

Novos usos para antigas estações: o turismo na preservação do patrimônio ferroviário no Rio Grande do Sul

New uses for old stations: tourism in the preservation of railway heritage in Rio Grande do Sul

Ana Julia Scortegagna Socal¹
Aline Britto Fialho²

RESUMO: O transporte ferroviário desempenhou papel central na conformação territorial e no desenvolvimento socioeconômico de diversas cidades do Rio Grande do Sul, sendo as estações importantes referências simbólicas e culturais. Contudo, a desativação progressiva da malha ferroviária resultou no abandono e descaracterização de muitas dessas edificações. Nesse contexto, o turismo surge como alternativa para preservação e ressignificação das estações, promovendo a reintegração desses espaços ao cotidiano urbano. Este estudo tem como objetivo analisar as estações ferroviárias de médio e grande porte revitalizadas no estado do Rio Grande do Sul, com ênfase na identificação de seus novos usos e na compreensão da relação entre as novas funções e o uso turístico. A pesquisa adotou abordagem quali-quantitativa, de caráter descritivo-exploratório, tendo como base o inventário elaborado por Cardoso e Zamin (2002), considerando apenas as

1 Mestrado em Patrimônio Cultural pela Universidade Federal de Santa Maria (UFSM). Graduação em Arquitetura e Urbanismo e em Gestão de Turismo pela UFSM. Doutoranda em Turismo pela Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN). E-mail: anajsocal@gmail.com
Lattes: <http://lattes.cnpq.br/7147287810478307>.

2 Mestrado em Patrimônio Cultural pela Universidade Federal de Santa Maria (UFSM). Graduação em Desenho Industrial, Programação Visual e em Gestão em Turismo pela UFSM. Doutoranda em Políticas Públicas pela Universidade Federal do Pampa (Unipampa). E-mail: fialho.aline@gmail.com
Lattes: <http://lattes.cnpq.br/7524368476532505>.

estações de médio e grande porte. Foram analisadas 55 edificações por meio de pesquisa documental em fontes digitais e institucionais, realizada entre junho e julho de 2025, para verificar seu estado e usos atuais. Os resultados mostraram que 45% estão associadas ao uso turístico, como museus, centros culturais, espaços gastronômicos e passeios ferroviários. Outras foram destinadas a funções administrativas, comerciais ou se encontram em desuso. Constatou-se que o uso turístico contribui para a preservação e valorização das estações, promovendo conservação física, visibilidade pública e apropriação simbólica pela comunidade. Conclui-se que a refuncionalização por meio do turismo se mostra uma estratégia eficaz para garantir a vitalidade desses bens patrimoniais, fortalecendo a memória ferroviária, o pertencimento comunitário e o desenvolvimento regional.

Palavras-chave: ferrovia; estação ferroviária; patrimônio cultural; turismo; refuncionalização.

ABSTRACT: Rail transportation had a central role in the territorial formation and socioeconomic development of several cities in Rio Grande do Sul State - Brazil, with stations serving as important symbolic and cultural landmarks. However, the progressive decommissioning of the railways resulted in the abandonment and decharacterization of many of these buildings. In this context, tourism emerged as an alternative for their preservation and redefinition, promoting the reintegration of these spaces into urban life. This study aimed to analyze the revitalized train stations with medium and large size in the State of Rio Grande do Sul, with emphasis on identifying their new uses and understanding the relationship between these new functions and tourism. The research adopted a qualitative and quantitative, descriptive-exploratory approach, based on the inventory prepared by Cardoso and Zamin (2002), considering only stations with medium and large size. Fifty-five (55) buildings were analyzed through documentary research in digital and institutional sources, conducted between June and July 2025, in order to determine their condition and current uses. The results show that 45% of the stations are associated with tourism use, such as museums, cultural centers, gastronomic spaces, and railway tours. Other ones have been allocated administrative or commercial functions, or are in disuse. It was found that tourism use contributes to the preservation and appreciation of the stations, promoting physical conservation, public visibility, and symbolic appropriation by the community. The conclusion is that refuncionalization through tourism proves to be an effective strategy for ensuring the vitality of these heritage assets, strengthening railway memory, community belonging, and regional development.

Keywords: railway; railway station; cultural heritage; tourism; refuncionalization.

1 INTRODUÇÃO

As ferrovias desempenharam um papel central no processo de conformação territorial e no desenvolvimento socioeconômico de diversas regiões do Brasil, particularmente no estado do Rio Grande do Sul. Mais do que um modal de transporte, a ferrovia foi um agente estruturante das dinâmicas urbanas, viabilizando o escoamento da produção, estimulando a criação de novos núcleos urbanos e promovendo a integração regional (Flôres, 2007). Inseridas nesse contexto, as estações ferroviárias constituíram-se como importantes marcos arquitetônicos e simbólicos nas cidades, abrigando práticas sociais, políticas e culturais que ajudaram a moldar a identidade coletiva de suas populações (Lopes, 2002).

Contudo, a partir da segunda metade do século XX, o sistema ferroviário brasileiro entrou em processo de declínio, acentuado pelas políticas públicas de incentivo ao transporte rodoviário. A desativação de linhas e a interrupção dos serviços de passageiros resultaram no abandono e na descaracterização de muitas estruturas ferroviárias, especialmente das estações. Diante da impossibilidade de retomada plena de suas funções originais, a discussão sobre a preservação do patrimônio ferroviário passou a considerar a necessidade de refuncionalização desses espaços, vinculando-os a novos usos compatíveis com sua materialidade e relevância histórica.

Nesse cenário, o turismo surge como uma alternativa estratégica capaz de promover a revitalização dessas edificações, ressignificando seus sentidos e ampliando sua integração à vida contemporânea (Peira; Lo Giudice; Miraglia, 2022). Além disso, o uso turístico pode garantir a sustentabilidade dessas edificações ao promover sua conservação física e inserção em circuitos econômicos locais, contribuindo para o desenvolvimento urbano e regional (Brusadin; Silva, 2012; Icomos, 1999).

Este estudo tem como objetivo geral analisar as estações ferroviárias de médio e grande porte revitalizadas no estado do Rio Grande do Sul, com ênfase na identificação de seus novos usos e na compreensão da relação entre as novas funções e o uso turístico. A partir de uma abordagem quali-quantitativa, o estudo busca identificar tendências, desafios e possibilidades associadas à articulação entre turismo, memória e conservação, reconhecendo o potencial transformador dessas edificações enquanto espaços de ressignificação cultural e inserção social.

O Rio Grande do Sul possui um número expressivo de estações ferroviárias (Cardoso; Zamin, 2002), muitas das quais localizadas em áreas centrais e dotadas de potencial paisagístico, urbanístico e histórico. A análise de estações refuncionalizadas pode oferecer subsídios relevantes para a formulação de políticas públicas e estratégias de reabilitação de outras estações atualmente em situação de abandono ou subutilização. A compreensão sobre como os novos usos impactam na preservação da memória ferroviária e na sustentabilidade dos espaços pode orientar decisões futuras quanto à refuncionalização dessas estruturas, promovendo soluções alinhadas ao desenvolvimento regional e à valorização do patrimônio cultural.

A contribuição deste estudo reside, portanto, na necessidade de compreender de que forma as estratégias de reutilização vêm sendo aplicadas no contexto

gaúcho e quais usos têm favorecido a preservação e valorização do patrimônio ferroviário. Investigar essa relação contribui para o debate sobre políticas públicas de preservação, gestão do patrimônio cultural e planejamento do turismo, além de fornecer subsídios para a formulação de projetos que articulem memória, identidade e desenvolvimento sustentável.

2. REFERENCIAL TEÓRICO

2.1 Transporte ferroviário no Rio Grande do Sul

Sinônimo de progresso e modernidade, o sistema ferroviário contribuiu para o processo de desenvolvimento urbano, econômico e social de diversas localidades. No Brasil, embora as primeiras iniciativas para implantação do sistema ferroviário no país tenham surgido na década de 1830, foi em 1854, com a inauguração da Estrada de Ferro Mauá, no Rio de Janeiro, que o modal passou a ser efetivamente implantado (Flôres, 2017). A partir disso, a malha ferroviária cresceu rapidamente, com a criação de novas linhas e construção de outros trechos.

O sistema ferroviário desempenhou um papel importante na conformação do território brasileiro, especialmente para o processo de integração nacional. Com o novo meio de transporte, impulsionado na metade do século XIX, vislumbrou-se a possibilidade de conectar a capital a locais onde a navegação fluvial ou cabotagem eram inexistentes, a exemplo de Minas Gerais, São Paulo, Goiás e parte da Bahia (Santos, 2011), interligando o interior com as zonas portuárias e facilitando, assim, o escoamento da produção agrícola, sobretudo o café (Flôres, 2007).

Além disso, a ferrovia foi um elemento estruturante do território, promovendo novas formas de organização urbana e impulsionando o surgimento e a expansão de cidades (Lopes, 2002). Para Cardoso e Zamin (2002, p. 17-18), as estradas de ferro “estimularam o processo de urbanização, tornando-se fator fundamental para o surgimento e florescimento de algumas cidades, assim como para a decadência de outras (que não foram “agraciadas” com a passagem do trem)”. Isso se deve ao fato de que junto com esse sistema vinha uma série de melhorias relacionadas à infraestrutura e equipamentos urbanos, como iluminação, telégrafos, jornais, revistas, escolas, atividades políticas e culturais, etc.

As estações ferroviárias, símbolos marcantes da era dos trens, exerceram profunda influência nas cidades brasileiras, atuando como centros de convivência social e impulsionando transformações urbanas, econômicas e culturais (Monastirsky, 2013). Serviram não apenas como pontos de embarque e desembarque, mas também como verdadeiras portas de entrada das cidades, tornando-se importantes referências simbólicas que ainda hoje ancoram memórias individuais e coletivas (Kühl, 1998). Em muitos lugares, a localização da estação ferroviária redefiniu o traçado urbano, deslocando centros e promovendo o surgimento de bairros inteiros ao redor dessas edificações.

No contexto do Rio Grande do Sul, a implantação das ferrovias esteve diretamente relacionada a fatores econômicos, estratégicos e geopolíticos. A ausência de infraestrutura terrestre adequada comprometia o escoamento eficiente de mercadorias, o que se somava ao fato de que os sistemas ferroviários do Uruguai e da Argentina já se encontravam mais desenvolvidos e com ramais que alcançavam a divisa com o território gaúcho, levantando preocupações de que parte da produção da região fosse desviada para os portos de Montevideu e Buenos Aires (Flôres, 2007). Assim, entendia-se como necessário estabelecer uma ligação entre o extremo sul do país e os principais centros exportadores nacionais, por meio de um sistema ferroviário planejado e funcional (Kliemann, 1977).

Além da busca por eficiência logística, havia o interesse do Império em fortalecer o controle sobre áreas de fronteira. Na década de 1830, justamente no período em que se iniciavam as discussões sobre o sistema ferroviário em nível nacional, já existia uma preocupação em integrar o território gaúcho ao centro do país por meio de uma rede ferroviária (Flôres, 2007). Essa preocupação era motivada pelo histórico de conflitos envolvendo esse território, que era disputado primeiramente por Portugal e Espanha e, após os processos de independência, por Brasil, Uruguai e Argentina (Lopes, 2002). As recorrentes tensões fronteiriças conferiam à região um status de vulnerabilidade do ponto de vista da defesa nacional, exigindo, portanto, medidas estratégicas para assegurar a soberania.

A partir destes fatores estruturou-se a malha ferroviária gaúcha, que “[...] não nasceu da união ocasional de vias, mas, sim, como resultado de um projeto fundamentado que se tornou realidade nas últimas décadas do século XIX e princípios do XX” (Lopes, 2002, p. 72). Ou seja, ao contrário do que ocorreu em outras regiões do Brasil onde a ferrovia foi se desenvolvendo de forma orgânica, no Rio Grande do Sul ela foi efetivamente planejada (Ransolin, 1999).

Por meio dos estudos do engenheiro José Ewbank da Câmara, em 1872, o sistema ferroviário do estado foi concebido em linhas-tronco, articuladas nos eixos norte-sul e leste-oeste e que convergiam e se cruzavam em determinados pontos estratégicos. Eram quatro linhas principais: Porto Alegre – Uruguaiana; Rio Grande – Bagé; Santa Maria – Marcelino Ramos; e Barra do Quaraí – Itaqui (Cardoso; Zamin, 2002; Lopes, 2002). Ao longo dos anos, novos ramais foram sendo construídos e acrescidos às linhas principais.

A implantação da ferrovia representou grandes avanços para o Rio Grande do Sul, visto que a malha ferroviária se espalhou e atingiu praticamente todas as regiões do estado. Em 2002, um levantamento mostrou que, dos 497 municípios existentes naquela época, aproximadamente 90 tinham ou tiveram estações ferroviárias (Cardoso; Zamin, 2002).

Com relação às estações ferroviárias do Rio Grande do Sul, Cardoso e Zamin (2002) verificam a existência de tipologias arquitetônicas específicas em cada época, com a existência de estações muito semelhantes em cidades diferentes, sendo que a maior parte foi construída com alvenaria convencional. As autoras as classificam em pequeno, médio e grande porte, conforme o número de pavimentos e a distribuição dos cômodos:

No Rio Grande do Sul, as estações de pequeno porte, geralmente de um só pavimento, eram constituídas de sala de espera, sala do agente e telégrafo, depósito ou armazém. Na maior parte dos casos a residência do agente encontrava-se dentro do prédio da estação. As estações de médio porte, quando possuíam dois pavimentos, abrigavam a residência do agente no andar superior. Em nosso Estado existem poucas estações de grande porte. A maioria resulta de prédios de porte médio que sofreram ampliações no decorrer dos anos, como as estações de Cacequi, Pelotas e Erechim. (Cardoso; Zamin, 2002, p. 26).

Apesar de sua importância histórica, o sistema ferroviário começou a entrar em declínio a partir da segunda metade do século XX. A priorização do transporte rodoviário, fomentada pelas políticas públicas do período desenvolvimentista e, posteriormente, pelo regime militar, resultou no desmonte progressivo da infraestrutura ferroviária, que culminou com a interrupção do transporte de passageiros na década de 1990 (Flôres, 2007). No Rio Grande do Sul, diversas linhas foram desativadas, estações abandonadas e descaracterizadas, e trechos extintos (Flôres, 2007; Lopes, 2002).

Esse contexto resultou no abandono de muitas estruturas vinculadas à ferrovia, especialmente edificações como estações ferroviárias e armazéns, que se tornaram subutilizados. Frente a sua relevância cultural e histórica, e à impossibilidade da manutenção do uso original, vinculado ao sistema ferroviário, urge a necessidade de se pensar alternativas de reabilitação e salvaguarda desse patrimônio, considerando tanto seus aspectos materiais quanto imateriais.

Dentre as possibilidades de uso do patrimônio ferroviário estão os trens e ferrovias turísticas, que trazem a revalorização do transporte ferroviário não apenas como meio de transporte, mas como uma experiência turística, patrimonial e cultural (Mamede; Vieira; Santos, 2008). Os trens turísticos oferecem passeios que integram a contemplação da paisagem, a vivência da cultura local e até paradas estratégicas em atrativos turísticos. Para aqueles que vivenciaram a hegemonia do modal ferroviário, o passeio adquire, ainda, um caráter nostálgico, um retorno ao passado para reviver e lembrar o papel que a ferrovia teve em suas vidas (Colin; Bird, 2014).

Os exemplos da relação entre ferrovia e turismo são muitos. No contexto nacional, destacam-se o Trem das Termas, em Santa Catarina; o Trem do Vinho e o Trem de Marcelino Ramos, no Rio Grande do Sul; o Trem das Águas, em Minas Gerais; e o Trem do Forró, em Pernambuco (ABOTTC, 2026). No cenário internacional, sobressaem iniciativas consolidadas, como o Expresso do Oriente, na Europa; o Trem Transiberiano, na Rússia; o Blue Train, na África do Sul; e o The Ghan, na Austrália (Colin; Bird, 2014).

No Brasil, a Associação Brasileira das Operadoras de Trens Turísticos e Culturais (ABOTTC), criada em 2000, atua com o objetivo de promover e fomentar operações e novos projetos de trens turísticos no país. A entidade conta com 19 empresas associadas em sete estados brasileiros, transportando mais de 4 milhões de turistas por ano (ABOTTC, 2026).

2.2 Memória, preservação e uso do patrimônio

A valorização do patrimônio cultural ferroviário parte do reconhecimento do papel que esse sistema desempenhou na formação do território, da sociedade e das identidades locais. Conforme Flôres (2007), a ferrovia deve ser compreendida não apenas como um meio de transporte, mas como um agente que moldou paisagens, práticas sociais e estruturas urbanas. Nesse sentido, preservar o patrimônio ferroviário é também preservar a memória coletiva (Halbwachs, 1990) que está ancorada nesses espaços e edificações, perpetuando a história, os sentidos e os significados atrelados a eles (Prochnow, 2013).

O patrimônio cultural ferroviário envolve tanto os elementos materiais, como edifícios, trilhos e maquinários, quanto os imateriais, como práticas, saberes, modos de vida dos ferroviários, fatos e histórias (Iphan, 2014; Oliveira, 2020). Nesse contexto, as estações ferroviárias configuram-se como um elemento representativo do sistema ferroviário, que congregam aspectos tangíveis e intangíveis. Mais do que simples edificações utilitárias, as estações ferroviárias atuaram como centros de convivência social e agentes de transformação econômica, social e territorial (Monastirsky, 2013). A sua relevância simbólica e funcional as torna verdadeiros “lugares de memória” (Nora, 1993, 2008), nos quais a sociedade projeta lembranças individuais e coletivas, configurando um espaço carregado de significados históricos e culturais.

A compreensão das estações ferroviárias como lugares simbólicos de memória exige uma abordagem preservacionista que vá além da estética arquitetônica. Para Choay (2006), a construção do patrimônio não se limita à mera preservação de bens materiais, mas sim a um processo cultural dinâmico que envolve a memória coletiva e a experiência das pessoas que dão significado ao espaço. Segundo a Carta de Veneza (Icomos, 1964), documento norteador nas discussões acerca da conservação do patrimônio cultural, é necessário respeitar o significado histórico e cultural dos monumentos, não apenas suas formas materiais. A preservação deve considerar os valores atribuídos pela sociedade àquelas estruturas, que devem ser mantidas e interpretadas no contexto de sua história e importância social.

Paralelamente, o debate sobre a preservação do patrimônio cultural, especialmente o ferroviário, deve passar, inevitavelmente, pela questão do uso (Lyra, 2016). O fato de que muitas dessas estruturas não podem mais ser utilizadas para sua função original reforça a necessidade de se pensar em alternativas para garantir a sua manutenção. Segundo Kuhl (2008), um patrimônio sem uso está fadado à deterioração, sendo o uso social uma forma legítima de manter sua vitalidade e relevância para a comunidade. Varine (2012) complementa esta ideia ao afirmar que a conservação física do patrimônio não é suficiente se este não permanece útil. As Normas de Quito (OEA, 1967) reforçam esse entendimento ao destacarem que os bens culturais devem ser integrados à vida contemporânea, ou seja, sua preservação deve estimular usos que mantenham sua vitalidade e relevância social. Isso implica em aceitar e planejar novos usos que respeitem o valor simbólico e histórico desses bens, garantindo sua sustentabilidade e integração à vida urbana atual (Lyra, 2006).

Para Paes e Moura (2022) o que preserva e confere significado ao bem é a função social atribuída a ele no tempo presente.

No contexto da arquitetura ferroviária, uma das vantagens apontadas por Kühn (1998) é que muitas dessas construções foram projetadas a partir de módulos ou apresentam amplos espaços abertos, o que proporciona grande flexibilidade para adaptações e novos usos. Outro aspecto relevante é a localização estratégica dessas edificações, frequentemente situadas em áreas centrais e de fácil acesso, o que favorece e valoriza sua reutilização para diferentes finalidades (Kühn, 2008).

Por fim, a continuidade da memória ferroviária não depende apenas da preservação física e utilitária das estações, mas também da ativação de processos educativos, comunicacionais e culturais (Monastirsky, 2013). Nesse sentido, é importante que a população reconheça essas estruturas como parte de sua história e identidade, compreendendo os significados simbólicos que carregam (Oliveira; Brusadin, 2024), seja por meio das entidades de preservação ferroviária (Matos, 2010) ou de outros processos de articulação. A apropriação coletiva do patrimônio fortalece o sentimento de pertencimento e incentiva práticas de valorização e cuidado, tornando os cidadãos agentes ativos na sua conservação. Assim, ao promover o conhecimento e a sensibilização em torno do patrimônio ferroviário, cria-se um ambiente propício para sua preservação contínua e para o fortalecimento dos laços entre passado, presente e futuro.

3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

O presente estudo possui uma abordagem quali-quantitativa, visto que combina métodos de pesquisa qualitativa, ao focar nos usos e significados das estações ferroviárias, com métodos quantitativos, ao mensurar o número de edificações vinculadas a cada função (Marconi; Lakatos, 2003). Com base nos objetivos, a pesquisa classifica-se como descritiva-exploratória (Gil, 2002).

Os procedimentos técnicos adotados englobaram a coleta de dados em fontes bibliográficas e documentais. A primeira etapa da pesquisa envolveu a pesquisa em livros, artigos e trabalhos acadêmicos com o intuito de compreender o sistema ferroviário e o seu impacto no Rio Grande do Sul, além de elaborar um primeiro diagnóstico acerca das estações ferroviárias existentes no estado.

A partir disso, o estudo utiliza como ponto de partida a obra “Patrimônio ferroviário do Rio Grande do Sul: Inventário das Estações 1874-1959”, no qual as pesquisadoras Alice Cardoso e Frinéia Zamin apresentam um inventário das estações ferroviárias do Rio Grande do Sul (Cardoso; Zamin, 2002). Dado o grande número de edificações apresentadas, optou-se por utilizar um recorte, focando nas estações de médio e grande porte, conforme classificado pelas autoras.

Após a seleção das estações ferroviárias a serem estudadas, o segundo momento do estudo teve como objetivo analisar o estado atual das edificações, identificando quais estavam em desuso ou abandonadas e quais passaram por algum processo

de revitalização ou reaproveitamento. Neste último caso, buscou-se identificar, ainda, qual ou quais usos foram destinados a elas para, por fim, compreender como essas funções, especialmente as relacionadas ao turismo, contribuem para a preservação da memória e do patrimônio ferroviário.

Esta segunda etapa do estudo, realizada entre junho e julho de 2025, envolveu a pesquisa documental, tanto em fontes primárias quanto secundárias, disponíveis online. Foram realizadas buscas nos sites institucionais das prefeituras, em notícias de jornais, em redes sociais e também em sites especializados como o TripAdvisor. Em alguns casos, para confirmar as hipóteses, foram utilizadas as imagens do Google Street View. A identificação dos usos levou em conta a destinação mais recente de cada estação ferroviária, visto que algumas delas já passaram por diversas modificações de uso nas últimas décadas.

4 RESULTADOS

Este estudo se propôs a analisar as estações ferroviárias do estado do Rio Grande do Sul, com ênfase na identificação dos novos usos atribuídos a essas edificações e na compreensão da relação entre essas funções e o uso turístico. Para isso, foi necessário, em um primeiro momento, identificar quais são essas estações e onde estão localizadas. Essa etapa fundamentou-se na obra “Patrimônio Ferroviário do Rio Grande do Sul: Inventário das Estações 1874–1959”, de autoria de Alice Cardoso e Frinéia Zamin, que apresenta um levantamento sistematizado do patrimônio ferroviário gaúcho, com foco nas estações de passageiros.

O recorte adotado considera apenas as estações classificadas como de médio e grande porte. Estes equipamentos, em geral, apresentam maior complexidade construtiva, diversidade de espaços internos e maior capacidade de abrigar usos múltiplos, o que os torna especialmente aptos à refuncionalização. Sua dimensão física e visibilidade urbana favorecem também a implementação de projetos de revitalização com impacto ampliado na dinâmica turística, cultural e econômica das cidades.

O inventário das estações ferroviárias do Rio Grande do Sul realizado por Cardoso e Zamin (2002) aponta 56 estações dentro do recorte dessa pesquisa, sendo cinco estações de grande porte (localizadas nos municípios de Bagé, Cacequi, Pelotas, Santa Maria e Uruguaiana) e as outras 51 de médio porte. Durante a pesquisa, identificou-se que uma delas, a edificação da estação ferroviária de Cerro Largo, foi demolida no ano de 2023, resultando, portanto, em 55 estações efetivamente analisadas.

Para cada uma das 55 estações, foi realizada uma pesquisa aprofundada buscando identificar qual ou quais usos são atribuídos atualmente às edificações para que, posteriormente, essas funções pudessem ser analisadas em categorias. Apesar da extensa pesquisa, para cinco estações não foi possível encontrar informações que levassem a conclusões concretas sobre a utilização desses espaços, nem se estão em uso atualmente, tampouco se estão em completo desuso ou abandonadas.

Em onze edificações a conclusão foi de que estão sem uso, com a grande maioria delas em estado de deterioração e degradação física que comprometem a sua conservação, como no caso da estação ferroviária de Rio Pardo, que sofreu um incêndio no dia 08 de abril de 2020 e, desde então, não há indícios de ser recuperada. Para algumas, como por exemplo as estações de Jaguari e Cruz Alta, foram encontradas notícias do ano de 2024 indicando que seriam revitalizadas, porém não foram identificadas novas notícias ou informações atualizadas que indiquem se essas reformas estão de fato acontecendo.

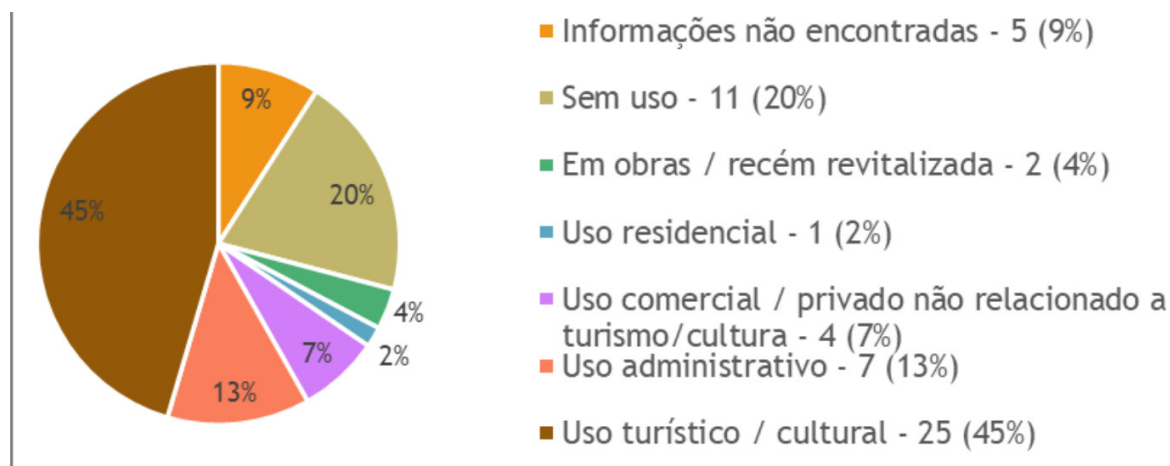
Além disso, durante a pesquisa foram identificadas duas edificações para as quais ainda não é possível confirmar o uso. É o caso da estação ferroviária de Santa Rosa, que está passando por obras de revitalização envolvendo intervenções estruturais, recuperação das fundações, e montagem de nova cobertura e telhado, e da estação ferroviária de Santa Maria, que teve a sua obra de revitalização concluída em novembro de 2024, porém ainda aguarda o edital de ocupação para a definição exata de qual será o uso destinado.

Com relação às demais 37 estações ferroviárias, foi possível associá-las a algum uso. A identificação dos novos usos atribuídos às estações evidenciou as novas funções que essas estruturas vêm assumindo, revelando estratégias diversas de reintegração desses espaços ao tecido urbano e às dinâmicas sociais atuais.

Em uma das estações ferroviárias, apesar da aparência de degradação e quase abandono, identificou-se que a edificação está sendo utilizada como moradia, ainda que se pressuponha que não seja um uso regulamentado. Quatro foram convertidas em uso comercial ou vinculado a entidades privadas que não estão relacionadas às áreas de turismo e cultura. Outras sete possuem usos administrativos associados à prefeitura, sendo duas utilizadas como sede de poder público municipal, congregando um número maior e mais amplo de atividades, e as demais utilizadas por secretarias, órgãos ou departamentos específicos.

As demais 25 possuem alguma função relacionada às áreas de turismo, cultura e lazer, com esse número representando cerca de 45% do total de estações ferroviárias analisadas (figura 1). Este dado evidencia o potencial desse patrimônio como atrativo cultural e integrante de estratégias de desenvolvimento local. Além disso, a predominância dessa categoria está em consonância com os pressupostos teóricos (Kühl, 2008; OEA, 1967) que defendem a reintegração dos bens culturais à vida contemporânea por meio de funções socialmente relevantes.

GRÁFICO 1 – USOS IDENTIFICADOS NAS 55 ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS DE MÉDIO E GRANDE PORTE DO RS.



FONTE: Elaborado pelas autoras (2025)

Considerando as estações ferroviárias como remanescentes históricos e como ‘lugares de memória’, que concentram aspectos materiais, simbólicos e funcionais relacionados à história das cidades e dos grupos sociais que nelas interagiram, é importante refletir sobre como os novos usos contribuem para manter e perpetuar o vínculo da sociedade com aquele bem. Nesse sentido, o uso turístico amplia e democratiza o acesso a essas edificações, possibilitando que um número maior de pessoas visite, conheça e tenha contato não só com as instalações físicas, mas também com a própria história e identidade cultural que esses espaços representam. Ainda que usos comerciais e administrativos, especialmente secretarias ou órgãos que trabalham com atendimento ao público, também possam permitir a entrada e permanência da população, eles tendem a ser mais restritivos ou não tão convidativos comparados com usos relacionados ao lazer.

Observou-se que, das 25 estações ferroviárias que possuem algum uso turístico, cinco também acomodam usos administrativos vinculados a secretarias municipais, nas áreas de educação, cultura, desenvolvimento econômico e turismo. Essa associação de uso reflete outra possibilidade de gestão dos espaços, sobretudo em edificações de maior porte ou naquelas em que a manutenção de um uso exclusivo se mostra inviável. Ainda que os usos turístico e administrativo pertençam a categorias distintas, percebe-se uma articulação entre as áreas da administração pública designadas para esses espaços e as finalidades turísticas a que eles se destinam. Isso se explica, em grande medida, pelo fato de que equipamentos como museus, centros de eventos e espaços expositivos são, em parte, geridos pelo poder público, através de suas secretarias de turismo, cultura ou afins, o que justifica a presença desses órgãos no entorno ou no interior das estações.

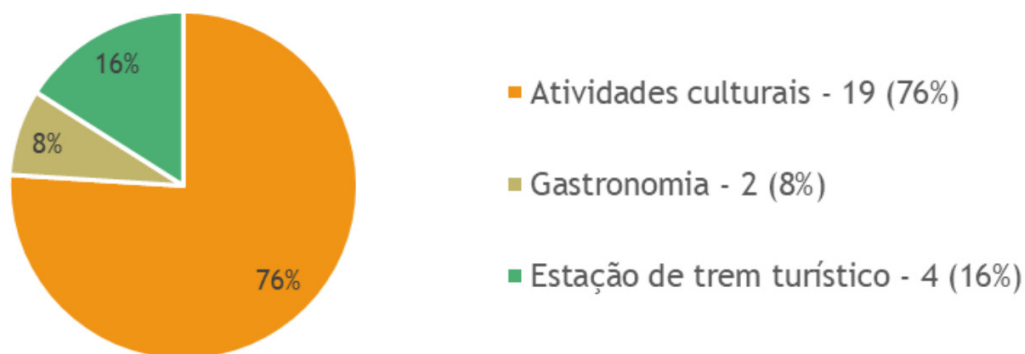
A utilização conjunta aponta para uma estratégia de ocupação mais dinâmica e multifuncional, o que pode contribuir para uma maior vitalidade e circulação de pessoas, ampliando os sentidos de pertencimento e de apropriação coletiva. Essa

multifuncionalidade dialoga com a ideia de Varine (2012) sobre a importância da utilidade contínua do patrimônio para sua preservação efetiva.

O uso turístico do patrimônio cultural ferroviário pode assumir diferentes possibilidades. No levantamento realizado, foram identificadas três principais formas de uso turístico nas estações analisadas (figura 2). Das 25 estações ferroviárias com algum tipo de aproveitamento voltado ao turismo, 19 foram destinadas a atividades culturais, abrigando museus, centros culturais, exposições artísticas, espaços para apresentações e eventos diversos. Outras duas edificações têm como foco o setor da gastronomia, funcionando como complexos que reúnem bares e restaurantes. Uma delas é a estação ferroviária de Canela que, além dos empreendimentos gastronômicos, conta também com comércio nas edificações anexas ao complexo, porém com foco no público turístico.

Por fim, quatro³ estações mantêm sua relação direta com o transporte ferroviário, operando como pontos de embarque e desembarque para trens turísticos, os quais oferecem passeios voltados à experiência histórica, cultural e paisagística da ferrovia: Bento Gonçalves e Garibaldi, que fazem parte do roteiro do passeio Maria Fumaça; Marcelino Ramos, que é uma das estações do Trem das Termas; e Santana do Livramento, que compõe a experiência do Trem do Pampa. Apesar da continuidade do uso ferroviário revelar-se residual, o que é condizente com o processo de desmobilização e desativação do transporte de passageiros ao longo do século XX, observa-se que ele ainda é uma possibilidade de uso quando associado ao uso turístico.

GRÁFICO 2 – USOS TURÍSTICOS.



FONTE: Elaborado pelas autoras (2025)

Outro aspecto relevante identificado ao longo da pesquisa foi a ausência de uma correlação direta entre o porte do município e o estado de conservação ou a destinação

³ Cabe destacar que existem outras estações ferroviárias no estado do Rio Grande do Sul que também atuam como estação de trem turístico, porém não foram mencionadas aqui por estarem fora do recorte delimitado pela pesquisa.

atual de sua estação ferroviária. Observou-se que cidades com características demográficas similares apresentam diferentes cenários, como por exemplo Santa Maria, que possui uma estação que só foi ser revitalizada recentemente e ainda não tem uso definido, e Passo Fundo, que tem um uso direcionado à gastronomia e turismo em funcionamento já há alguns anos. No caso de cidades de pequeno porte, também há contrastes: em Gaurama, a estação ferroviária possui um uso turístico consolidado, ao passo que em Jaguari a edificação permanece abandonada e sem uso definido. Esses exemplos demonstram que fatores como porte populacional ou econômico não são, isoladamente, determinantes para a revitalização ou a vocação funcional das estações, evidenciando a importância de considerar contextos locais, iniciativas políticas e engajamento comunitário no processo de reaproveitamento desses bens patrimoniais.

De forma geral, a refuncionalização das estações ferroviárias por meio de usos turísticos tem se mostrado uma estratégia eficaz para a preservação e reutilização do patrimônio cultural ferroviário. A destinação turística confere novo significado a essas estruturas, inserindo-as em um novo ciclo de vida que favorece sua conservação física, amplia sua visibilidade e estimula o envolvimento da população. Além disso, ao promover o contato direto entre a comunidade e o patrimônio, o uso turístico fortalece o valor cultural atribuído a esses espaços e impulsiona o desenvolvimento econômico local.

Quando planejadas de forma cuidadosa e respeitosa, as atividades turísticas também contribuem para o fortalecimento dos laços afetivos da comunidade com as estações, ao mesmo tempo em que favorecem sua permanência simbólica no imaginário coletivo. A valorização dessas edificações por meio do turismo cultural possibilita uma reconexão entre passado e presente, incentivando sentimentos de pertencimento e identidade. Nesse contexto, a presença de eventos culturais, exposições, visitas guiadas e outras ações voltadas ao público amplia a circulação de pessoas e a apropriação social dos bens, elementos essenciais para a revitalização e conservação do patrimônio.

Além disso, a combinação de usos turísticos e usos administrativos nas estações, a depender de suas características e do grau de articulação com o contexto local, também podem contribuir para a reapropriação simbólica e funcional desses espaços ao promover a reinserção das estações no cotidiano das cidades.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A história do transporte ferroviário no Rio Grande do Sul está profundamente vinculada ao processo de formação territorial, à estruturação urbana e ao desenvolvimento econômico e social de diversas cidades. A malha ferroviária gaúcha, ainda que hoje bastante reduzida e em grande parte desativada, deixou marcas significativas no território e na memória coletiva da população. Por sua vez, a decadência desse sistema trouxe à tona a necessidade de políticas de preservação e revalorização do patrimônio ferroviário como forma de manter viva a história dos territórios e das comunidades que se formaram em torno dos trilhos.

Nesse contexto, a patrimonialização do legado ferroviário tem se articulado, especialmente nas últimas décadas, a estratégias de valorização da memória e da identidade territorial. Portanto, revitalizar uma estação ferroviária não é apenas restaurar um prédio antigo, é reativar um elo com o passado, estimular o sentimento de pertencimento e promover a diversidade cultural.

Este estudo teve como objetivo analisar as estações ferroviárias de médio e grande porte revitalizadas no estado do Rio Grande do Sul, com ênfase na identificação de seus novos usos e na compreensão da relação entre as novas funções e o uso turístico. A destinação de uma função a essas edificações torna muito mais viável a sua conservação, visto que uma edificação sem uso está mais propensa à degradação e ao esquecimento.

Apesar do estudo ter revelado uma variedade de utilizações possíveis e existentes nas estações analisadas, incluindo usos administrativo, comercial e até mesmo residencial, e ainda que a atribuição de qualquer função seja preferível à permanência em desuso, a destinação dessas edificações a atividades que estimulem e ampliem o acesso da população com esse patrimônio revela-se estratégia particularmente relevante. Ao promover a perpetuação da memória e o fortalecimento do senso de pertencimento, tal direcionamento contribui de maneira mais efetiva para a manutenção física, social e cultural das estações ferroviárias.

O turismo surge, assim, como uma alternativa viável de ressignificação dessas estruturas, contribuindo não apenas para a preservação material desses bens, mas também para a manutenção da identidade cultural e da memória histórica das comunidades. Conforme observado nas análises realizadas, o reaproveitamento funcional vinculado ao uso turístico pode ocorrer de diversas formas, por meio de atividades culturais, de lazer, gastronômicas e, em alguns casos, até mesmo com a manutenção do uso ferroviário para passeios turísticos. A atuação de associações locais, museus ferroviários, eventos culturais e serviços turísticos são exemplos de ações que podem ativar a memória coletiva, gerar pertencimento e dinamizar a economia regional.

Cabe pontuar que, ainda que algumas estações mantenham o seu vínculo com o transporte ferroviário ao serem utilizadas como estação de passageiros para passeios turísticos, essa não é uma realidade viável para várias outras edificações. Em algumas cidades, os trilhos que passavam por aquelas estações nem sequer existe mais, impossibilitando qualquer retomada do uso original como estação de passageiros. Diante disso, torna-se imprescindível discutir e planejar usos compatíveis com a materialidade e os valores simbólicos dessas edificações.

Destaca-se, ainda, a necessidade de planejamento adequado e de uma gestão participativa que envolva os diferentes atores sociais para que o processo de escolha dos novos usos considere a compatibilidade com o bem patrimonial e evite a sua descaracterização. Além disso, a construção de narrativas interpretativas e educativas também se mostra essencial para que os visitantes compreendam a importância histórica das estações e estabeleçam vínculos simbólicos com o espaço.

A partir da perspectiva prática, o estudo evidencia que as estações ferroviárias

revitalizadas podem atuar como catalisadoras de desenvolvimento urbano, cultural e turístico, desde que inseridas em estratégias integradas de planejamento. A criação de espaços que respeitam a estrutura original e incorporam a memória ferroviária potencializa os benefícios sociais e econômicos da revitalização. Do ponto de vista teórico, o estudo contribui para o aprofundamento das discussões sobre a interface entre turismo, patrimônio e memória, destacando a importância de considerar o uso social e a função simbólica dos bens revitalizados.

Por fim, a experiência das estações ferroviárias revitalizadas no Rio Grande do Sul pode servir de referência para outras regiões do Brasil que buscam alternativas para a preservação do patrimônio ferroviário. Quando bem articuladas com o turismo cultural, tais iniciativas podem fomentar não apenas a conservação física dos bens, mas também o fortalecimento da memória coletiva e da identidade local.

Com relação às limitações do estudo, destaca-se que o foco destas análises foram as estações ferroviárias de médio e grande porte, mas que no Rio Grande do Sul ainda existem diversas outras estações classificadas como de pequeno porte que, ao tornarem-se também objetos de estudo, podem vir a trazer outras contribuições valiosas para as percepções acerca da refuncionalização dessas estruturas. Além disso, recomenda-se o aprofundamento das análises sobre a titularidade das edificações e os agentes responsáveis por sua gestão, o que não foi abordado durante essa pesquisa, visto que esses fatores influenciam diretamente nas possibilidades de adaptação e nas iniciativas de revitalização.

REFERÊNCIAS

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DAS OPERADORAS DE TRENS TURÍSTICOS E CULTURAIS (ABOTTC). Home. **ABOTTC**, 2026. Disponível em: <https://www.abottc.org.br/>. Acesso em: 10 fev. 2026.

BRUSADIN, L. B.; SILVA, R. H. T. da. O uso turístico do patrimônio cultural em Ouro Preto. **CULTUR – Revista de Cultura e Turismo**, Ilhéus, ano 6., n. 1, p. 69-89, fev. 2012. Disponível em: <https://periodicos.uesc.br/index.php/cultur/article/view/277>. Acesso em: 05 fev. 2026.

CARDOSO, A.; ZAMIN, F. **Patrimônio ferroviário do Rio Grande do Sul: Inventário das Estações 1874-1959**. Porto Alegre, Pallotti, 2002.

CHOAY, F. **A alegoria do patrimônio**. Trad. Lucia Mathilde Endlich Orth. 2. ed. São Paulo: UNESP, 2006.

COLIN, M. V.; BIRD, G. R. **Railway Heritage and Tourism: Global Perspectives**. Bristol: Channel View Publications, 2014.

FLÔRES, J. R. A. **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”. Santa Maria: Pallotti, 2007.

FLÔRES, J. R. A. **Trens na memória:** num longo tempo, entre trajetórias público-privadas, fatos da História Ferroviária Brasileira e Sul Rio-Grandense. Santa Maria: Editora UFSM, 2017.

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

HALBWACHS, M. **A memória coletiva.** Tradução de Laurent Léon Schaffter. São Paulo: Vértice, 1990.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL (IPHAN). **Patrimônio ferroviário.** IPHAN, 2014. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/127>. Acesso em: 01 set. 2025.

INTERNATIONAL COUNCIL ON MONUMENTS AND SITES (ICOMOS). Carta de Veneza. Veneza, 1964.

INTERNATIONAL COUNCIL ON MONUMENTS AND SITES (ICOMOS). Carta Internacional do Turismo Cultural. México, 1999.

KLIEMANN, L. H. S. A ferrovia gaúcha e as diretrizes de “Ordem e Progresso” - 1905-1920. **Estudos Ibero-Americanos**, Porto Alegre, v. 3, n. 2, p. 159-249, 1977.

KÜHL, B. M. **Arquitetura do ferro e arquitetura ferroviária em São Paulo:** reflexões sobre a sua preservação. São Paulo: Ateliê Editorial, 1998.

KÜHL, B. M. **Preservação do patrimônio arquitetônico da industrialização:** Problemas Teóricos de Restauo. Cotia, SP: Ateliê Editorial, 2008.

LOPES, C. E. J. **A Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer au Brésil e a cidade de Santa Maria no Rio Grande do Sul, Brasil.** 2002. 224 f. Tese (Doutorado em Arquitetura) – Universidade Politécnica da Catalunha, Barcelona, 2002.

LYRA, C. C. A importância do uso na preservação da obra de arquitetura. **Revista do Programa de Pós-Graduação em Artes Visuais EBA**, Rio de Janeiro, v.13 n.13, p.52-57, 2006. Disponível em: <https://revistas.ufrj.br/index.php/ae/article/view/50510/27440>. Acesso em: 24 fev. 2026.

LYRA, C. C. **Preservação do patrimônio edificado:** a questão do uso. Brasília, DF: Iphan, 2016.

MAMEDE, D. M. F. A.; VIEIRA, G. L.; SANTOS, A. P. G. Trens turísticos e patrimônio

cultural: como o turismo ferroviário tem resgatado, preservado e valorizado o patrimônio cultural. **Caderno Virtual de Turismo**, Rio de Janeiro, v. 8, n. 2, p. 81-9, 2008. Disponível em: <https://www.ivt.coppe.ufrj.br/caderno/article/view/264>. Acesso em: 24 fev. 2026.

MARCONI, M. de A.; LAKATOS, E. M. **Fundamentos de metodologia científica**. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2003.

MATOS, L. F. **Estação da memória**: um estudo das entidades de preservação ferroviária do Estado do Rio de Janeiro. 2010. Dissertação (Mestrado em História, Política e Bens Culturais) – Fundação Getúlio Vargas, Rio de Janeiro, 2010. Disponível em: <https://repositorio.fgv.br/items/e0d846d9-fcd1-4ae3-8f3a-bc7301392626>. Acesso em: 05 fev. 2026.

MONASTIRSKY, L. B. Estação Ferroviária: “lugar-de-memória” das cidades brasileiras. **Espaço & Geografia**, Brasília, v. 16, n. 2, p. 781-804, 2013. Disponível em: <https://periodicos.unb.br/index.php/espacoegeografia/article/download/40001/31103/113639>. Acesso em: 08 fev. 2026.

NORA, P. Entre memória e história: a problemática dos lugares. Tradução de Yara Aun Khoury. **Projeto História**, São Paulo, v. 10, p. 7-28, 1993.

NORA, P. **Pierre Nora en Les lieux de mémoire**. Tradução de Laura Masello. Montevideo: Trilce, 2008.

OLIVEIRA, D. C. S.; BRUSADIN, L. B. Hospitalidade, patrimônio cultural e turismo: apropriações urbanas em face às transformações do Complexo Ferroviário de São João del-Rei (MG). **Revista Turismo em Análise**, São Paulo, v. 35, p. 164-183, 2024. Disponível em: https://revistas.usp.br/rta/pt_BR/article/view/218810. Acesso em: 10 fev. 2026.

OLIVEIRA, E. R. de. Patrimônio ferroviário. In: CARVALHO, A.; MENEGUELLO, C. (org.). **Dicionário temático de patrimônio**: debates contemporâneos. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2020

ORGANIZAÇÃO DOS ESTADOS AMERICANOS (OEA). Normas de Quito. Quito: OEA, 1967.

PAES, M. T. D.; MOURA, R. H. de. Patrimônio ferroviário e refuncionalização dos bens culturais tombados da companhia paulista de estradas de ferro (CPEF). **Confins**, São Paulo, n. 54, mar. 2022. Disponível em: <https://journals.openedition.org/confins/45255>. Acesso em: 01 set 2025.

PEIRA, G.; LO GIUDICE, A.; MIRAGLIA, S. Railway and Tourism: A Systematic Literature Review. **Tourism and Hospitality**, n. 3, p. 69-79, 2022.

PROCHNOW, L. N. **O Iphan e o patrimônio ferroviário: a memória ferroviária como instrumento de preservação.** 2013. Dissertação (Mestrado em Preservação do Patrimônio Cultural) - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, Rio de Janeiro, 2013. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Disserta%2B%2B%20Lucas%20Neves%20Prochnow.pdf>. Acesso em: 10 fev. 2026.

RANSOLIN, A. F. **As ferrovias no Rio Grande do Sul e no Uruguai (1870-1920): Um Estudo Comparativo.** 1999. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade do Vale do Rio dos Sinos, São Leopoldo, 1999.

SANTOS, S. dos. **Transporte ferroviário: história e técnicas.** São Paulo: Cengage Learning, 2011.

VARINE, H. de. **As raízes do futuro: o patrimônio a serviço do desenvolvimento local.** Tradução de Maria de Lourdes Parreiras Horta. Porto Alegre: Medianiz, 2012.