, entre residentes e visitantes. Para Brusadin e Silva (2012) o uso turístico do patrimônio favorece a sua manutenção, além de contribuir para a conservação da memória e da identidade de um povo. Ou seja, há benefícios mútuos na interação entre turismo e patrimônio. Por um lado, os ganhos da atividade turística propiciam uma rápida recuperação do capital investido para a recuperação dos bens, por outro, os monumentos preservados incrementam a qualidade da oferta turística.

Independente do uso atribuído, Kühl (1998, 2008) ressalta que o uso é o meio e não o objetivo de uma intervenção no patrimônio. O propósito de uma revitalização, por exemplo, deve ser a preservação daquele bem de forma a manter os seus significados e garantir a sua perpetuidade, sendo a destinação de uso um meio para este fim. Por isso, é fundamental pensar o uso conforme as características específicas de cada patrimônio.

### 3. Metodologia

O estudo apresenta uma abordagem qualitativa, com a utilização de método comparativo descritivo. Segundo Fachin (2006, p. 40), “[...] o método comparativo aborda duas séries ou fatos de natureza análoga, tomados de meios sociais ou de outra área do saber, a fim de se detectar o que é comum a ambos”. Ou seja, a pesquisa comparativa consiste em investigar situações ou fatos e explicá-los a partir das semelhanças e diferenças. Neste estudo, os dois elementos utilizados para comparação foram as estações ferroviárias de Canela e Passo Fundo e suas revitalizações.

Para tanto, o estudo foi desenvolvido em quatro etapas principais: (1) pesquisa bibliográfica; (2) escolha dos objetos de estudo; (3) coleta de dados, que envolveu pesquisa bibliográfica e documental, visitas *in loco* e duas entrevistas semiestruturadas; e (4) análise dos resultados. Primeiramente, realizou-se uma pesquisa bibliográfica sobre conceitos relacionados a turismo, patrimônio, memória e preservação, além do resgate histórico da implantação do sistema ferroviário e de seu processo de decadência e patrimonialização. Nesta etapa, abordou-se também a contribuição do turismo para a preservação do patrimônio.

Em seguida foram definidas as estações ferroviárias que seriam utilizadas como objeto de estudo e análise. Em um recorte inicial da pesquisa, optou-se por trabalhar com estações ferroviárias localizadas no estado do Rio Grande do Sul. Assim, realizou-se uma pesquisa online a fim de verificar quais cidades possuíam estações ferroviárias que foram revitalizadas e destinadas a usos relacionados a cultura, lazer e entretenimento.

A partir desse levantamento preliminar, foram definidos como objetos de estudo as estações de Canela e Passo Fundo. A escolha foi motivada por diversos fatores, incluindo a disponibilidade de material encontrado sobre as revitalizações durante a pesquisa inicial, assim como a possibilidade ou não de realizar visitas *in loco*. Considerando que o estudo foi realizado durante o segundo semestre de 2021, ainda durante a pandemia da Covid-19, e que alterações no decorrer deste período poderiam provocar um impacto maior em locais como museus, memoriais ou centros culturais, inviabilizando

a visita, optou-se por Canela e Passo Fundo por suas estações terem um uso vinculado a comércio e gastronomia, além do caráter cultural.

Contribuiu para a decisão também o fato do turismo se encontrar em estágios diferentes em cada uma das cidades. Enquanto Canela já está mais consolidada como destino turístico, Passo Fundo não possui uma proposta de exploração, o que permite analisar como esta condição dialoga com as revitalizações e com seus consequentes usos.

A terceira etapa, referente à coleta de dados, ocorreu de quatro formas: pesquisa bibliográfica, pesquisa documental, visitas *in loco* e entrevistas semiestruturadas realizadas com os dois gestores que atuam nos órgãos municipais nos dois municípios, respectivamente. Através das pesquisas bibliográfica e documental, buscou-se dados históricos dos municípios, além de informações sobre os processos de revitalização das estações ferroviárias, incluindo fotografias e mapas que auxiliassem na sua compreensão. Também foram realizadas visitas *in loco*, durante o mês de novembro de 2021 e entrevistas estruturadas com agentes vinculados às revitalizações, no mês de dezembro de 2021.

Por fim, na quarta e última etapa, as análises foram realizadas tendo como base todo o conjunto de informações levantadas e a partir de três categorias de análise: (1) quanto à atribuição de uso e utilização dos espaços; (2) quanto à legibilidade; (3) quanto a elementos que remetem à memória ferroviária. A primeira categoria refere-se às funções as quais as estações ferroviárias foram destinadas e também à forma como esses locais passaram a ser utilizados pela população. A segunda categoria está relacionada com a integridade visual da edificação. Na terceira categoria são analisados os elementos que foram inseridos ou preservados a partir da revitalização e que se relacionam com a memória ferroviária.

A escolha de tais categorias ocorreu a partir das constatações realizadas durante as visitas *in loco* em conjunto com as informações levantadas sobre os municípios e sobre os processos de revitalização das estações ferroviárias. O estabelecimento das três categorias de análise permitiu que fossem feitas comparações entre os dois objetos de estudo, identificando similaridades e contrastes entre as duas propostas.

#### 4. Objetos de estudo: Canela e Passo Fundo

Canela e Passo Fundo são dois municípios localizados no estado do Rio Grande do Sul, na Região Sul do Brasil, a 120 km e 289 km, respectivamente, da capital Porto Alegre (figura 1). Enquanto a origem de Canela remonta à atividade turística, visto que a região já era procurada tanto no inverno, por conta da neve, quanto no verão, ao oferecer atividades como passeios a cavalo e caça e pesca (Silva & Campos, 2015), Passo Fundo surgiu a partir de um pequeno povoado que passou a ser um local de passagem e servir de pouso para tropeiros e caravanas (Sobarzo, 2010). Apesar dos diferentes fatores que levaram ao surgimento das cidades, ambas tiveram seu desenvolvimento impulsionado por um elemento em comum: a ferrovia.

**Figura 1: Localização dos municípios.**



**Fonte:** Elaborado pelos autores (2021).

Em Canela, a construção da linha férrea trouxe significativas melhorias para a região ao proporcionar, principalmente, a integração com a capital do estado, agilizando o deslocamento de pessoas e mercadorias (Chaves, 2020). O acesso, que antes era difícil por conta da topografia acidentada e pela distância de oito horas da estação mais próxima, foi facilitado com a implantação da ferrovia, estimulando o progresso e o desenvolvimento.

A chegada do trem implicou na construção de diversos outros estabelecimentos ao redor da estação, entre comércio e serviços, com o objetivo de dar suporte às demandas geradas pelos novos fluxos de pessoas. Para Zuccaratto (2018), a estação ferroviária tornou-se um polo agregador de negócios, em função de sua configuração como local de encontros e devido ao expressivo trânsito de passageiros. Além disso, muitos novos moradores passaram a se estabelecer no entorno da estação ferroviária, que se configurou como um importante vetor de crescimento de Canela.

Em Passo Fundo, a chegada da ferrovia também foi sinônimo do progresso e desenvolvimento. Os trilhos eram parte da linha Santa Maria – Itararé (SP), que ligava o estado a São Paulo. Segundo Wickert (2007, p. 382), essa linha foi de extrema importância para o estado gaúcho, pois era considerada na época “[...] o principal veículo de integração com o restante do país, rompendo com o isolamento de décadas”. A instalação da linha férrea deslocou o eixo da cidade para os arredores da estação ferroviária, que se tornou um marco do núcleo urbano central.

Wickert (2011, p. 383) afirma que “A própria estação férrea, ainda que de arquitetura bastante simples, passou a ser elemento de atração do crescimento e uma referência urbana”. A estação ferroviária foi inaugurada em 1898 e originalmente abrigava a estação de passageiros, o telégrafo e os escritórios pertencentes ao sistema ferroviário (Dalmuth, 2019). Além da estação, a gare de Passo Fundo era formada por outras edificações, como armazéns de carga, depósitos, oficinas, residências para os funcionários, além de infraestruturas como caixa d’água e parque de manobras (Dalmuth, 2019; Wickert, 2011).

A decadência ferroviária, ocorrida no Brasil desde os anos 1980 a 1990, fez com que o transporte de passageiros fosse extinto em todo país. As edificações ferroviárias foram direcionadas a outros usos, passando a abrigar atividades diversas, mas que não exploravam o potencial total desses espaços. Nesse sentido, as revitalizações, que serão abordadas a seguir, ocorreram com o intuito de recuperar esses lugares e seus entornos, promovendo a valorização do patrimônio a partir da atividade turística.

#### 4.1. Estação Campos de Canella

Após ser desativada em 1963, junto com os trilhos, a estação ferroviária de Canela passou a abrigar usos diversos ao longo das décadas seguintes, incluindo Centro Cultural, Biblioteca Pública, restaurante, Centro de Informações Turísticas, Casa do Artesão, e até a estrutura administrativa da Secretaria de Turismo de Canela. Apesar de estar em uso, o prédio apresentava diversos sinais de degradação e diferentes graus de conservação.

Em abril de 2016 a prefeitura de Canela lançou um edital de licitação que previa a revitalização do terreno e do prédio da estação ferroviária, a partir de uma concessão de direito real de uso estipulado em vinte anos. O edital determinava que o projeto deveria manter as características arquitetônicas do conjunto, com cuidado aos materiais utilizados e atenção especial ao telhado, que se encontrava em estado precário (Ramos, 2016).

Finalizado o processo de concorrência, o qual teve como vencedor a empresa Incorporadora Novalternativa, as obras tiveram início em 2017. Em janeiro de 2019 foi inaugurado o novo complexo cultural e gastronômico, denominado Estação Campos de Canella, com cerca de 30 estabelecimentos, entre restaurantes, pubs, cervejaria, lojas e opções de entretenimento (Chaves, 2020).

A revitalização (figura 2) envolveu não só a reforma do prédio da estação, que passou a abrigar dois restaurantes, mas também o seu entorno. A locomotiva Le Meuse, um dos principais atrativos do complexo e que já se encontrava junto à estação, foi restaurada, com os dois vagões sendo destinados a usos distintos. No primeiro vagão está a Mundo a Vapor Store, uma loja de decoração e souvenirs; o segundo foi transformado em um vagão restaurante e funciona como extensão do Férreo Restaurante, um dos restaurantes da edificação principal.

No outro lado da estação, o antigo estacionamento foi suprimido e deu lugar ao Largo Benito Urbani. O amplo espaço aberto é utilizado como espaço externo para os restaurantes que o cercam, comportando mesas e cadeiras. O projeto também contou com novas construções: um bloco com sete salas comerciais, outra edificação, de três pavimentos, destinada ao bar e cervejaria Société de La Meuse e a primeira

rua coberta de Canela. Na parte central, onde ocorre a ligação entre as novas edificações e a estação com a rua coberta, foi construído uma área para apresentações e eventos culturais. No total, o complexo conta com uma área de 5,2 mil m<sup>2</sup>.

**Figura 2: (a) Um dos acessos do complexo com a locomotiva Le Meuse ao centro. (b) Vagão restaurante.**



Fonte: Autores (2021).

#### 4.2. Gare Estação Gastronômica

Após a desativação da estação ferroviária, em 1978, e a retirada dos trilhos, que já se encontravam inutilizados, a área da gare foi encampada pela prefeitura municipal e direcionada a outros fins. O prédio da estação ferroviária foi cedido à Associação de Produtores no início da década de 1980 para que ali se estabelecesse a Feira do Produtor. A feira, que ficou instalada no local até 2016, ocorria cerca de três vezes na semana na parte da antiga plataforma de embarque, na área externa da estação, o que tornava o prédio subutilizado (Dalmuth, 2019).

O processo de revitalização da edificação da estação ferroviária foi realizado em duas etapas. A primeira teve início em 2016, com a restauração da parte externa, na qual foi realizada a recuperação das fachadas, a reforma das calçadas, pintura e requalificação do piso da antiga plataforma e a revitalização do Largo Firmino Duro, no lado oposto à plataforma, onde localizava-se o principal acesso à estação ferroviária. O local, que antes era utilizado exclusivamente como estacionamento, foi requalificado para ser utilizado como espaço de lazer. Em uma parte do largo, porém, manteve-se a destinação de uso como estacionamento.

A revitalização externa da edificação faz parte de um projeto macro que também contemplou a ampla área verde defronte à estação, antes ocupada pelas oficinas, armazéns e depósitos da ferrovia, que foi transformada em um parque ainda na década de 1980. O projeto, iniciado em 2013, contemplou uma área total de 69 mil m<sup>2</sup> (Belo et al., 2020), incluindo também uma nova edificação específica para a Feira do Produtor. Elementos históricos do parque, como a Caixa d'Água e o monumento de tijolo à vista conhecido como 'ruína', que são patrimônios tombados do município, foram preservados, assim como outras estruturas pré-existentes.

Em uma segunda etapa, no ano de 2017, o prédio da estação foi objeto de um processo licitatório com o objetivo de destinar um novo uso aos espaços. O edital de concessão de uso oneroso previa que o local deveria ser transformado em um complexo gastronômico e cultural, incluindo um espaço destinado a uma galeria de arte (Wickert, 2021). As obras iniciaram em 2018 e o complexo foi inaugurado em julho de 2019.

Foram criados dois espaços: a GARE Estação Gastronômica e a Galeria Estação da Arte. A GARE Estação Gastronômica ocupa uma área total de aproximadamente 600 m<sup>2</sup>. Na parte interna do prédio da estação está a estrutura física dos onze restaurantes que integram o empreendimento, além dos sanitários, caixa e espaços com mesas e cadeiras. A parte externa, localizada no Largo Firmino Duro, também conta com espaços para consumo e convivência (figura 3). A distribuição da capacidade total de 530 pessoas em 180 lugares internos e 350 externos (Belo et al., 2020) possibilita que o local seja

usufruído em todas as épocas do ano. A Galeria Estação da Arte ocupa uma parte menor da edificação, estando concentrada em apenas um ambiente.

**Figura 3: Espaços internos (a) e externos (b) da GARE Estação Gastronômica.**



Fonte: Autores (2021).

## 5. Resultados e Discussões

A partir da interlocução entre as pesquisas bibliográficas e documental com as constatações realizadas nas visitas *in loco* e os dados obtidos nas entrevistas, as duas revitalizações foram analisadas a partir de três categorias, as quais serão explanadas a seguir.

### 5.1. Quanto à atribuição de uso e utilização dos espaços

A atribuição de uso a um patrimônio é uma das alternativas mais viáveis para promover a sua preservação. Portanto, analisar as consequências da revitalização em relação às novas funções e à forma como os espaços passam a ser utilizados pela população, contribui para a constatação das relações entre a revitalização e a preservação do patrimônio ferroviário, representado, neste caso, pelas estações ferroviárias de Canela e Passo Fundo.

Após as revitalizações, as duas estações ferroviárias foram destinadas a usos similares, a partir da criação de uma oferta de atividades variadas que inclui comércio, gastronomia e espaços de lazer e contemplação. Além de estarem em consonância com o que diz a Carta de Veneza (ICOMOS, 1964), que recomenda a destinação do monumento a uma função útil à sociedade, as revitalizações direcionaram as estações para um uso público, o que amplia o acesso a esses locais. Ou seja, a atribuição de uso das antigas estações ferroviárias, bem como de seu entorno, para fins de cultura, lazer e turismo propicia que esses espaços sejam utilizados por diferentes públicos, promovendo a aproximação da população com o seu patrimônio.

Em ambos os casos, não só a edificação em si foi objeto de intervenção, mas também o seu entorno. No caso de Passo Fundo, isso é especialmente relevante visto que a relação da estação com as áreas adjacentes, em especial com o atual Parque da Gare, também faz parte da memória ferroviária. O resgate histórico mostra que ali se encontravam outras instalações vinculadas à ferrovia e que essa área também está presente no imaginário popular como um símbolo do crescimento da cidade pelo modal ferroviário. Assim, a manutenção do Parque como um espaço público aberto e não edificado, e com usos que dialogam com a função atual da estação, contribui para manter a interrelação entre os espaços, auxiliando na preservação da memória ferroviária.

No caso de Canela, o entorno da estação ferroviária foi utilizado como um complemento, ampliando a infraestrutura física para a implantação do complexo cultural e gastronômico. A construção das novas edificações e a criação da rua coberta possibilitaram o aumento da oferta de serviços e entretenimento, consequentemente promovendo uma maior utilização do espaço.

As diferentes atividades promovidas pela revitalização aumentaram a utilização desses lugares se comparado com o seu estado e funções anteriores, que limitavam o acesso. Em Passo Fundo, por exemplo,



a Feira do Produtor, que acontecia no prédio da estação, funcionava em horários específicos e apenas três vezes na semana, restringindo o contato do público com a edificação. O estado de decadência do Parque também inibia a sua utilização.

As novas funções possibilitaram que as pessoas passassem a usufruir dos espaços com mais frequência, além de ampliar o acesso dos usuários. Conforme a ex-Secretária de Planejamento, Ana Paula Wickert, a revitalização propiciou um uso diário da estação ferroviária e do parque, pois foi pensada para que o local tivesse o maior fluxo de pessoas pelo maior período de tempo do dia.

Considerando que a população utiliza o Parque da Gare para caminhadas e exercício, começando às 6h da manhã, e que a GARE Estação Gastronômica tem público até perto da meia noite, temos praticamente todo esse tempo de uso do parque, com ele parado por seis horas do dia apenas, da meia noite às 6h. (Wickert, 2021, informação verbal).

Além do aumento do uso em si, foi possível constatar que os locais passaram a ser utilizados de diferentes formas em períodos distintos. Em Canela, durante o dia o comércio atrai mais visitantes, enquanto à noite a concentração ocorre nos restaurantes e na cervejaria, principalmente no Largo Benito Urbani. Em Passo Fundo, o Parque da Gare e a Feira do Produtor são ocupados no período diurno, enquanto a estação recebe um fluxo maior à noite. Essa constatação evidencia a contribuição que diferentes atividades têm na manutenção do local revitalizado, promovendo um uso contínuo e prolongando a experiência do usuário.

É possível constatar, ainda, uma diferença quanto ao tipo de público que frequenta as estações de Canela e Passo Fundo, o que está relacionado, também, com o perfil turístico de cada cidade. Enquanto a Estação Campos de Canela tem seu público formado, em sua maioria, por turistas, em Passo Fundo percebe-se uma utilização maior por parte dos próprios moradores, tanto no Parque da Gare quanto na GARE Estação Gastronômica.

No caso de Canela, o fato de os espaços revitalizados receberem um fluxo maior de turistas pode estar relacionado com a sua característica enquanto ‘cidade turística’. Silva (2004) utiliza esse termo para designar municípios que tem a sua economia essencialmente vinculada ao turismo, onde a atividade é a principal fonte de renda da população local. Assim, a Estação Campos de Canela vem para agregar à oferta de produtos e serviços turísticos já estabelecida de Canela, configurando-se como uma nova alternativa de lazer. O seu uso enquanto opção de comércio e gastronomia, vinculado ao patrimônio histórico, não compete com outros atrativos mais consolidados, mas sim atua como um complemento.

Em Passo Fundo, percebe-se que há uma maior apropriação dos espaços do Parque da Gare e da GARE Estação Gastronômica pelos próprios residentes, o que indica a predominância de um turismo cidadão. Segundo Gastal (2006), o conceito de turismo cidadão está relacionado com a valorização da cidade pelo seu próprio habitante, que ao usufruí-la em seu tempo de lazer e consumir práticas de entretenimento, cultura e meio ambiente, desenvolve sentimentos de pertencimento e identidade com o lugar que mora.

A revitalização do parque e do prédio da estação proporcionaram novos usos para espaços já consolidados, promovendo uma reconexão dos moradores com o patrimônio e alterando a forma como estes percebem a cidade. Os locais, antes degradados ou subutilizados, foram muito bem aceitos pela população após a revitalização, passando a compor a principal oferta de lazer de Passo Fundo e contando com grande circulação de pessoas.

## 5.2. Quanto à legibilidade

Na definição do dicionário, a legibilidade é descrita como a qualidade do que é legível, daquilo que se pode ler (Dicionário Priberam da Língua Portuguesa, 2021). É possível, então, relacionar a legibilidade a quesitos como clareza, nitidez e percepção, que revelam a facilidade com que algo pode ser compreendido visualmente.

No âmbito das cidades, Lynch (1999) associa o conceito com a qualidade do ambiente visual, definindo a legibilidade como “[...] a facilidade com a qual as partes podem ser reconhecidas e organizadas numa estrutura coerente” (Lynch, 1999, p. 13). Grinover (2007), que aborda a legibilidade como uma das dimensões fundamentais da cidade hospitaleira, relaciona o conceito à imagem mental que se forma sobre aquele local, que se reflete em como a cidade é interpretada e nas relações que se estabelecem entre ela e seus moradores ou visitantes.

A imagem clara e organizada da cidade serve como uma estrutura de referência, que oferece segurança emocional aos usuários. Ademais, a legibilidade está relacionada com a construção e a preservação de memórias, individuais e coletivas, que se alicerçam nos códigos arquitetônicos, paisagísticos e culturais da cidade (Grinover, 2007; Lynch, 1999). A identificação e a interpretação de paisagens urbanas, edifícios e objetos permitem associá-los às lembranças e memórias intrínsecas a cada indivíduo. Portanto, quanto mais legíveis são esses elementos, maior é o estímulo à memória e à preservação.

Em Passo Fundo, a manutenção da relação entre o prédio da GARE Estação Gastronômica e o Parque da Gare, a partir da compatibilidade de usos e da estratégia de manter a área do parque como um ambiente aberto, contribui para a legibilidade desses espaços enquanto locais relevantes no cenário ferroviário local.

Transferindo as definições de legibilidade para o contexto das edificações em si, pode-se associar o conceito à facilidade com que essas estruturas são lidas, interpretadas e reconhecidas, por suas partes ou pelo todo. A existência de barreiras visuais ou de elementos que descaracterizam a edificação pode comprometer a sua legibilidade, afetando também a imagem que se tem daquele local. Assim como ocorre no contexto mais amplo, a legibilidade está relacionada à probabilidade dessas edificações, ou de seus componentes, de evocarem imagens e suscitarem memórias.

Nesse aspecto, tem-se percepções distintas em relação às estações ferroviárias de Canela e Passo Fundo. Na revitalização da Estação Campos de Canella, a adição de outros volumes e elementos comprometem a legibilidade do prédio, que fica ‘escondido’ no meio de novas estruturas e vegetação. Na fachada sul, onde está localizada a locomotiva Le Meuse, a cobertura em estrutura metálica que funciona como um pórtico de entrada ao complexo, somado à nova construção com salas comerciais, acaba obstruindo a visibilidade do prédio da estação e dificultando o seu reconhecimento, pois altera a volumetria do conjunto (figuras 4a e 4b).

Na fachada norte, voltada ao Largo Benito Urbani, a instalação de toldos para a criação de espaços de consumo cobertos também prejudica a legibilidade do prédio, mesmo que de forma menos acentuada do que na fachada oposta pois ainda é possível identificar a volumetria e o contorno original do edifício. Além disso, a edificação da cervejaria Société de La Meuse, mais alta que o prédio da estação, compete visualmente com ele e altera a relação do prédio com o seu entorno (figuras 4c e 4d). A rua coberta e a nova área central para eventos, por não estarem diretamente vinculados à estação, acabam não interferindo significativamente na sua legibilidade.

De modo geral, em termos de legibilidade, a revitalização não valorizou o prédio da estação, que antes se destacava na paisagem urbana. A construção de novos elementos, que passaram a rivalizar em altura e visibilidade, tiraram o protagonismo que antes pertencia à estação ferroviária, que outrora se manteve, mesmo após a sua desativação e mudança de uso.

No caso específico de Passo Fundo, a inserção do prédio da estação na paisagem urbana é preservada mesmo após a revitalização. A ausência de construções no entorno imediato mantém a legibilidade da edificação, visto que o contorno, a volumetria e os elementos que a compõem podem ser facilmente identificados (figura 5). Contribui para isso o fato de a edificação ser tombada pelo município, o que inclui a proibição de construção de prédios com mais de oito metros de altura total em uma distância de dez metros da lateral do bem tombado.

**Figura 4: Legibilidade da Estação Campos de Canella antes e depois da revitalização.**

(a) Fachada sul



(b) Pórtico de entrada atualmente.



(c) Fachada norte.



(d) À direita, o prédio da estação; à esquerda, a cervejaria.

**Fonte:** (a) (Zuccaratto, 2018); (b) e (d) autores (2021); (c) (Cardoso & Zamin, 2002).

**Figura 5: Legibilidade da estação de Passo Fundo antes e depois da revitalização.****Fonte:** (a) (Cardoso & Zamin, 2002); (b) autores (2021).

Cabe destacar também a utilização de cores diferentes na fachada, que representam os materiais distintos presentes no prédio. A antiga estação ferroviária foi construída em etapas, com sucessivas ampliações, e por conta disso possui partes em alvenaria e partes em madeira. Como forma de destacar essa diferenciação, as fachadas foram pintadas de marrom onde o fechamento é em madeira e laranja onde o fechamento é em alvenaria. O contraste possibilita a leitura das diferentes etapas construtivas da obra. Como contraponto, observa-se que há uma perda da unidade do conjunto,

visto que a edificação aparenta estar ‘fragmentada’ em blocos. Porém, essa perda não chega a ser tão significativa em virtude do telhado contínuo, em duas águas, e a cobertura da plataforma, que percorrem quase toda a edificação.

### 5.3. Elementos que remetem à memória ferroviária

A memória é o elemento que faz a ponte entre o passado, nesse caso a época da ferrovia; o presente, nas lembranças que permanecem vivas e nos elementos que resistem ao tempo; e o futuro, representado pelo que se opta por preservar e deixar como legado às próximas gerações. Assim, a memória ferroviária é aquela associada ao conjunto de referências oriundas do universo ferroviário que detêm algum significado para um indivíduo ou para um grupo social e que justifica os esforços de preservação de determinado bem ou conjunto de bens.

A memória pode estar ancorada em elementos materiais ou imateriais, que ao serem preservados, fazem com que os significados atrelados a eles também sejam perpetuados. Tais elementos estão associados ao conceito de ‘lugares de memória’ (Nora, 1993), definição essa que pode ser atribuída às estações ferroviárias, visto que são locais carregados de significados importantes para os contextos nos quais estão inseridos, onde é possível viver e rememorar lembranças individuais e coletivas.

As estações, enquanto ‘lugares de memória’, são compostas por uma realidade tangível e uma realidade simbólica. Portanto, preservá-las por si só, desde que mantidos os seus atributos característicos, já é uma forma de preservar a memória ferroviária. Nesse sentido, observa-se que houve uma preocupação, nas duas revitalizações, em manter as edificações juntamente com as suas características originais, tanto arquitetônicas quanto simbólicas, respeitando o caráter histórico e cultural dos locais.

Para Wickert (2021), a intervenção na GARE Estação Gastronômica, além de devolver à cidade de Passo Fundo uma área que estava subutilizada, potencializou a memória e o passado, valorizando a estação. O mesmo foi apontado pela Secretaria Municipal de Turismo e Cultura de Canela, a qual ressaltou que a preservação do patrimônio era um dos requisitos a serem observados no projeto de revitalização estipulado pelo edital de licitação.

A memória ferroviária também se manifesta na forma de divulgação desses locais. O uso de termos como ‘estação’ e ‘Gare’ faz referência ao caráter original das edificações e remete à memória ferroviária, já que se apropria da forma como esses locais eram reconhecidos pela população e que acabou se perpetuando até depois de sua desativação.

A GARE Estação Gastronômica utiliza o desenho de um trem para compor a sua marca, que é empregada em toda a publicidade, incluindo os posts das redes sociais até itens encontrados no local, como os copos usados pelos restaurantes. Tanto o nome quanto a marca ressaltam a ligação do lugar com a ferrovia e resgatam a memória, principalmente para quem frequenta e utiliza a estação. Além disso, o desenho da marca foi utilizado na fachada da edificação, reforçando a identidade do complexo e a relação com o passado ferroviário (figura 6).

**Figura 6: (a) Logo da GARE; (b) utilização da marca; (c) aplicação da marca na fachada.**



Fonte: (a) e (b) GARE Estação Gastronômica (2021); (c) autores (2021).

Os novos elementos ou o aproveitamento de elementos existentes, tanto em termos urbanos ou paisagísticos quanto arquitetônicos, também pode contribuir para a preservação dessa memória e de todos os significados atrelados ao patrimônio ferroviário. Em Passo Fundo, itens históricos do Parque da Gare foram mantidos e restaurados na busca por uma interlocução entre o antigo e as novas inserções, resultando em uma proposta funcional e harmoniosa.

A inclusão de itens relacionados ao sistema ferroviário nos projetos de revitalização é outra forma de associar o local com o seu uso original. Também em Passo Fundo, foram utilizadas algumas peças e partes oriundas de antigos vagões, que foram restauradas e alocadas no Largo Firmino Duro, na parte posterior da estação (figura 7).

**Figura 7: Antigas peças de vagões localizadas no Largo Firmino Duro.**



Fonte: Autores (2021)

Apesar de contribuírem para que se estabeleça uma relação entre os espaços e o seu uso original, remetendo às atividades que ocorriam ali, observa-se que esses itens foram simplesmente inseridos no canteiro central sem nada que os explique ao público que frequenta e utiliza a atual estação ferroviária. Se fossem incluídos no projeto elementos interpretativos, como placas, totens ou outras mídias, que traduzissem o significado desses objetos e trouxesse informações acerca de sua origem, a sua utilização seria muito mais proveitosa e contribuiria ainda mais para o resgate da memória ferroviária local.

Em Canela, a restauração e o aproveitamento da locomotiva Le Meuse, que ficava localizada junto à estação e se encontrava em estado de degradação, também reforça a associação entre o local e sua função inicial. Além disso, a utilização de um dos vagões como vagão restaurante permite que seja atribuído a esse espaço, novamente, um de seus usos originais, multiplicando a relação com a memória ferroviária. A ideia possibilita uma viagem no tempo e a rememoração de situações relacionadas ao transporte ferroviário, incluindo as refeições dentro do trem. A ambiência interna do vagão remete aos tempos áureos da ferrovia, possibilitando uma experiência histórica e gastronômica para quem opta por almoçar ou jantar no restaurante.

O Férreo restaurante, responsável pelo vagão, se apropria ainda de outra estratégia que reitera a relação do lugar com o seu passado ferroviário. O jogo americano utilizado pelo restaurante possui impressas fotos antigas da estação, elementos relacionados ao modal ferroviário e informações sobre a história da ferrovia em Canela (figura 8). Essa é uma forma de estimular que os usuários adquiram informações e conhecimento sobre a memória do local no qual estão, enquanto esperam por sua refeição.

Está previsto ainda a implantação de um Museu do Trem junto ao complexo da estação ferroviária, que contará a história do município e a sua relação com a chegada da ferrovia. Segundo a Secretaria Municipal de Turismo e Cultura de Canela essa iniciativa visa contribuir, também, para a preservação do patrimônio e da memória da cidade (Canela, 2021).

Figura 8: Jogo americano do Férreo Restaurante.



Fonte: Autores (2021).

## 6. Considerações Finais

Este estudo teve como intuito identificar e compreender como a revitalização e a destinação ao uso turístico das estações ferroviárias de Canela e Passo Fundo contribuem com a memória ferroviária e a preservação do patrimônio ferroviário. A partir do embasamento conceitual, do resgate histórico das duas cidades e da análise dos processos de revitalização, foi possível traçar alguns panoramas considerando critérios relacionados a uso, legibilidade e elementos de memória.

Com relação ao primeiro objetivo específico, de identificar os aspectos que configuram as estações ferroviárias de Canela e Passo Fundo como patrimônio, constatou-se que a ferrovia teve um papel fundamental na estruturação e no desenvolvimento das duas cidades. A chegada dos trilhos e de um sistema ferroviário, que conseqüentemente trouxe a implantação da estação ferroviária, proporcionou o crescimento urbano e populacional, a melhoria na infraestrutura e a formação de memórias individuais e coletivas, relacionadas ao impacto social da ferrovia na vida e no cotidiano das pessoas. Portanto, a configuração desses locais enquanto 'espaços de memória' legítima os esforços pela sua preservação.

As revitalizações trouxeram novos usos a locais da cidade que antes estavam degradados ou subutilizados, mas que são muito simbólicos pela sua importância para a história e para a conformação dos municípios. A transformação dessas estruturas remanescentes, atribuindo-lhes usos compatíveis com as suas características, significa reiterar a importância que outrora tiveram e o papel que desempenharam, devolvendo à cidade o espaço que esta merece.

No que tange aos outros objetivos específicos, de compreender o papel do turismo na utilização e preservação dos espaços revitalizados e de como a revitalização contribui para a manutenção da

memória ferroviária, verifica-se que o próprio uso exerce esse papel ao estimular e fortalecer o contato da população com o patrimônio.

As novas funções trouxeram movimento e vitalidade para as estações e para o seu entorno, potencializando os fluxos e a forma de ocupação desses locais. Se antes ambos os locais possuíam um acesso mais restrito, em função das atividades que acomodavam, a reconfiguração e o redirecionamento para atividades de turismo e lazer trouxeram uma ampliação da faixa diária de utilização e da circulação de pessoas. A proposta da criação de diferentes pontos de atração e tipos de ambientes minimizou o tempo que os lugares ficam inutilizados, maximizando a experiência dos usuários e aumentando o leque do público frequentador.

A destinação das edificações e adjacências para a finalidade turística, incluindo espaços de lazer, convívio e trocas, não invalida o seu caráter enquanto patrimônio. Ao contrário, o turismo, enquanto atividade pautada em relações sociais, estimula a integração entre diferentes atores e diferentes culturas, promovendo também a valorização de elementos e atributos constitutivos do patrimônio cultural. Ou seja, a revitalização e o uso turístico contribuem para a preservação do patrimônio e para a manutenção da memória ferroviária a partir do momento que possibilitam o uso, a apropriação dos espaços e a interação entre as pessoas e esses bens.

Quem visita a Estação Campos de Canela, o Parque da Gare, ou a GARE Estação Gastronômica, seja residente ou turista, tem a possibilidade de reconhecer o valor cultural e patrimonial desses locais e ativar a memória ferroviária que está intrínseca aos espaços. Elementos como a locomotiva Le Meuse, o vagão restaurante, as peças de vagões e a própria publicidade dos empreendimentos auxiliam na ativação dessa memória e na construção de consciências preservacionistas.

De modo geral, observou-se que os projetos seguem os preceitos teóricos, que destacam o papel da revitalização para a geração de novas atividades econômicas e para a refuncionalização de espaços urbanos. Tanto em Canela quanto em Passo Fundo há a convergência entre atividades de caráter cultural, como a Galeria de Arte, e atividades de caráter econômico, como as lojas e restaurantes, propiciando a sustentabilidade financeira dos empreendimentos, mas sem desconsiderar o papel desses lugares na promoção e na valorização da cultura e história local.

Observa-se, porém, que algumas questões poderiam ter sido melhor trabalhadas ou ainda podem ser acrescentadas visando uma melhor compreensão do patrimônio ferroviário. Em Canela, por exemplo, as novas edificações construídas junto à estação ferroviária ampliaram a infraestrutura e a utilização do complexo, porém prejudicaram a legibilidade do prédio da estação, o que pode impactar no reconhecimento desse local como patrimônio. Já em Passo Fundo, a legibilidade da edificação e da sua relação com o entorno são mantidas, não acarretando em prejuízos para a identidade do local.

Em ambos os casos, nota-se a ausência de elementos interpretativos, como placas, painéis, totens, etc., que revelem os significados do patrimônio para os visitantes, principalmente em Canela, onde grande parte do público é formada por turistas, alheios muitas vezes à realidade que os cercam. O jogo americano utilizado pelo Férreo Restaurante é uma iniciativa interessante, mas que fica restrita aos consumidores desse estabelecimento. As informações sobre o patrimônio cultural quando compartilhadas, auxiliam na identificação e compreensão dos lócus enquanto lugar de memória, estimulando sentimentos que priorizem os significados do patrimônio, materiais e imateriais, como objetivo maior das ações de preservação.

Quanto às limitações do estudo, observa-se a necessidade de outras investigações, em estações revitalizadas que foram destinadas a usos diferentes destes aqui apresentados, a fim de analisar quais outras formas que a revitalização pode contribuir com, ou até mesmo prejudicar, a preservação do patrimônio ferroviário.

## Bibliografia

- Álvarez-Areces, M. Á. 2008. *Patrimonio industrial. Un futuro para el pasado desde la visión europea*. APUNTES, 21(1), 6-25.
- Belo, S. B., Spagnollo, P., & Kujawa, H. 2020. A Gare de Passo Fundo/RS: de estação ferroviária à complexo gastronômico e cultural. *Anais do Colóquio Internacional Sobre Comércio e Cidade*, 7. <https://doi.org/10.5151/VIICINCCI-04>
- Brusadin, L. B., & Silva, R. H. T. da. 2012. O uso turístico do patrimônio cultural em Ouro Preto. *CULTUR – Revista de Cultura e Turismo*, 6(1), 69-89.
- Canela. Central do Turista. 2021, Dezembro 16. Informações cedidas por email.

- Cardoso, A., & Zamin, F. 2012. *Patrimônio ferroviário do Rio Grande do Sul: Inventário das Estações 1874-1859*. Pallotti.
- Chaves, R. 2020, Junho 24. A história centenária da Estação Campos de Canella, na serra gaúcha. *GZH*. <https://gauchazh.clicrbs.com.br/cultura-e-lazer/almanaque/noticia/2020/06/a-historia-centenaria-da-estacao-campos-de-canella-na-serra-gaucha-ckbsgfmt601av016255kgqlqv.html>.
- Dalmuth, C. 2019, Julho 20. De estação férrea a complexo gastronômico e cultural. *O Nacional*. <https://www.onacional.com.br/cidade/2/2019/07/20/de-estacao-ferrea-a-complexo-gas,91967>.
- Díaz-Berrio Fernández, S. 1986. *Protección del patrimonio cultural urbano*. México: Instituto Nacional de Antropología e Historia.
- Dicionário Priberam da Língua Portuguesa. 2021. Legibilidade. In Dicionário Priberam da Língua Portuguesa. Acesso em Dezembro 27, 2021, <https://dicionario.priberam.org/>.
- Fachin, O. (2006). *Fundamentos de metodologia*. (5. ed.). Saraiva.
- Flôres, J. R. A. 2007. *Fragmentos da história ferroviária brasileira e rio-grandense: fontes documentais, principais ferrovias, Viação Férrea do Rio Grande do Sul (VFRGS), Santa Maria, a "Cidade Ferroviária"*. Pallotti.
- GARE Estação Gastronômica. 2021. *Photos* [Facebook page] Facebook. Acesso em 27 dez. 2021, <https://www.facebook.com/garepf/photos>.
- Gastal, S. 2006. Turista cidadão: uma contribuição ao estudo da cidadania no Brasil. *Anais do Congresso Brasileiro de Ciências da Comunicação*, 29.
- Grinover, L. 2007. *A Hospitalidade, a Cidade e o Turismo*. Aleph.
- Gutman, M. 2001. Del monumento aislado a la multidimensionalidad. In F. Carrión (Ed.), *Centros Históricos de América Latina y el Caribe*. Ecuador.
- ICOMOS. 1964. *Carta de Veneza*.
- IPHAN. 2014. *Patrimônio ferroviário*. <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/127>.
- Kühl, B. M. 1998. *Arquitetura do ferro e arquitetura ferroviária em São Paulo: reflexões sobre a sua preservação*. Ateliê Editorial.
- Kühl, B. M. 2008. *Preservação do patrimônio arquitetônico da industrialização: Problemas Teóricos de Restauro*. Ateliê Editorial.
- Lewinski, C. I. K. 2020. A Musealização do Patrimônio Ferroviário do Rio Grande do Sul no século XX. *MOUSEION*, 37, 91-101. <http://dx.doi.org/10.18316/mouseion.v0i37.7627>
- Lynch, K. 1999. *A imagem da cidade*. Edições 70.
- Matos, L. F. 2010. *Estação da memória: um estudo das entidades de preservação ferroviária do Estado do Rio de Janeiro*. [Dissertação de Mestrado, Fundação Getúlio Vargas].
- Monastirsky, L. B. 2013. Estação Ferroviária: "lugar-de-memória" das cidades brasileiras. *Espaço & Geografia*, 16(2), 781-804.
- Nora, P. 1993. Entre memória e história: a problemática dos lugares. Tradução de Yara Aun Khoury. *Projeto História*, 10, 7-28.
- Nora, P. 2008. *Pierre Nora en Les lieux de mémoire* (L. Masello, Trad.). Trilce.
- Pollak, M. 1989. Memória, esquecimento, silêncio. *Estudos Históricos*, 2(3), 3-15.
- Prochnow, L. N. 2013. *O Iphan e o patrimônio ferroviário: a memória ferroviária como instrumento de preservação*. [Dissertação de Mestrado, Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional].
- Ramos, H. 2016, Abril 9. Antiga estação de trem será revitalizada em Canela. *Correio do Povo*. <https://www.correiodopovo.com.br/not%C3%ADcias/geral/antiga-esta%C3%A7%C3%A3o-de-trem-ser%C3%A1-revitalizada-em-canela-1.199038>.
- Silva, G. G. da. 1987. *Arquitetura de ferro no Brasil*. Nobel.
- Silva, M. da G. L. da. 2004. *Cidades turísticas: identidades e cenários de lazer*. Aleph.
- Silva, P. C. M. da, & Campos, L. J. de. 2015. "Primórdios de Canela": o engendramento do discurso fundador de um destino turístico. *Revista Hospitalidade*, 12(1), 411-437.
- Sobarzo, O. 2010. Passo Fundo: cidade média com funções comerciais, de serviços e de apoio ao agronegócio. In M. E. B. Sposito, D. Elias, & B. R. Soares (Org.), *Agentes econômicos e reestruturação urbana e regional: Passo Fundo e Mossoró*. Expressão Popular.
- Sotratti, M. A. Revitalização. 2015. In, M. B. Rezende, B. Grieco, L. Teixeira, & A. Thompson (Org.). *Dicionário IPHAN de Patrimônio Cultural* (1. ed.) IPHAN/DAF/Copedoc.
- Sotomayor Mora, A. P. 2017. Intervención urbana en complejo ferrocarrilero de Aguascalientes para conservar la identidad. *Revista Gremiun, Editorial Restuario Compás y Canto*.
- Varine, H. de. 2012. *As raízes do futuro: o patrimônio a serviço do desenvolvimento local*. (M. de L. P. Horta, Trad.). Medianiz.



- Wickert, A. P. 2007. A cultura da (não) preservação do patrimônio histórico em Passo Fundo (ou onde o novo é sempre melhor que o antigo). In A. Batistella (Org.). *Passo Fundo, sua história*. Méritos.
- Wickert, A. P. 2011. Patrimônio ferroviário em Passo Fundo: do apogeu ao abandono. In A. Batistella (Org.). *Patrimônio, memória e poder: reflexões sobre o patrimônio histórico-cultural em Passo Fundo (RS)*. Méritos.
- Wickert, A. P. 2021, Dezembro 29. Entrevista cedida aos autores.
- Zuccaratto, J. 2018, Fevereiro, 4. Estação Ferroviária da Cidade de Canela será revitalizada como atrativo de turistas. *Turismoria*. <https://www.turismoria.com.br/turismo-e-cia/estacao-ferroviaria-da-cidade-de-canela-sera-revitalizada-como-atrativo-de-turistas/>.

*Recibido:* 25/03/2022  
*Reenviado:* 23/05/2022  
*Aceptado:* 24/06/2022  
*Sometido a evaluación por pares anónimos*