

**UNIVERSIDADE DE CAXIAS DO SUL  
ÁREA DO CONHECIMENTO DE HUMANIDADES  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA  
MESTRADO EM HISTÓRIA**

**MARLISE DO CARMO SONNTAG GRANZOTTO**

**DO PROTAGONISMO AO ESQUECIMENTO: A ESTAÇÃO FÉRREA  
DE CAXIAS DO SUL COMO PATRIMÔNIO CULTURAL E  
AGENTE DE TRANSFORMAÇÃO (1910-2025)**

**CAXIAS DO SUL  
2025**

**MARLISE DO CARMO SONNTAG GRANZOTTO**

**DO PROTAGONISMO AO ESQUECIMENTO: A ESTAÇÃO FÉRREA  
DE CAXIAS DO SUL COMO PATRIMÔNIO CULTURAL E  
AGENTE DE TRANSFORMAÇÃO (1910-2025)**

Dissertação de Mestrado apresentado  
como requisito para obtenção do grau de  
mestra em História pelo Programa de  
Pós-Graduação em História da  
Universidade de Caxias do Sul.

Orientadora: Profa. Dra. Eliana Rela

**CAXIAS DO SUL**

**2025**

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)  
Universidade de Caxias do Sul  
Sistema de Bibliotecas UCS - Processamento Técnico

G765d Granzotto, Marlise do Carmo Sonntag

Do protagonismo ao esquecimento [recurso eletrônico] : a estação férrea de Caxias do Sul como patrimônio cultural e agente de transformação (1910-2025) / Marlise do Carmo Sonntag Granzotto. – 2025.

Dados eletrônicos.

Dissertação (Mestrado) - Universidade de Caxias do Sul, Programa de Pós-Graduação em História, 2025.

Orientação: Eliana Rela.

Modo de acesso: World Wide Web

Disponível em: <https://repositorio.ucs.br>

1. Caxias do Sul (RS) - História. 2. Ferrovias - Estações - Caxias do Sul (RS). 3. Ferrovias - História - Caxias do Sul (RS). 4. Conservação histórica - Caxias do Sul (RS). 5. Memória coletiva. 6. Espaços públicos - Caxias do Sul (RS). I. Rela, Eliana, orient. II. Título.

CDU 2. ed.: 94(816.5CAXIAS DO SUL)

Catalogação na fonte elaborada pela(o) bibliotecária(o)  
Ana Guimarães Pereira - CRB 10/1460

# DO PROTAGONISMO AO ESQUECIMENTO: A ESTAÇÃO FÉRREA DE CAXIAS DO SUL COMO PATRIMÔNIO CULTURAL E AGENTE DE TRANSFORMAÇÃO (1910-2025)

*Marlise do Carmo Sonntag Granzotto*

Trabalho de Conclusão de Mestrado submetido à Banca Examinadora designada pelo Colegiado do Programa de Pós-Graduação em História da Universidade de Caxias do Sul, como parte dos requisitos necessários para a obtenção do título de Mestre em História, Área de Concentração: Ensino de História: Fontes e Linguagens. Linha de Pesquisa: Linguagens e Cultura no Ensino de História.

Caxias do Sul, 12 de setembro de 2025.

## Banca Examinadora:

Dra. Eliana Rela  
Orientadora  
Universidade de Caxias do Sul

Dra. Júlia Silveira Matos  
Universidade Federal do Rio Grande

Dra. Margit Arnold Fensterseifer  
Universidade de Caxias do Sul

Dra. Terciane Ângela Luchese  
Universidade de Caxias do Sul

Dedico esta dissertação aos mestres que, em presença ou em lembrança, despertaram em mim o amor pelas artes, pela História e pelo patrimônio cultural.

## **AGRADECIMENTOS**

Ao concluir esta jornada acadêmica, reconheço que nenhuma pesquisa se realiza em isolamento. Este trabalho é fruto de múltiplos encontros, diálogos e apoios que merecem meu sincero reconhecimento.

Agradeço primeiramente a Deus, fonte de inspiração e fortaleza em todos os momentos.

À minha orientadora, Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Eliana Rela, pela confiança depositada neste projeto e pela generosidade intelectual. Sua orientação equilibrou rigor acadêmico e sensibilidade humana, transcendendo o papel formal e construindo uma amizade que me proporcionou acolhimento e pertencimento, especialmente importante para quem, vinda da área técnica, encontrava-se inicialmente distante do universo das humanidades.

Aos membros da banca examinadora, pela disponibilidade em compartilhar seu conhecimento e experiência. Suas observações e questionamentos foram fundamentais para ampliar minha compreensão sobre o tema estudado.

Ao Programa de Pós-Graduação em História da Universidade de Caxias do Sul, por proporcionar um ambiente de excelência acadêmica. Aos professores do programa, cujas aulas introduziram conceitos inteiramente novos para mim, expandindo meus horizontes e refinando meu olhar sobre o patrimônio cultural e a história pública digital.

Aos colegas mestrandos e doutorandos, companheiros nesta travessia desafiadora, pelas trocas enriquecedoras e pelas amizades que tornaram este percurso mais leve e humano.

Às instituições que abriram suas portas para esta pesquisa – o Arquivo Histórico Municipal João Spadari Adami, a Divisão de Proteção ao Patrimônio Histórico (DIPPACH), o Museu Municipal e a Secretaria de Planejamento de Caxias do Sul (SEPLAM). Meu agradecimento especial ao Museu do Trem em São Leopoldo, à sua diretora Alice Bemvenuti pela autorização excepcional de acesso à reserva técnica, e particularmente à funcionária Cinara, cuja empatia e dedicação foram extraordinárias. Cinara disponibilizou-se além de seu horário de expediente para que, juntas, pudéssemos buscar documentos ainda não catalogados em condições desafiadoras - dias quentes, sem energia elétrica, entre caixas e gavetas que guardavam possíveis tesouros documentais para esta pesquisa.

Aos entrevistados que generosamente compartilharam suas memórias e conhecimentos sobre a Estação Férrea, contribuindo de forma inestimável para a compreensão deste patrimônio como lugar de memória.

À minha família, alicerce fundamental em todos os momentos. Em especial, ao meu marido, André, por cuidar de mim de forma tão carinhosa, pela compreensão durante minhas muitas indisponibilidades e pelo amor e suporte essenciais para que eu pudesse me dedicar a este projeto.

Aos amigos que acompanharam de perto esta jornada, oferecendo palavras de encorajamento e escutando pacientemente meus entusiasmados relatos sobre cada descoberta da pesquisa.

Por fim, agradeço a todos que, direta ou indiretamente, contribuíram para a concretização deste trabalho e para meu crescimento como pesquisadora e como pessoa.

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Registros de teses e dissertações - Pesquisa: .....	48
Figura 2 - Registros de teses e dissertações - Pesquisa: "patrimônio industrial" .....	49
Figura 3 – Fragmento da planta de Perfil Longitudinal do trecho Porto Alegre–São Leopoldo, RS (recorte do segmento Porto Alegre–Canoas). .....	82
Figura 4 - Fragmento da planta de Perfil Longitudinal do trecho Porto Alegre–São Leopoldo, RS (recorte do segmento Sapucaia-Esteio). .....	83
Figura 5 - Fragmento da planta de Perfil Longitudinal do trecho Porto Alegre–São Leopoldo, RS (recorte do segmento Sapucaia- São Leopoldo). .....	84
Figura 6 - Operários e técnicos na construção da estrada de ferro.....	85
Figura 7 - Mapa esquemático da Malha Ferroviária do Rio Grande do Sul – situação em 1898, .....	87
Figura 8 - Mapa esquemático da Malha Ferroviária do Rio Grande do Sul.....	88
Figura 9 - Convite para a cerimônia de início dos trabalhos e lançamento da pedra fundamental, para a construção da Estação Ferroviária de São Leopoldo em 26/11/1871 .....	89
Figura 10 - Travessia de imigrantes em trecho do rio Caí, final do século XIX. Autoria desconhecida .....	90
Figura 11 - Cais do Porto (1888) - São Sebastião do Caí, RS .....	93
Figura 12 - Visão parcial de Caxias do Sul em 1880.....	95
Figura 13 - Vista parcial da antiga Colônia Caxias. Atual Av. Júlio de Castilhos. Ano 1880 .....	95
Figura 14 - Vida Colonial - Família Boff.....	96
Figura 15 - Equipe técnica em trecho das obras da estrada de ferro Montenegro a Caxias. Ano 1908 .....	100
Figura 16 - Os trabalhadores da ferrovia. Ano 1909 .....	101
Figura 17 - Seção de desmonte de maciço rochoso. Ano 1909.....	101
Figura 18 - Obras de terraplanagem da extensão da via. Ano 1909 .....	102
Figura 19 - Técnicos supervisionando a etapa construtiva. Caxias do Sul. Ano 1909 .....	102
Figura 20 - Imagem de obras de execução de taludes, 1909 .....	103
Figura 21 – “O TREM TRANSPORTANDO SUA ESTRADA”. Construção dos últimos quilômetros de trilhos. Entre o final do ano de 1909 e 1910 .....	104

Figura 22 - Festividades na inauguração da Estação.....	107
Figura 23 - Telegrama do presidente do Estado, Dr. Carlos Barbosa Gonçalves, enviado à Caxias, comunicando a elevação da vila à categoria de cidade .....	108
Figura 24 - Tabela da evolução da população de Caxias (1900-1920) .....	109
Figura 25 - Crescimento populacional da Villa de Santa Tereza de Caxias de 1900 a 1910.....	109
Figura 26 - Registro da inauguração da ferrovia. A estação integrada à paisagem urbana. 1910.....	110
<i>Figura 27 - Composição Original Caxias 1880. Revisão: Arq. Patrícia Paganella e Arq. Nelson Vasques .....</i>	<i>113</i>
Figura 28 -Planta da zona urbana de Caxias, em 1910.....	114
Figura 29 - Planta Conformação Caxias em 1938. Composição das Plantas. Revisão: Arq. Patrícia Paganella e Arq. Nelson Vasques.....	115
Figura 30 - Planta Conformação Caxias do Sul em 1948. Composição das Plantas. Revisão: Arq. Patrícia Paganella e Arq. Nelson Vasques.....	116
Figura 31 - Obras da construção da estação ferroviária de Caxias do Sul. Ao fundo, o centro da cidade e a Catedral de Santa Thereza. Ano 1909 .....	119
Figura 32 - Estação Ferroviária de Caxias. Ano 1910 (recorte de fotografia original) .....	120
Figura 33 - Vista lateral da Estação de Caxias. Ano 1910 (recorte de fotografia original) .....	121
Figura 34 -Estação Ferroviária de Santa Cruz, inaugurada em 1905. Atualmente, o edifício abriga um centro cultural .....	121
Figura 35 - Estação Ferroviária de Santa Cruz do Sul fotografada na década de 1920 .....	122
Figura 36 - Provável configuração da Planta Baixa original da Estação Férrea, pavimento Térreo, desenvolvida com base nas imagens do Projeto de Ampliação da Estação Férrea de Caxias do Sul, RS, de 1928 (pavimento térreo) .....	123
Figura 37- Provável configuração da Planta Baixa original do pavimento Superior da Estação Férrea, desenvolvida com base nas imagens do Projeto de Ampliação da Estação Férrea de Caxias do Sul, RS, de 1928 (pavimento superior).....	124
Figura 38 - Moinho Sul-Brasileiro, inauguração em 1928.....	128
Figura 39 - Vista parcial da Estação Ferroviária de Caxias do Sul após reforma de ampliação em 1929 (recorte de fotografia original).....	130

Figura 40 - Projeto da estação de Caxias. Desenho a partir de cópia cedida pelo Escritório Regional da RFSA.....	131
Figura 41 - Projeto de ampliação estação de Caxias. Planta baixa do projeto de ampliação do pavimento térreo da Estação Férrea de Caxias do Sul (1928) .....	133
Figura 42 - Projeto de ampliação estação de Caxias. Planta baixa do projeto de ampliação do pavimento superior da Estação Férrea de Caxias do Sul (1928) .....	133
Figura 43 - Corte transversal (A-B) do projeto de.....	134
Figura 44 - Corte vertical (C-D) do projeto de ampliação da Estação Férrea de Caxias do Sul (1928).....	135
<i>Figura 45 - Corte vertical (E-F) do projeto de ampliação da Estação Férrea de Caxias do Sul (1928), revelando detalhes construtivos da cobertura da plataforma de embarque .....</i>	<i>136</i>
Figura 46 - Fachada Principal. Projeto de ampliação da Estação Férrea de Caxias do Sul (1928).....	136
Figura 47 - Fachada Oeste. Projeto de ampliação da Estação Férrea de Caxias do Sul (1928).....	137
Figura 48 - Carimbo da prancha do projeto de ampliação da Estação Férrea de Caxias do Sul (1928).....	138
Figura 49 - Digitalização do Projeto de ampliação da Estação Férrea de Caxias do Sul (1928).....	139
Figura 50 - O prédio mais antigo da Vinícola Riograndense na área da linha férrea, demolido para o prolongamento da Rua Feijó Jr.....	141
Figura 51 - Cooperativa Vinícola Caxiense, em meados dos anos 1940 .....	142
Figura 52 - O prédio da filial caxiense do Frigorífico Rizzo, na década de 1930, onde foi aberto o prolongamento da Rua Feijó Jr. ....	143
Figura 53 - Registro da fachada da Cooperativa Vinícola São Victor, na Rua Augusto Pestana, em frente à Estação Férrea, registro em meados dos anos 1940 .....	144
Figura 54 - Reprodução digital do projeto de reforma de ampliação do Depósito de Locomotivas. Sítio da Estação Ferroviária de Caxias, 1933. ....	146
Figura 55 - Obras da Rodovia Getúlio Vargas, futura BR 116. Inaugurada em 09 de novembro de 1941 .....	149
Figura 56 - Vista aérea do entorno da Estação Férrea de Caxias do Sul, início dos anos 1950. Em destaque, o complexo da Vinícola Rio Grandense (área delimitada	

pele traçado) e as instalações da Industrial Madeireira Ltda ao fundo, ilustrando o desenvolvimento do bairro em torno da infraestrutura ferroviária .....	151
Figura 57 - Portaria de Tombamento 27/01.27 set. de 2001 .....	156
Figura 58 - Antigas oficinas de locomotivas. Sítio da Estação Férrea de Caxias do Sul, RS. Ano 2017 .....	158
Figura 59 - Praça do Trem, Estação Férrea de Caxias do Sul, RS. Ano 2019 .....	159
Figura 60 - Praça das Feiras, RS. Ano 2019 .....	159
<i>Figura 61 - Locomotiva de 1921, uma das três que operaram na linha Caxias-Porto Alegre, de volta à estação .....</i>	<i>161</i>
Figura 62 - Estação Férrea de Caxias do Sul, sede da Secretaria Municipal da Cultura (SMC), antes da revitalização externa. Ano 2024 .....	162
Figura 63 - Estação Férrea de Caxias do Sul após revitalização externa. Ano 2024 .....	163
Figura 64 - Imóveis foram removidos para obras da revitalização em Caxias do Sul. Ano 2025 .....	164
Figura 65 - Obras da revitalização Estação Caxias do Sul. Ano 2025(a) .....	165
Figura 66 - Obras da revitalização Estação Caxias do Sul. Ano 2025(b) .....	165
Figura 67 - Obras da revitalização Estação Caxias do Sul. Ano 2025(c) .....	166
Figura 68 -Obras da revitalização Estação Caxias do Sul. Ano 2025(d) .....	166
Figura 69 - Obras da revitalização Estação Caxias do Sul. Ano 2025(e) .....	167
Figura 70 - Obras da revitalização Estação Caxias do Sul. Ano 2025(f) .....	167
Figura 71 - Articulação conceitual entre memória coletiva, lugares de memória e patrimônio .....	169
Figura 72 - Capa com identidade visual.....	179
Figura 73 - Apresentação de detalhes técnicos.....	180
Figura 74 - Folha de rosto.....	180
Figura 75 - Apresentação do personagem.....	181
Figura 76 - A Estação Caxias .....	181
Figura 77 - Contextualização histórica(a) .....	182
Figura 78 - Contextualização histórica(b) .....	182
Figura 79 - Inauguração da estação(a).....	183
Figura 80 - Inauguração da estação(b).....	183
Figura 81 - Cotidiano ferroviário(a) .....	184
Figura 82 - Cotidiano ferroviário(b) .....	184

Figura 83 - Cotidiano ferroviário(c).....	185
Figura 84 - Cotidiano ferroviário(d).....	185
Figura 85 - Contracapa .....	186
Figura 86 - Interface inicial com navegação por imagens e acesso às seções.....	188
Figura 87 - Página “SOBRE” .....	188
Figura 88 - Interface da linha do tempo com recursos interativos .....	189
Figura 89 - Página “Entre em contato” .....	189

## LISTA DE ABREVIações E SIGLAS

AHMJSA	Arquivo Histórico Municipal João Spadari Adami
BDTD	Biblioteca Digital Brasileira de Teses e Dissertações
CAPES	Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior
CIOP	Centro de Operações
CIPCS	Congresso Internacional de Patrimônio Cultural e Sustentabilidade
DNIT	Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
DIPPACH	Divisão de Proteção ao Patrimônio Histórico
IPHAN	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
IPHAE	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado do Rio Grande do Sul
NAUI	Núcleo de Dinâmicas Urbanas e Patrimônio Cultural
ONU	Organização das Nações Unidas
RFFSA	Rede Ferroviária Federal S.A.
SEPLAM	Secretaria de Planejamento de Caxias do Sul
TRSG	Trem Regional da Serra Gaúcha
<i>TICCIH</i>	<i>The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage</i> - Comitê Internacional para a Conservação do Patrimônio Industrial.
<i>TICCIH-</i> BRASIL	Comitê Brasileiro para Conservação do Patrimônio Industrial
ULBRA	Universidade Luterana do Brasil
VFRGS	Viação Férrea do Rio Grande do Sul

*Como pode um espaço que transformou uma Villa em Cidade, desde sua inauguração, converter-se, um século depois, em lugar de memória apagada na consciência de seus próprios habitantes? Este paradoxo entre protagonismo histórico e atual esquecimento constitui não apenas o ponto de partida desta pesquisa, mas seu próprio objeto de investigação.*

*(Epígrafe da Autora)*

Brasil



207493 A A  
1954



**BRASIL**  
Estradas de Ferro  
PROVINCIAES

**Convenções**

- Estradas de Ferro construidas
- - - " " em construcção
- · · " " em projecto

Reliz. do Imperial Instituto Artistico

21-14-19

## RESUMO

O presente trabalho, intitulado "DO PROTAGONISMO AO ESQUECIMENTO: A ESTAÇÃO FÉRREA DE CAXIAS DO SUL COMO PATRIMÔNIO CULTURAL E AGENTE DE TRANSFORMAÇÃO (1910-2025)", aborda a problemática do esmaecimento da memória coletiva em torno do largo da estação férrea de Caxias do Sul, um local de significativa importância histórica, social e econômica e que hoje acolhe diferentes formas de apropriação, com novos usos em sua requalificação funcional. Observa-se que, apesar de sua relevância para o desenvolvimento do município, o local não é amplamente reconhecido pelo tecido social urbano e pelos atores que transitam pelo espaço como um "lugar de memória". Este estudo tem como objetivo geral revitalizar a memória coletiva da estação, destacando sua importância como patrimônio industrial desde o período do entorno de sua inauguração, que ocorreu em 1910, passando pelas transformações subsequentes até 2025. Os objetivos específicos visam promover a disseminação das memórias vinculadas a este espaço, contextualizando os aspectos sociais, políticos e econômicos que antecederam sua inauguração e que fundamentam sua importância, além de apresentar uma proposta para tornar as narrativas históricas e a memória coletiva da Estação Férrea acessíveis como patrimônio. O aporte teórico para patrimônio industrial utilizará como referência as pesquisas de Beatriz Mugayar Kuhl e a Carta de Nizhny Tagil. A metodologia adotada é a pesquisa documental, orientada pela operação historiográfica de Michel de Certeau, que serve como um norteador teórico para a coleta e análise de dados. Este método envolve o exame de trabalhos acadêmicos anteriores, a análise de jornais do período de requalificação e dos anos anteriores à inauguração, além de documentos disponíveis no Arquivo Histórico Municipal João Spadari Adami, da Divisão de Proteção ao Patrimônio Histórico e Cultural (DIPPACH) e do Museu do Trem, em São Leopoldo. Complementarmente, foram realizadas entrevistas com usuários do espaço, transeuntes e trabalhadores, com o intuito de investigar o atual nível de conhecimento e reconhecimento da estação férrea pelos diversos grupos sociais que interagem com o espaço. A expectativa deste trabalho é enriquecer a historiografia da região ao proporcionar um olhar atento sobre a Estação Férrea de Caxias do Sul, destacando sua relevância não somente como patrimônio arquitetônico, mas também como um espaço com potencial para revigorar a memória coletiva. Os resultados desta pesquisa documental e das entrevistas indicam uma marcante desconexão entre o valor histórico da estação férrea e sua percepção atual pela população, evidenciando a necessidade urgente de estratégias eficazes para a preservação e promoção da memória coletiva associada ao local. Propõe-se, assim, iniciativas para o reconhecimento e a valorização desse patrimônio no contexto social e cultural de Caxias do Sul, visando reforçar sua importância como elemento de identidade e pertencimento para os cidadãos caxienses e, conseqüentemente, favorecer seu reconhecimento como lugar de memória pelos diversos segmentos da população local. Uma das iniciativas abordará a educação patrimonial no contexto da estação, mediante a proposição de um dispositivo de interação digital visando a informação de forma acessível, direcionada ao público que frequenta, transita, visita e utiliza aquele espaço.

**Palavras-chave:** Patrimônio industrial. Memória ferroviária. Estação Férrea de Caxias do Sul. Requalificação urbana. Educação patrimonial.

## ABSTRACT

The present work, entitled "FROM PROMINENCE TO OBLIVION: THE CAXIAS DO SUL RAILWAY STATION AS CULTURAL HERITAGE AND TRANSFORMATION AGENT (1910-2025)", addresses the issue of the fading collective memory surrounding the Caxias do Sul railway station square, a site of significant historical, social, and economic importance that today hosts different forms of appropriation, with new uses in its functional requalification. It is observed that, despite its relevance to the municipality's development, the site is not widely recognized by the urban social fabric and by the actors who transit through the space as a "place of memory". This study aims to revitalize the collective memory of the station, highlighting its importance as industrial heritage from the period surrounding its inauguration, which occurred in 1910, through subsequent transformations until 2025. The specific objectives aim to promote the dissemination of memories linked to this space, contextualizing the social, political, and economic aspects that preceded its inauguration and that substantiate its importance, in addition to presenting a proposal to make the historical narratives and collective memory of the Railway Station accessible as heritage. The theoretical contribution for industrial heritage will use as reference the research of Beatriz Mugayar Kuhl and the Nizhny Tagil Charter. The methodology adopted is documentary research, guided by Michel de Certeau's historiographical operation, which serves as a theoretical guide for data collection and analysis. This method involves examining previous academic works, analyzing newspapers from the requalification period and the years prior to the inauguration, as well as documents available in the João Spadari Adami Municipal Historical Archive, the Division of Protection of Historical and Cultural Heritage - DIPPACH, and the Train Museum in São Leopoldo. Additionally, interviews were conducted with users of the space, passersby, and workers, in order to investigate the current level of knowledge and recognition of the railway station by the various social groups that interact with the space. The expectation of this work is to enrich the historiography of the region by providing a careful look at the Caxias do Sul Railway Station, highlighting its relevance not only as architectural heritage but also as a space with the potential to reinvigorate collective memory. The results of this documentary research and interviews indicate a marked disconnection between the historical value of the railway station and its current perception by the population, highlighting the urgent need for effective strategies for the preservation and promotion of collective memory associated with the site. Thus, initiatives are proposed for the recognition and valorization of this heritage in the social and cultural context of Caxias do Sul, aiming to reinforce its importance as an element of identity and belonging for the citizens of Caxias and, consequently, favor its recognition as a place of memory by the various segments of the local population. One of the initiatives will address heritage education in the context of the station, through the proposition of a digital interaction device aimed at providing information in an accessible way, directed to the public that frequents, transits, visits, and uses that space.

**Keywords:** Industrial heritage. Railway memory. Caxias do Sul Railway Station. Urban requalification. Heritage education.

## SUMÁRIO

<b>1 INTRODUÇÃO .....</b>	<b>29</b>
1.1 PROBLEMÁTICA .....	32
1.2 OBJETIVO GERAL .....	33
<b>1.2.1 Objetivos específicos.....</b>	<b>33</b>
1.3 JUSTIFICATIVA .....	34
<b>2 METODOLOGIA .....</b>	<b>37</b>
2.1 ESTADO DO CONHECIMENTO.....	38
<b>2.1.1 A Estação Férrea de Caxias do Sul entre o local e o nacional: contribuições historiográficas .....</b>	<b>40</b>
<b>2.1.2 Memória e Patrimônio Revitalizado como Legado e Elemento de Urbanização .....</b>	<b>43</b>
<b>2.1.3 Propostas de revitalização arquitetônica em áreas ferroviárias.....</b>	<b>44</b>
2.1.3.1 Panorama geral das propostas analisadas .....	44
2.1.3.2 O Projeto Trem Regional da Serra Gaúcha: análise e contribuições .....	45
<b>2.1.4 Análise de outras contribuições .....</b>	<b>47</b>
<b>2.1.5 A jornada de pesquisa e seus desafios.....</b>	<b>52</b>
2.2 TESSITURA METODOLÓGICA: ENTRELACANDO CONCEITOS E PRÁTICAS HISTORIOGRÁFICAS.....	57
2.3 PESQUISA DE CAMPO: ENTREVISTAS SEMIESTRUTURADAS .....	60
<b>2.3.1 Procedimentos de Coleta de Dados .....</b>	<b>60</b>
<b>2.3.2 Amostragem e Perfil dos Participantes.....</b>	<b>61</b>
<b>2.3.3 Protocolo de Abordagem e Aspectos Éticos .....</b>	<b>61</b>
<b>2.3.4 Roteiro Semiestruturado .....</b>	<b>61</b>
<b>2.3.5 Tratamento e Análise dos Dados .....</b>	<b>62</b>
<b>2.3.6 Integração com as Demais Etapas da Pesquisa.....</b>	<b>62</b>
<b>3 CONCEPÇÕES TEÓRICAS ACERCA DOS CONCEITOS ESTRUTURANTES.....</b>	<b>65</b>
3.1 CONCEITOS ESTRUTURANTES: LUGAR DE MEMÓRIA E MEMÓRIA COLETIVA.....	65
3.2 PATRIMÔNIO CULTURAL: EVOLUÇÃO CONCEITUAL E MARCOS LEGAIS ....	66
3.3 MONUMENTOS COMO SUPORTES DA MEMÓRIA .....	67

3.4 A ESTAÇÃO FÉRREA COMO LUGAR DE MEMÓRIA: PERCEPÇÕES CONTEMPORÂNEAS .....	69
3.5 MEMÓRIA, IDENTIDADE E PATRIMÔNIO: INTERFACES CONCEITUAIS .....	73

#### **4 A ESTAÇÃO FÉRREA DE CAXIAS DO SUL COMO PATRIMÔNIO E AGENTE DE TRANSFORMAÇÃO (1910-2025)..... 78**

4.1 DA COLONIZAÇÃO AOS CAMINHOS INICIAIS: O PERÍODO PRÉ-FERROVIÁRIO (1875-1905).....	89
4.2 TRILHOS NA SERRA: DESAFIOS TÉCNICOS E EXECUÇÃO DA FERROVIA MONTENEGRO-CAXIAS (1898-1910).....	98
4.3 A ESTAÇÃO FÉRREA COMO VETOR DE TRANSFORMAÇÃO URBANA E ECONÔMICA (1910-2025) .....	105
4.4 A ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE CAXIAS DO SUL: EVOLUÇÃO HISTÓRICA E ARQUITETÔNICA .....	118
<b>4.4.1 Concepção e Implantação da Estação (1910) .....</b>	<b>118</b>
<b>4.4.2 Impactos Imediatos e Primeiras Transformações (1910-1928).....</b>	<b>124</b>
<b>4.4.3 Ampliação e Modernização (1928-1939) .....</b>	<b>128</b>
<b>4.4.4 Período Áureo e Início do Declínio (1940-1970) .....</b>	<b>147</b>
<b>4.4.5 A Decadência do Transporte Ferroviário em Caxias do Sul .....</b>	<b>152</b>
<b>4.4.6 Desequilíbrio na Competição entre Modais .....</b>	<b>153</b>
<b>4.4.8 Anos 2000 .....</b>	<b>156</b>
<b>4.4.9 Padrões Cíclicos na Preservação Patrimonial .....</b>	<b>162</b>
4.5 PRODUTOS PARA VALORIZAÇÃO DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO CONTEXTUALIZAÇÃO TEÓRICO-METODOLÓGICA E PROPOSIÇÃO CONCEITUAL ORIGINAL.....	168
<b>4.5.1 Linha do Tempo: Marcos Históricos da Estação Ferroviária de Caxias do Sul .....</b>	<b>169</b>
<b>4.5.2 Concepção do Caderno de educação patrimonial destinado ao ensino fundamental .....</b>	<b>171</b>
4.5.2.1 Fundamentação e Diretrizes .....	171
4.5.2.2 Conceito e Metodologia .....	173
4.5.2.3 Estrutura e Recursos .....	173
4.5.2.4 Sequência de Conteúdos Detalhada .....	174
4.5.2.5 Especificações Técnicas.....	178

4.5.2.6 Diretrizes de Implementação .....	178
4.5.2.7 Apresentação do Protótipo .....	179
4.5.2.8 Síntese do Produto.....	186
<b>4.5.3 Concepção do Produto Digital Interativo .....</b>	<b>186</b>
4.5.3.1 Recursos e Funcionalidades .....	187
4.5.3.2 Diretrizes de Desenvolvimento.....	187
4.5.3.3 Integração e Acessibilidade.....	187
4.5.3.5 Síntese do Produto.....	189
<b>5 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>191</b>
5.1 LIMITAÇÕES E PESQUISAS FUTURAS.....	194
<b>REFERÊNCIAS.....</b>	<b>196</b>
<b>ANEXO A – BRAZIL ESTRADAS DE FERRO PROVINCIAES .....</b>	<b>206</b>
<b>ANEXO B – MAPA DO SUL DO IMPÉRIO DO BRASIL - PLANO GERAL DO SISTEMA DE VIAÇÃO FÉRREA DA PROVÍNCIA DE SÃO PEDRO DO RGS,1865207</b>	
<b>ANEXO C – CÓPIA DO DECRETO Nº 1607 DE 01 DE JUNHO DE 1910.....</b>	<b>208</b>
<b>ANEXO D – RECENSEAMENTO DE 1920: POPULAÇÃO DO MUNICÍPIO DE CAXIAS (RIO GRANDE DO SUL).....</b>	<b>209</b>
<b>ANEXO E – EVOLUÇÃO DO PARQUE PRODUTIVO NA MALHA URBANA DE CAXIAS (1910-1920) .....</b>	<b>211</b>



## 1 INTRODUÇÃO

A trajetória que me conduziu ao estudo do Patrimônio Industrial foi caracterizada por uma evolução de interesses e experiências que, a princípio, pareciam distantes da esfera acadêmica das humanidades. Embora com uma sólida formação em ciências exatas e técnicas, evidenciada por uma graduação em engenharia civil e diversas especializações na área, meu fascínio por narrativas históricas e pela arte esteve sempre presente. Este interesse, manifestado pela admiração por edificações históricas como marcos da engenhosidade arquitetônica e meios de conexão com vidas e eras passadas, serviu de catalisador para a presente investigação.

Natural de Porto Alegre, onde cresci, estudei e iniciei minha vida profissional, fixei residência em Caxias do Sul em janeiro de 1998. Logo a seguir tive o primeiro encontro significativo com um dos marcos do passado da cidade, a Estação Ferroviária. Meu interesse foi imediato. Familiarizada com estudos de logística e transporte, prontamente avaliei e constatei sua importância histórica para a região, enquanto o estado de conservação da gare e do conjunto edificado me provocou grande surpresa.

Ao longo dos anos seguintes, minha carreira em Engenharia Civil proporcionou a oportunidade de envolvimento direto na execução e planejamento em obras de construção, reformas, restauros e manutenção em diversas edificações, inclusive as antigas e históricas. Contribuí tecnicamente na elaboração de projetos complementares nas áreas de instalações hidráulicas, elétricas e engenharia de incêndio, bem como na execução de obras.

Entre essas experiências profissionais, destacam-se intervenções no prédio da antiga Cantina Luiz Antunes, hoje Centro de Cultura Henrique Ordovás, no Arquivo Histórico Municipal João Spadari Adami, no Museu Municipal e na própria Estação Férrea de Caxias do Sul, além de obras em pequenas igrejas e capitéis pelo interior do município e do estado.

Particularmente significativo foi o projeto do Centro de Cultura Henrique Ordovás, inaugurado em outubro de 2001, que se destacou como um grande desafio de implementação. As intervenções para a ressignificação desse prédio foi minha primeira participação em empreendimentos deste tipo e ocorreu logo no início da minha vida profissional como engenheira civil na CODECA - Companhia de

Desenvolvimento de Caxias do Sul. As atividades exigiram um planejamento meticuloso e um acompanhamento rigoroso por parte do corpo técnico da CODECA, responsável pela execução, da Prefeitura Municipal de Caxias do Sul que idealizou o projeto arquitetônico da reconversão, além do envolvimento de profissionais especializados contratados na iniciativa privada.

Este trabalho envolveu uma equipe multidisciplinar composta por arquitetos, engenheiros civis, mecânicos e eletricitas que atuaram em projetos, levantamentos, orçamentos e na concretização das obras. A degradação avançada do prédio demandou uma rápida ação para a substituição da estrutura de sua cobertura. Devido ao estado crítico da construção, foi necessário um esforço conjunto e imediato para o escoramento das paredes e instalação do telhado, evitando assim danos estruturais irreversíveis.

Nesse contexto, um trabalho hábil em engenharia de estruturas metálicas foi de suma importância para a preservação daquela edificação histórica. Esta experiência, somada a outras que vieram posteriormente na iniciativa privada, onde atuei tanto como engenheira civil em reformas e restauros, quanto como designer de interiores em projetos de resignificação de espaços históricos, aprofundou ainda mais meu interesse por essas edificações e fortaleceu meu carinho e respeito pelo patrimônio cultural.

Foi com esse olhar simultaneamente técnico e afetivo que acompanhei, ao longo dos anos que se passaram, o processo de abandono da Estação Férrea, as disputas por seu uso, o tombamento, a revitalização e o reuso do seu entorno, bem como sua recente decadência. Essas observações, aliadas à minha experiência profissional em design de interiores – especialmente a acadêmica no Centro Universitário da Serra Gaúcha (FSG), um campus que é, ele próprio, um exemplo de refuncionalização patrimonial – suscitaram questionamentos sobre a eficácia das medidas no patrimônio industrial em preservar a memória e o significado desses espaços para a população de Caxias do Sul.

Apesar do reconhecimento dos esforços de revitalização, percebi que a memória e o significado da estação férrea parecem ter sofrido um apagamento, falhando em instigar um sentimento de identificação e afeto nos habitantes locais. Esta constatação motivou a presente pesquisa, que busca compreender as razões desse fenômeno e propor caminhos para a revalorização deste importante patrimônio.

Para o desenvolvimento desta investigação, considero particularmente relevante a distinção entre espaço e lugar, conceitos fundamentais na geografia humanística de Yi-Fu Tuan (1983) e na fenomenologia de Gaston Bachelard (1996). Segundo estes autores, o espaço configura-se como a dimensão física, material e geográfica da existência - uma realidade objetiva, quantificável e cartografável que representa o 'onde' dos elementos no mundo concreto.

O lugar, em contrapartida, emerge quando esta extensão física é impregnada pela experiência humana, convertendo-se em repositório de significados, recordações e valores. Tuan (1983) argumenta que o espaço indiferenciado transforma-se em lugar à medida que o conhecemos e o dotamos de valor. O lugar constitui-se mediante vínculos afetivos, práticas coletivas e reminiscências compartilhadas, abarcando noções de identidade, pertencimento e familiaridade. Para Bachelard (1996), esta transformação ocorre através da experiência vivida e da imaginação, que conferem ao espaço dimensões que transcendem sua materialidade. Expressa, assim, o 'como' vivenciamos e estabelecemos relações com determinado ambiente físico, transformando coordenadas geográficas em territórios de significação.

Este estudo, portanto, nasce da interseção entre minha formação técnica, meu interesse pessoal pela história e patrimônio e a experiência profissional com a ressignificação de espaços. Ele reflete uma jornada de descoberta e questionamento sobre o papel da preservação do patrimônio industrial na construção de lugares de memória que ressoem com a sociedade local e promovam uma conexão duradoura com o passado.

A chegada do trem em Caxias do Sul, Rio Grande do Sul, Brasil, em 1910, está inserida em um amplo contexto histórico, econômico, social e urbanístico, iniciado com o interesse do governo brasileiro em desenvolver uma área pouco habitada na então Província de São Pedro do Rio Grande do Sul (Machado, 2001). Esse evento inspirou uma investigação que vai além da simples documentação histórica, buscando uma compreensão mais profunda das dinâmicas que marcaram a introdução deste modal de transporte como um importante vetor de mudança.

Neste contexto, o presente trabalho visa contribuir para uma maior apreciação da Estação Ferroviária, não apenas como um elemento físico, mas como um símbolo vivo da herança cultural da cidade. Com um enfoque que equilibra a precisão acadêmica e a sensibilidade histórica, este estudo pretende enriquecer o

diálogo em torno da memória coletiva de Caxias do Sul, oferecendo novas perspectivas sobre o valor cultural desses espaços, muitas vezes relegados ao esquecimento ou à subvalorização.

A investigação explora as dimensões históricas e os elementos de memória coletiva que permeiam o Largo da Estação Ferroviária e seu entorno. Apesar de sua riqueza cultural, esses espaços encontram, até o momento, um reconhecimento limitado por parte dos moradores, trabalhadores, frequentadores e passantes que ainda não os identificam plenamente como elementos da sua herança cultural. Essa ausência de identidade pode ser atribuída ao enfraquecimento da história e ao desconhecimento do significado da implantação da estação para a localidade e região.

Por fim, o estudo busca revalorizar a importância desses espaços dentro do tecido social e histórico da cidade, não apenas pela narrativa de um episódio de transformação, como igualmente problematizando o esmaecimento da Estação Férrea como patrimônio e lugar de memória. Este trabalho abrange o desenvolvimento urbanístico e a renovação dos locais no entorno da estação, desde sua inauguração, passando por suas modificações construtivas e processos de transformação até a contemporaneidade de 2025

## 1.1 PROBLEMÁTICA

A presente investigação parte da constatação de que existe uma significativa desconexão entre o patrimônio ferroviário oficialmente tombado em Caxias do Sul e sua efetiva incorporação à memória coletiva, no sentido proposto por Halbwachs (2006), como construção social compartilhada pelos diversos grupos que compõem a população local. Observações preliminares e diálogos com frequentadores do Largo da Estação Férrea sugerem que a maioria desconhece a história e o significado cultural deste espaço para o desenvolvimento da cidade.

Este fenômeno evidencia uma ruptura entre o reconhecimento institucional do bem patrimonial e sua apropriação como "lugar de memória" (Nora, 1992) pela população caxiense. A patrimonialização oficial, embora necessária para a preservação material, não tem sido suficiente para garantir a transmissão dos valores históricos e simbólicos associados à ferrovia.

Observa-se, ainda, que as intervenções de revitalização realizadas no

complexo ferroviário e seu entorno, até o início desta pesquisa, parecem apresentar certas limitações. Embora preservem aspectos da materialidade do patrimônio, estas ações aparentam não ter favorecido plenamente a compreensão do significado transformador que a implantação da ferrovia representou para a região. Tais estratégias, que serão analisadas detalhadamente neste estudo, sugerem uma possível fragilidade na constituição deste espaço como um verdadeiro 'lugar de memória' (Nora, 1992), capaz de ancorar elementos significativos da memória coletiva local.

Esta problemática reforça a hipótese central que orienta esta pesquisa: um bem patrimonializado só se efetiva como lugar de memória quando há identificação e apropriação simbólica por parte dos sujeitos que com ele se relacionam. O caso da Estação Férrea de Caxias do Sul oferece, portanto, um campo fértil para investigar os desafios da preservação não apenas material, mas também simbólica do patrimônio industrial.

## 1.2 OBJETIVO GERAL

O objetivo geral deste trabalho é investigar a história e a memória coletiva do largo da estação ferroviária de Caxias do Sul, visando desenvolver estratégias e produtos que tornem esse conhecimento acessível ao público que frequenta aquele espaço. Busca-se, através da pesquisa histórica e da análise das percepções contemporâneas, criar bases para o reconhecimento deste sítio como um valioso patrimônio industrial e lugar de memória, promovendo o estabelecimento de relações identitárias entre os cidadãos e o espaço urbano histórico.

### 1.2.1 Objetivos específicos

Os objetivos específicos desta pesquisa são:

1. Contextualizar o momento histórico da implantação da ferrovia em Caxias do Sul, explorando os principais aspectos políticos, econômicos e sociais da época, evidenciando sua relevância para a região;
2. Coletar e analisar dados sobre a percepção e o conhecimento dos passantes e usuários do local e seu entorno em relação à história e à

memória do Largo da Estação Ferroviária, por meio de entrevistas semiestruturadas;

3. Elaborar, como produto desta dissertação, uma proposta de projeto de produto com recursos de interação digital, visando democratizar o acesso à história e à memória coletiva do Largo da Estação Ferroviária;
4. Desenvolver um produto adicional voltado para a divulgação do patrimônio ferroviário em linguagem acessível e formato lúdico para crianças do primeiro ao quinto ano do Ensino Fundamental, contribuindo para a sensibilização sobre a importância histórica da Estação Férrea e ampliando o alcance desta pesquisa.

Os objetivos específicos desta pesquisa visam evidenciar a Estação Férrea de Caxias do Sul como um patrimônio cultural significativo, capaz de atuar como vetor de memória, identidade e continuidade. Devido às limitações de tempo do mestrado, ambas as propostas de produtos apresentadas permanecerão no nível conceitual, estabelecendo as bases metodológicas para seu desenvolvimento efetivo em estudos futuros, possivelmente no âmbito de um doutorado.

### 1.3 JUSTIFICATIVA

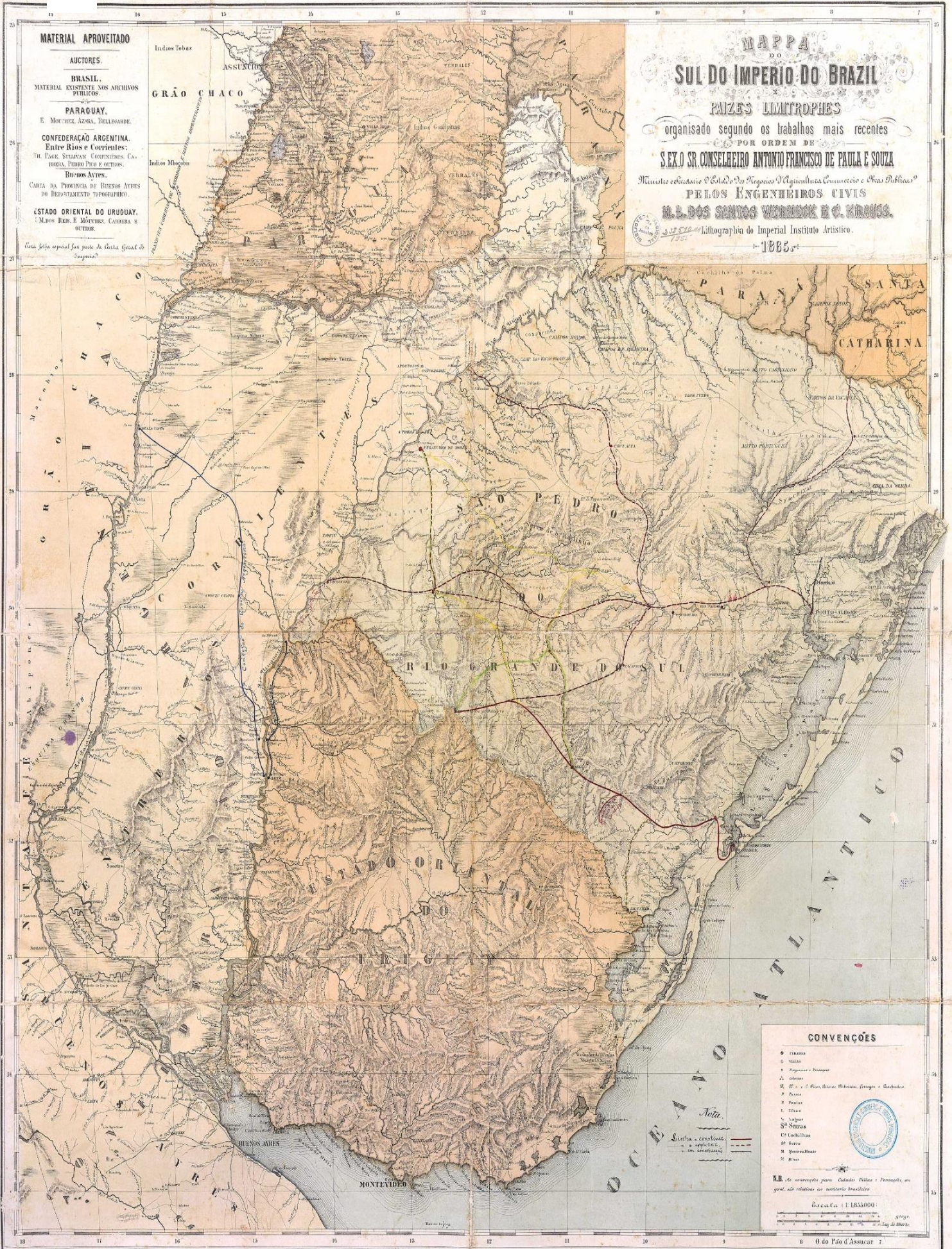
No limiar do século XXI, a interseção entre patrimônio cultural e vida contemporânea emerge como um campo fértil para refletir sobre identidade, memória e pertencimento. Este trabalho propõe-se a investigar a relação entre o patrimônio cultural industrial da Estação Férrea de Caxias do Sul e a identidade local, buscando contribuir para o entendimento da dimensão identitária e afetiva dos moradores da região em relação a esse espaço, aspecto que parece ter recebido menor atenção na literatura existente, conforme será detalhado na revisão bibliográfica apresentada no Estado do Conhecimento.

Fundamentado na história pública digital e inspirado pelos conceitos de "autoridade compartilhada" de Michael Frisch (1990), este estudo adota uma abordagem interdisciplinar, integrando conhecimentos teóricos, históricos e tecnologias digitais, cuja operacionalização será detalhada na seção metodológica. A linguagem menos formal empregada reflete uma escolha deliberada de democratizar o acesso ao conhecimento produzido, alinhada com a perspectiva de Frisch, que defende a colaboração entre historiadores e grupos sociais na

construção de narrativas históricas mais plurais e inclusivas.

O produto resultante da pesquisa, um projeto interativo digital que apresenta a história da Estação Férrea e seu significado no contexto histórico de Caxias do início do século XX, busca transformar este espaço em um efetivo lugar de memória, capaz de ancorar elementos significativos da memória coletiva local. Acredita-se que a relevância deste trabalho reside em seu potencial de promover a valorização e a apropriação desse patrimônio cultural industrial pelos cidadãos caxienses, através do fortalecimento dos vínculos identitários que mediam a relação entre memória e patrimônio. Esta iniciativa pode inspirar empreendimentos semelhantes em outros contextos e contribuir para o aprimoramento de políticas públicas voltadas à preservação e ressignificação de espaços históricos.

*Plano Geral*  
do systema de viação ferra da Prov.<sup>a</sup> de S. Pedro do Sul.



**MATERIAL APROVEITADO**

- AUCTORES.
  - BRASIL.
  - MATERIAL EXISTENTE NOS ARCHIVOS PUBLICOS.
  - PARAGUAY.
  - E. MONTES, AZARA, BELLSAMBE.
  - CONFEDERAÇÃO ARGENTINA.
  - Entre Rios e Corrientes:
  - TH. FAUCI, SUTAYAN, COSENTINOS, CA-  
MERA, PEDRO PEDI E OUTROS.
  - Buenos Ayres.
  - CARTA DA PROVINCIA DE BUENOS AYRES  
DO DEPARTAMENTO TOPOGRAPHICO.
  - ESTADO ORIENTAL DO URUGUAY.
  - M. DOS REIS E MONTES, CABRERA E  
OUTROS.
- Nota feita especial for parte da Carta Geral de  
Suzanna?*

MAPPA  
DO  
**SUL DO IMPERIO DO BRAZIL**

PAIZES LIMITOPHES  
organizado segundo os trabalhos mais recentes  
POR ORDEN DE  
**S. EX. O SR. CONSELHEIRO ANTONIO FRANCISCO DE PAULA E SOUZA**  
Ministro educacao e Culto do Imperio  
PELOS ENGENHEIROS CIVIS  
**M. L. DOS SANTOS WERNERCK E C. KRAMER.**  
Lithographia do Imperial Instituto Artistico.  
1885.

**CONVENÇÕES**

- Cidades
- Villas
- Praças e Praças
- △ Cidades
- C. R., C. M., C. B., C. S., C. P., C. G., C. A., C. D., C. E., C. F., C. H., C. I., C. J., C. K., C. L., C. M., C. N., C. O., C. P., C. Q., C. R., C. S., C. T., C. U., C. V., C. W., C. X., C. Y., C. Z.
- Praças
- Villas
- Praças
- Villas
- Praças
- Villas
- Praças
- Villas

*Nota.*

Linhas e pontos  
de viação ferra  
em construção



R.B. As convenções para Cidades, Villas e Praças, são  
geral, são relativas ao territorio brasileiro  
Escala 1:1853000  
Lith. de Souza por C. Krammer e Souza por H. Bauer

## 2 METODOLOGIA

A pesquisa adota como abordagem metodológica a investigação documental, inspirada e orientada pelos princípios da operação historiográfica de Michel de Certeau como quadro teórico-conceitual norteador. Essa perspectiva fundamenta a coleta e análise de dados, oferecendo uma reflexão crítica sobre o fazer historiográfico. Consultar-se-ão estudos anteriores sobre o tema, periódicos do período da requalificação e anteriores à inauguração, documentos arquivados em instituições relevantes, bem como entrevistas com frequentadores dos locais em questão.

Conforme Michel de Certeau (1982), a operação historiográfica constitui uma prática intrincada, abrangendo três dimensões: o lugar social, as práticas e procedimentos técnicos, e a escrita. O lugar social diz respeito ao contexto específico no qual o pesquisador se encontra, englobando as relações sociais, culturais, econômicas e políticas que influenciam a produção do conhecimento.

As práticas e procedimentos técnicos referem-se à coleta, seleção e análise dos dados. Assim, se a memória registra o fato ocorrido, e a história é a narrativa desse evento, são esses procedimentos de manipulação dos dados coletados que transmitem a memória e o fato em discurso historiográfico, convertendo-os em história.

A escrita, por sua vez, é o estágio em que se constrói a narrativa histórica, promovendo um diálogo entre passado e presente. Neste momento, o pesquisador interpreta os dados coletados, conferindo-lhes significado à luz de seu contexto social e das questões que orientam a investigação.

Ao incorporar os princípios da operação historiográfica de Certeau como arcabouço epistemológico, esta pesquisa não se limita a coletar e analisar dados sobre a requalificação dos espaços ferroviários em estudo. Visa também entender como esse processo se enquadra em um contexto mais amplo, levando em conta as relações sociais, culturais e políticas que o moldam. Tal abordagem promete uma compreensão mais aprofundada e matizada do objeto de estudo, contribuindo significativamente para o alcance dos objetivos propostos.

## 2.1 ESTADO DO CONHECIMENTO

A ferrovia brasileira, desde sua implantação no século XIX, constituiu-se como vetor determinante para o desenvolvimento econômico e a conformação do patrimônio histórico das regiões por onde se estabeleceu. As edificações ferroviárias, componentes essenciais do legado industrial, materializam os processos produtivos pós-Revolução Industrial (Kühl; Rodrigues, 2010), representando um acervo material e imaterial de valor inestimável. Investigações recentes têm evidenciado a significância histórica, cultural e socioeconômica desse conjunto edificado (Allis; Monastirsky, 2006). Contudo, permanecem desafios substanciais na sua revalorização como espaços de memória e identidade local.

O acervo ferroviário constitui uma categoria específica dentro do patrimônio industrial, distinguindo-se por sua complexidade e abrangência territorial. Conforme Kühl (2010), este conjunto compreende não apenas as estações, mas todo um sistema integrado. O complexo inclui oficinas, armazéns, residências funcionais, infraestrutura de via permanente e material rodante. A Carta de Nizhny Tagil sobre o Patrimônio Industrial (*TICCIH*, 2003) reconhece que estes complexos representam "um valor humano universal" e devem ser estudados, protegidos e conservados "de acordo com o espírito da Carta de Veneza, para o uso e benefício do presente e do futuro". No Brasil, o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) formalizou a especificidade destes bens culturais após a extinção da Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA) em 2007. A instituição estabeleceu a Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário através da Portaria nº 407/2010. Esta caracterização institucional é fundamental para compreender as estações ferroviárias não como edificações isoladas, mas como componentes de um sistema técnico, social e cultural mais amplo que transformou profundamente o território brasileiro.

O debate internacional sobre esta temática tem se expandido significativamente nas últimas décadas, oferecendo perspectivas que enriquecem a compreensão deste campo. Cossons (2012) enfatiza o valor evidencial dos complexos industriais, argumentando que estes lugares não são apenas testemunhos de processos tecnológicos, mas também repositórios de memórias coletivas e transformações sociais. Esta visão ressoa com a necessidade de uma abordagem holística na preservação do legado ferroviário brasileiro.

Paralelamente, Preite (2012) destaca a relevância das estruturas industriais

históricas para o planejamento urbano e regional, uma perspectiva particularmente significativa no contexto das estações ferroviárias, que frequentemente ocupam posições estratégicas nas malhas urbanas. Esta orientação oferece percepções valiosas para a integração dos conjuntos ferroviários em iniciativas de revitalização urbana, um desafio recorrente em muitas cidades brasileiras.

Complementando essas visões, McDonald e Oglethorpe (2012) sublinham o potencial dos sítios industriais para a revitalização econômica de áreas pós-industriais. Esta perspectiva é especialmente pertinente ao considerar o futuro das instalações ferroviárias desativadas no Brasil, apontando para possibilidades de reinvenção desses espaços como catalisadores de desenvolvimento local.

Essas contribuições teóricas internacionais, quando aplicadas ao contexto brasileiro, oferecem uma base robusta para analisar e repensar o papel das estruturas ferroviárias históricas. Elas ampliam o escopo de sua relevância, abrangendo aspectos evidenciais, urbanísticos e econômicos. Essa metodologia multifacetada é imprescindível para enfrentar os desafios na requalificação desses espaços como territórios de memória e identidade. Simultaneamente, explora-se seu potencial para o desenvolvimento sustentável dos centros urbanos.

Com base nessa compreensão abrangente, este trabalho aprofunda a análise no contexto específico de Caxias do Sul, com enfoque em seu legado ferroviário. Para fundamentar esta investigação, realizou-se uma revisão sistemática da literatura existente e um mapeamento estruturado das fontes primárias disponíveis, possibilitando identificar as particularidades e desafios enfrentados pela cidade na preservação e ressignificação de seu patrimônio histórico-ferroviário.

A revisão bibliográfica foi conduzida no Portal de Periódicos CAPES, na Biblioteca Digital Brasileira de Teses e Dissertações e em diversos repositórios institucionais de universidades brasileiras (incluindo programas de pós-graduação em Arquitetura, História e Patrimônio Cultural), complementada por obras de referência nacionais e internacionais sobre o tema. Este mapeamento estruturado abrangeu publicações do período 2002-2024. O recorte temporal se justifica pela intensificação do debate sobre o tema no Brasil após a extinção da RFFSA através da Lei nº 11.483, que regulamentou a Medida Provisória nº 353 de 2007. Contribui também para essa delimitação a emergência de novas metodologias na preservação do patrimônio industrial, particularmente após a publicação da Carta de Nizhny Tagil em 2003, marco conceitual fundamental para este campo de conhecimento.

O procedimento seguiu protocolo metodológico organizado em três etapas:

1. Identificação de fontes através de descritores específicos ("patrimônio ferroviário", "estações ferroviárias", "revitalização ferroviária", "Caxias do Sul ferrovia");

2. Aplicação de critérios de inclusão (relevância temática, rigor metodológico, contribuição teórica original) e exclusão (enfoques exclusivamente técnicos sem dimensão patrimonial);

3. Avaliação crítica do corpus selecionado.

Complementarmente, realizou-se um exame das fontes primárias disponíveis em acervos institucionais, com atenção especial a documentos administrativos, projetos arquitetônicos originais digitalizados e registros fotográficos históricos.

Esta revisão organiza-se em três categorias principais:

1. Histórico da implantação da ferrovia, suas edificações como arquitetura industrial e patrimônio de Caxias do Sul;

2. Memória e patrimônio revitalizado como legado e elemento de urbanização;

3. Propostas de revitalização arquitetônica em áreas ferroviárias.

Nas seções seguintes, apresenta-se uma interpretação crítica dos principais estudos em cada categoria, ressaltando suas contribuições para o campo e relevância para a presente pesquisa. Adicionalmente, descreve-se o processo de acesso às fontes primárias, incluindo os procedimentos e desafios encontrados na obtenção de documentos históricos, ilustrando aspectos metodológicos da investigação em arquivos históricos e acervos institucionais.

### **2.1.1 A Estação Férrea de Caxias do Sul entre o local e o nacional: contribuições historiográficas**

Esta seção examina contribuições historiográficas fundamentais para compreender a Estação Férrea de Caxias do Sul em suas dimensões histórica, arquitetônica e patrimonial. O percurso analítico parte do trabalho pioneiro de Ivoni Nor e Loiva Pellizzari Maschio (1982), que lança luz sobre o contexto local, e avança até a perspectiva nacional trazida por Finger (2013). Ao dialogar com diferentes abordagens metodológicas, busca-se ressaltar como estas visões, embora diversas, se complementam na valorização desse importante legado ferroviário. Simultaneamente, apontam para a necessidade de uma visão mais integrada sobre

sua conservação.

A monografia “A Estrada de Ferro em Caxias do Sul”, realizada em 1982 por Nor e Maschio para a Universidade de Caxias do Sul, explora o impacto expressivo da ferrovia no desenvolvimento econômico e social da região, assim como os fatores que levaram ao seu declínio. Uma das riquezas desse estudo está na contextualização minuciosa do cenário político, econômico e social, lançando um olhar sobre as transformações provocadas pela ferrovia na economia gaúcha e nas políticas migratórias que marcaram o início do século XIX.

Ao aprofundar-se na história de Caxias do Sul, a obra narra a trajetória do município desde a colonização até o encerramento das atividades ferroviárias. Destaca especialmente o papel dos imigrantes, a evolução da economia local, o ambiente político-social e a participação ativa da Associação de Comerciantes de Caxias.

O texto também revisita o método de implementação da malha ferroviária no Estado e detalha a execução do ramal Montenegro – Caxias. A construção, iniciada em julho de 1909, demandou inovações de engenharia e superação de desafios logísticos impostos pelas limitações tecnológicas do período.

Apesar dessas adversidades técnicas, em um feito extraordinário considerando-se a tecnologia disponível, as obras foram concluídas em apenas onze meses, sendo solenemente inauguradas em 1º de junho de 1910. Este desempenho na execução do trecho evidencia uma coordenação exemplar entre planejamento, logística e implementação, demonstrando uma eficiência organizacional e capacidade executiva notáveis, que tornam este feito admirável mesmo pelos padrões contemporâneos.

Outro destaque da interpretação recai sobre as dificuldades enfrentadas pelo transporte ferroviário após sua inauguração — aspectos que contribuíram para seu declínio progressivo e para a posterior primazia do transporte rodoviário na região. Se, por um lado, o trabalho de Nor e Maschio apresenta algumas limitações de profundidade, compreensíveis diante das restrições de acesso a fontes e materiais de pesquisa na época, por outro, constitui até hoje uma referência indispensável para entender tanto a relevância do território ferroviário quanto os traços do desenvolvimento urbano no entorno da Estação Férrea ao longo dos anos.

A pesquisa de Anna Eliza Finger, intitulada "Um Século de Estradas de Ferro – Arquiteturas das Ferrovias no Brasil entre 1852 e 1957", representa contribuição

relevante ao campo da História Pública e do patrimônio ferroviário nacional. Desenvolvida originalmente como projeto de mestrado em Arquitetura e Urbanismo na Universidade de Brasília sob a orientação de Andrey Rosenthal Schlee, a investigação rapidamente demonstrou amplitude e potencial inovador. Tal amplitude levou a banca de qualificação a sugerir sua elevação ao nível de doutorado, iniciado em 2010 e concluído em 2013.

Na tese, a autora examina o patrimônio ferroviário brasileiro erigido entre 1852 e 1957, ano da criação da Rede Ferroviária Federal (RFFSA). O marco inicial corresponde à construção da Estrada de Ferro Petrópolis, primeira linha férrea nacional ligando Porto Mauá a Fragoso no Rio de Janeiro. Sua análise extrapola o inventário descritivo de edificações, buscando compreender a arquitetura ferroviária sob múltiplos prismas. A pesquisa aborda as origens estrangeiras das soluções projetuais, o contexto nacional e as transformações políticas, econômicas e sociais que moldaram a malha ferroviária brasileira.

Preocupada em situar o objeto de estudo em perspectiva abrangente, Finger desenvolve arcabouço teórico-metodológico que viabiliza comparações sistemáticas. O método permite analisar tipologias e práticas brasileiras em relação às matrizes europeias e norte-americanas, identificando permanências, adaptações e singularidades locais. Assim, a pesquisadora pavimenta caminhos para uma compreensão mais integrada do patrimônio ferroviário enquanto fenômeno nacional, promovendo o diálogo entre arquitetura, urbanismo e história social.

Seu estudo mostra-se especialmente relevante para esta dissertação por diversas razões:

1. Contextualiza o cenário histórico, político, econômico e social em que se deu a expansão ferroviária no Brasil, notadamente a partir da segunda metade do século XIX;
2. Mapeia o processo de implantação da malha nacional e dedica atenção particular às ferrovias do Rio Grande do Sul;
3. Decompõe os edifícios essenciais à operação ferroviária, entre eles estações, rotundas e armazéns, investindo atenção à Estação Férrea de Caxias do Sul;
4. Estabelece parâmetros interpretativos para valorar tais bens como patrimônio cultural.

Outro ponto de destaque é a articulação entre a pesquisa acadêmica e o trabalho institucional do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

(IPHAN). Desde a promulgação da Lei nº 11.483/2007, que extinguiu a RFFSA, o IPHAN passou a receber e administrar, em nome da União, o acervo material legado pela antiga companhia ferroviária. A gestão desses bens obedece diretrizes específicas estabelecidas pela Portaria IPHAN nº 407/2010. Esta normativa criou a "Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário" e regulamenta a guarda, uso e cessão. O objetivo é preservar os valores históricos, artísticos e culturais desse patrimônio.

A autora critica a abordagem fragmentada que ainda predomina nos estudos sobre patrimônio ferroviário. Essas análises costumam se restringir a edifícios isolados ou a contextos estaduais específicos. A pesquisadora defende uma perspectiva mais ampla, que reconheça o papel articulador desses bens em escala nacional. Segundo ela, é fundamental considerar as dimensões históricas, estéticas e identitárias que conferem importância social a esse patrimônio.

### **2.1.2 Memória e Patrimônio Revitalizado como Legado e Elemento de Urbanização**

A segunda categoria evidenciada no corpus analisado refere-se à interface entre memória e patrimônio revitalizado, ambos reconhecidos simultaneamente como legados históricos e vetores de urbanização. Nesse contexto, destaca-se o artigo de Costa et al. (2018), publicado nos Cadernos NAUI, cuja abordagem confere relevo à centralidade das ferrovias, especialmente no município de São Borja (RS), como elementos estruturantes da paisagem e da memória coletiva urbana.

O trabalho dos pesquisadores supera interpretações meramente descritivas ao defender a necessidade de preservação proativa da memória associada ao patrimônio ferroviário. Tal defesa se apoia em referenciais teóricos consagrados — como Le Goff, Ricoeur, Halbwachs e Nora —, os quais ancoram a análise nos conceitos de memória social, memória coletiva e lugares de memória, ampliando o alcance interpretativo do estudo.

No plano empírico, o artigo apresenta uma análise abrangente do processo de reabilitação da Estação Férrea de São Borja. A estação, após período de progressivo abandono e deterioração, foi alvo de iniciativa conjunta da prefeitura municipal, da Universidade Regional Integrada do Alto Uruguai e das Missões (URI – Campus Santiago) e do Exército Brasileiro, por meio do 2º Regimento de Cavalaria Mecanizado. Esse esforço multissetorial culminou na restauração do edifício e em

sua reintegração, já não apenas como remanescente histórico, mas como um espaço cultural polivalente, destinado à realização de eventos artísticos, culturais e oficiais.

A trajetória da Estação Férrea, na forma delineada pelos autores, espelha os movimentos mais amplos de resignificação dos bens ferroviários no contexto da urbanização contemporânea. Estes espaços transitaram de marcadores do progresso e da modernidade para pontos de apoio central na configuração da identidade urbana e regional. Ao transformar-se em lugar de memória, a estação passa a catalisar práticas, afetos e representações coletivas. Converte-se, assim, em espaço privilegiado de pertencimento e de transmissão intergeracional de valores e relatos históricos.

Outro mérito do artigo reside na ênfase conferida à participação comunitária e ao engajamento social no êxito das ações de salvaguarda patrimonial. O estudo evidencia que a valorização do patrimônio ferroviário, quando articulada ao conhecimento histórico e à afetividade compartilhada, contribui decisivamente para o fortalecimento dos vínculos identitários e da coesão social local. Ademais, Costa et al. alertam para a necessidade de abordagens inovadoras e complementares, evitando a mera reiteração de temáticas já exploradas em pesquisas anteriores.

No contexto desta pesquisa, a contribuição de Costa et al. (2018) se revela de suma importância, pois respalda a hipótese de que a reabilitação do patrimônio ferroviário transcende a preservação material, projetando-se nas dimensões simbólica, social e urbanística. Tal perspectiva é fundamental para compreender processos de patrimonialização que favoreçam práticas democráticas de apropriação do espaço urbano e estimulem o sentimento de pertinência junto às comunidades.

### **2.1.3 Propostas de revitalização arquitetônica em áreas ferroviárias**

#### **2.1.3.1 Panorama geral das propostas analisadas**

A revisão das propostas de intervenções arquitetônicas em áreas ferroviárias, com foco no sítio de Caxias do Sul, indicou uma tendência predominante pelos aspectos estéticos. Nota-se que essas apresentações privilegiam a forma em detrimento da valorização patrimonial dos espaços. No entanto, o trabalho

contratado para o Projeto Trem Regional da Serra Gaúcha (TRSG), elaborado pela arquiteta Sandra Barella, distingue-se por sua abordagem que valoriza a memória e a identidade local, estimulando uma reconexão com o patrimônio.

#### 2.1.3.2 O Projeto Trem Regional da Serra Gaúcha: análise e contribuições

Com o propósito de avaliar a restauração dos edifícios das estações ferroviárias para o Projeto Trem Regional da Serra Gaúcha, o município de Caxias do Sul promulgou o Decreto Municipal nº 11.969, de 5 de outubro de 2004. Para desenvolver este trabalho especializado, a administração municipal contratou a arquiteta e urbanista Sandra Barella através do Contrato de Prestação de Serviços 1345/2004.

Durante a avaliação do acervo documental, constatou-se que o estudo contempla três estações ferroviárias, sendo elas Central, Desvio Rizzo e Forqueta. Este estudo se destaca no contexto da pesquisa atual ao apresentar uma visão de revitalização que se diferencia significativamente das demais propostas examinadas. Tais abordagens evidenciam a problemática relacionada à percepção inadequada do impacto histórico ferroviário na região. Muitas propostas de revitalização não promovem adequadamente a compreensão desse legado. Por conseguinte, o mérito do TRSG manifesta-se nas diretrizes de sua condução e na observância estrita do escopo contratual definido.

A análise técnica do documento revela que o processo de desenvolvimento englobou diversas etapas de trabalho. Inicialmente, foi realizado um diagnóstico de percepção ambiental. Na etapa seguinte, desenvolveram-se os projetos de restauração com estudos preliminares. Esses estudos abrangeram o levantamento cadastral, análise tipológica e registro de patologias. Também incluíram a avaliação diagnóstica e o levantamento do programa de necessidades. Seguiu-se a elaboração do anteprojeto, incluindo o projeto arquitetônico, os procedimentos de restauro e o memorial justificativo. A fase final apresentou o projeto definitivo. Este detalhou as novas edificações e intervenções de construção e restauro.

O resultado do desenvolvimento desse estudo reflete a relevância da colaboração entre entidades governamentais e especialistas na salvaguarda do patrimônio histórico. Também ressalta a necessidade de habilidades técnicas específicas para iniciativas de conservação. Neste contexto, a sensibilidade

municipal em atribuir esta responsabilidade a profissionais qualificados demonstra uma estratégia exemplar na proteção de registros históricos. Esta metodologia evidencia o acerto em priorizar a competência especializada, estabelecendo um modelo de referência para futuras iniciativas de salvaguarda patrimonial.

Para a concepção do anteprojeto de revitalização do largo da estação ferroviária, Barella empreendeu pesquisas nos arquivos da RFFSA. A arquiteta e urbanista anexou plantas arquitetônicas copiadas e digitalizadas dos originais, que documentam a primeira e mais significativa reforma do edifício. Esses registros permitiram inferir a configuração original e as alterações decorrentes dessa intervenção. Após a desativação da companhia, seus arquivos foram transferidos para o Museu do Trem, em São Leopoldo. Infelizmente, esses materiais, descritos pela profissional como em precário estado de conservação, não foram localizados no museu. Seu paradeiro atual e estado de conservação permanecem desconhecidos.

O compartilhamento dos resultados dessas pesquisas e levantamentos com o Arquivo Histórico Municipal Spadari Adami garantiu a preservação digital das plantas arquitetônicas originais da reforma mencionada. A docente da UCS - Universidade de Caxias do Sul tornou possível, dessa maneira, a existência do único acervo digital disponível desta documentação, além do material impresso nos arquivos do DIPPACH.

O projeto TRSG merece destaque especial tanto pela proposta de revitalização capaz de criar identidade com os sujeitos quanto pela meticulosa pesquisa e coleta de dados que a fundamentam. A forma de condução dos trabalhos teve dupla importância, pois revelou a existência de um conjunto documental de inestimável valor para o patrimônio industrial de Caxias do Sul e, simultaneamente, assegurou sua preservação digital.

As imagens das plantas, que detalham a primeira grande reforma de ampliação da estação Caxias, compõem subsídios importantes para a narrativa histórica da cidade. Embora os originais tenham sido extraviados após a digitalização, esta iniciativa fundamental preservou o conteúdo documental que, de outra forma, teria sido definitivamente perdido.

#### 2.1.4 Análise de outras contribuições

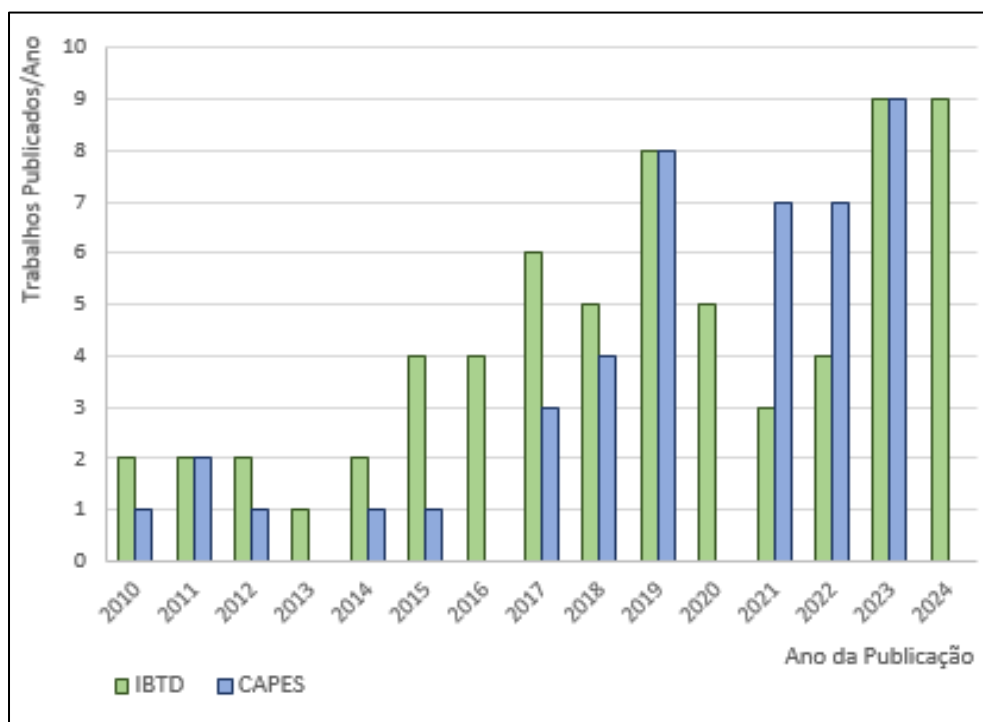
Complementando o levantamento bibliográfico estruturado apresentado anteriormente, que privilegiou uma abordagem qualitativa das principais contribuições teóricas, esta seção oferece uma análise bibliométrica quantitativa. O objetivo é contextualizar o presente estudo no panorama mais amplo da produção acadêmica sobre o tema.

Reconhecendo a importância de uma abordagem multidisciplinar para uma compreensão abrangente do impacto das ferrovias, esta pesquisa contemplou tanto o contexto regional quanto nacional. Para isso, examinou-se um conjunto diversificado de fontes acadêmicas, incluindo artigos científicos, teses, dissertações e trabalhos de conclusão de curso. Todas essas fontes foram submetidas a uma análise criteriosa e abrangente.

Para contextualizar este estudo no panorama acadêmico brasileiro, realizou-se um levantamento sistemático nas principais bases de dados nacionais. Na Biblioteca Digital Brasileira de Teses e Dissertações (BDTD), uma busca pelo termo "estação ferroviária" resultou em 72 ocorrências. No Catálogo de Teses e Dissertações da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES, 2025), o mesmo termo gerou 70 resultados.

Ao ampliar a busca para "estação ferroviária" OR "estação férrea", com recorte temporal de 2010 a 2024, filtrando apenas teses e dissertações, foram identificados 79 trabalhos na BDTD e 44 na CAPES. Esses dados estão demonstrados na Figura 1.

Figura 1 - Registros de teses e dissertações - Pesquisa:



Fonte: Elaborado pela autora (2024) com base em dados da BDTD.

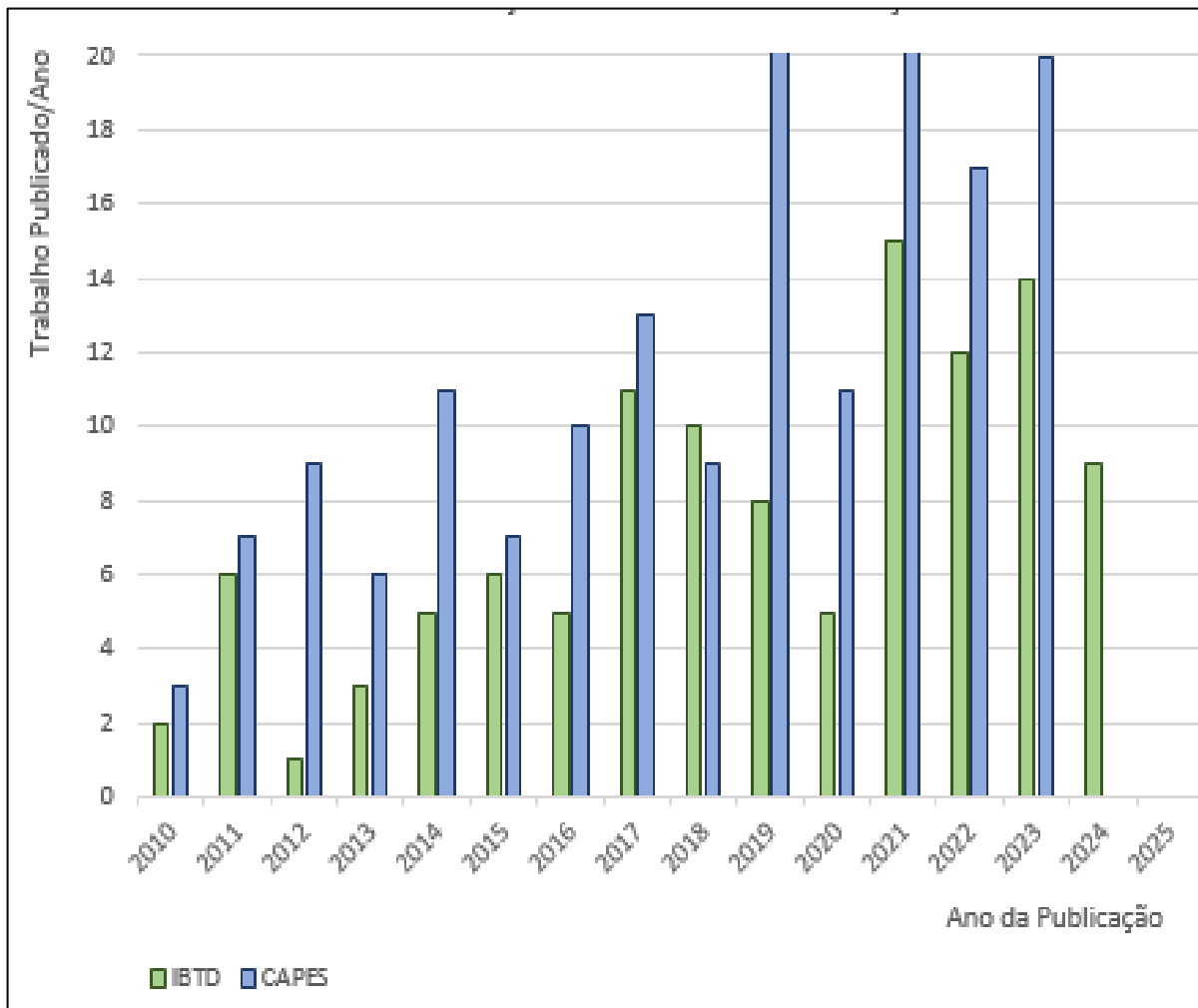
A análise temporal dos dados apresentados no Gráfico 1 revela um crescimento significativo na produção acadêmica sobre estações ferroviárias a partir de 2015. Observam-se picos especialmente em 2019, com ampliação em 2023 e manutenção em 2024.

Este aumento coincide com a implementação da Lei nº 13.240/2015, que dispôs sobre a transferência de imóveis da extinta RFFSA para estados e municípios. Tal legislação possivelmente estimulou o interesse acadêmico sobre o destino e a requalificação desses espaços.

A relevância do tema no contexto do patrimônio cultural brasileiro evidencia-se ainda mais quando ampliamos a pesquisa para incluir o termo "patrimônio industrial". A busca combinada "patrimônio industrial" AND ("estação ferroviária" OR "estação férrea") revelou um volume expressivo de estudos: 200 registros na CAPES e 152 na BDTD.

Para uma análise mais precisa da produção recente, a Figura 2 apresenta a distribuição dos trabalhos publicados entre 2010 e 2024. Esta distribuição demonstra a evolução do interesse acadêmico pelo tema nos últimos quinze anos.

Figura 2 - Registros de teses e dissertações - Pesquisa: "patrimônio industrial"



Fonte: Elaborado pela autora (2024) com base em dados do Catálogo de Teses e Dissertações da CAPES e da BDTD.

A Figura 2 revela uma tendência acentuada de crescimento, especialmente após 2019, quando se nota um incremento significativo na produção acadêmica que conecta os conceitos de patrimônio industrial e estações ferroviárias. Este fenômeno pode ser interpretado como reflexo da maturação do campo de estudos do patrimônio industrial no Brasil.

Tal desenvolvimento foi impulsionado pela atuação do Comitê Brasileiro de Preservação do Patrimônio Industrial (TICCIH-Brasil) e pela ampliação da consciência coletiva sobre o valor desses espaços. Estes locais são reconhecidos como testemunhos da trajetória industrial e tecnológica do país.

Os dados quantitativos coletados demonstram o crescente interesse acadêmico pelo tema, assim como sua relevância para a compreensão da história ferroviária brasileira e seus desdobramentos socioeconômicos e culturais. O volume

considerável de estudos reflete não apenas um interesse teórico, mas também corresponde a um movimento concreto de intervenções em estações ferroviárias históricas por todo o território nacional.

Esse conjunto de trabalhos sublinha a importância do tema tanto na academia quanto nas políticas públicas patrimoniais.

Este interesse acadêmico materializa-se nas experiências de requalificação de estações ferroviárias em importantes centros urbanos brasileiros. Casos emblemáticos ilustram essa tendência, como a Estação de Curitiba, convertida em centro cultural e posteriormente em Shopping Estação em 1997, conforme registra Oba (1999). Também se destacam a Estação da Luz em São Paulo, renovada entre 2004 e 2006 para abrigar o Museu da Língua Portuguesa, segundo documenta Kühl (2018), e a Estação Férrea de Caxias do Sul, revitalizada em 2007.

Estes exemplos ilustram o que Leite (2008) caracteriza como ciclos de apropriação, uso e ressignificação de espaços patrimoniais. Trata-se de um fenômeno marcado por períodos alternados de investimento, utilização intensa, esvaziamento e nova intervenção.

O padrão cíclico identificado por Leite (2008) associa-se aos processos de gentrificação e contra-gentrificação em áreas históricas. A gentrificação refere-se à valorização e elitização de espaços urbanos anteriormente degradados. Já a contra-gentrificação descreve os subsequentes processos de resistência, contestação e eventual declínio dessa valorização.

A experiência caxiense corrobora essa observação. O entorno da Estação Férrea, com seus prédios históricos requalificados após a revitalização em junho de 2007, transformou-se inicialmente em um espaço altamente valorizado e concorrido. Ali se instalaram estabelecimentos comerciais diversos, restaurantes, bares da moda e até uma instituição de ensino superior. Contudo, com o passar do tempo, observou-se um gradual declínio na vitalidade desse espaço, caracterizando o que Leite denomina fase de contra-gentrificação.

Este fenômeno dialoga diretamente com a questão da memória como elemento vivo e dependente da relação sujeito-espaço, conceito que encontra respaldo nas teorias de Maurice Halbwachs (2013). Para esse autor, a memória coletiva se apoia e se manifesta no espaço material compartilhado.

A análise dos casos de requalificação estudados sugere que a vitalidade do patrimônio edificado está intrinsecamente ligada à sua capacidade de manter-se em

uso. As intervenções de preservação e requalificação são realizadas justamente para viabilizar essa utilização continuada. Entretanto, as questões relativas à memória transcendem a mera existência física do espaço. A memória configura-se como um fenômeno vivo que depende fundamentalmente dos sujeitos que ocupam e interagem com o ambiente, como também aponta Pierre Nora (1992) ao discutir os lugares de memória.

Paradoxalmente, o próprio uso cotidiano tende a diluir essa memória ao longo do tempo, criando a necessidade de novas intervenções para reativar o vínculo entre espaço, memória e população local. Estabelece-se, assim, um ciclo contínuo de revitalização, uso intenso, declínio e nova revitalização, padrão que se verifica tanto em Caxias do Sul quanto nos exemplos nacionais supracitados.

Berenstein (2003) questiona esse processo ao analisar criticamente a espetacularização do patrimônio cultural urbano, alertando para o risco de transformação dos espaços históricos em cenários desconectados da vida urbana cotidiana. Em contraponto, Meneses (2009) propõe uma reflexão sobre o valor de uso e o valor cultural como dimensões complementares e não excludentes na preservação patrimonial, defendendo que a vitalidade dos bens culturais depende de sua integração às práticas sociais contemporâneas.

O levantamento das fontes bibliográficas sobre requalificação de estações ferroviárias revelou perspectivas complementares sobre os ciclos de valorização e abandono desses espaços. Os estudos de Kühl (2018), Leite (2008) e Berenstein (2003) destacam-se por sua particular relevância para a compreensão do caso caxiense, oferecendo instrumentos teóricos para interpretar as dinâmicas observadas na Estação Férrea de Caxias do Sul.

O mapeamento do estado do conhecimento, contemplando tanto o contexto regional quanto nacional, proporcionou uma compreensão mais abrangente acerca da evolução das ferrovias no Brasil, com foco especial no Rio Grande do Sul. O exame do ciclo de uso, abandono e requalificação da Estação Férrea caxiense, quando comparado aos casos de Curitiba e São Paulo, demonstra padrões semelhantes de intervenção no patrimônio edificado, mas também particularidades locais que justificam a especificidade desta pesquisa.

A avaliação do conjunto documental não apenas consolidou a escolha da metodologia fenomenológica adotada neste estudo, mas também revelou a

necessidade de investigar as relações entre intervenções físicas nos bens culturais e os processos de apropriação simbólica pelos habitantes da cidade.

### **2.1.5 A jornada de pesquisa e seus desafios**

Na continuidade deste capítulo metodológico, delinea-se o percurso investigativo das fontes que fundamentam o presente estudo.

Um marco significativo nesta trajetória foi a identificação de imagens históricas no Arquivo Histórico João Spadari Adami. Ao explorar esse repositório, foram localizadas digitalizações do projeto original da primeira grande reforma da Estação Férrea de Caxias do Sul, datado de 1928. Essas reproduções foram identificadas como fragmentos do trabalho denominado Trem Regional da Serra Gaúcha (TRSG).

Os documentos em questão apresentavam-se como potencialmente valiosos para esta dissertação, oferecendo perspectivas únicas sobre o projeto de ampliação da estação caxiense. Reconhecendo sua relevância, solicitou-se ao Arquivo Histórico o acesso formal às imagens, explicando sua importância para o estudo em desenvolvimento. Inicialmente, a instituição respondeu de forma positiva, disponibilizando prontamente os arquivos digitais. No entanto, a situação tomou um rumo inesperado.

Poucos dias após o envio das digitalizações, o Arquivo Histórico Municipal Spadari Adami retrocedeu em sua decisão. A justificativa apresentada foi a ausência dos originais do projeto de 1928 em seu acervo físico, o que, na interpretação da instituição, impossibilitava a autorização para uso acadêmico das imagens. Diante dessa restrição explícita, intensificaram-se os esforços para encontrar alternativas que viabilizassem o acesso a esses documentos, considerados fundamentais para compor o mosaico histórico da ferrovia em Caxias do Sul. Considera-se relevante tal registro da negativa para uso das imagens uma vez que

O Arquivo Histórico Municipal João Spadari Adami (AHMJSA) tem como finalidade receber, organizar, acondicionar, preservar e dar acesso ao patrimônio documental de Caxias do Sul. [...] Ao longo dos anos, o AHMJSA desenvolveu projetos e parcerias com instituições públicas e privadas, nacionais e internacionais, visando a preservação, acesso e difusão do patrimônio documental sob sua guarda, [...]. (Caxias do Sul - Curta Caxias).

A busca pelo Projeto TRSG conduziu aos arquivos da Divisão de Proteção ao

Patrimônio Histórico de Caxias do Sul (DIPPACH). Nesta instituição, obteve-se a informação de que ali se encontrava a única cópia física conhecida desse projeto de revitalização. A equipe técnica informou ainda que não havia conhecimento sobre a existência de versão digitalizada do material.

Na continuidade dessa jornada investigativa, descobriu-se que todo o espólio documental da extinta RFFSA havia sido transferido para a custódia do Museu do Trem em São Leopoldo, RS. Entretanto, ao buscar acesso a esse repositório, recebeu-se uma resposta que evidenciava a impossibilidade de consulta aos arquivos desejados. O motivo apresentado foi a incerteza quanto à localização precisa dos documentos na reserva técnica. Esta situação mostrava-se agravada pela escassez de recursos humanos para empreender uma busca minuciosa no vasto acervo não catalogado.

Diante desse cenário desafiador, a pesquisa adotou uma abordagem metodológica incomum. Com a anuência da direção do Museu do Trem, obteve-se permissão para acessar a reserva técnica, espaço normalmente restrito a pesquisadores externos, para participar ativamente das buscas documentais. Esta oportunidade singular emergiu da própria precariedade institucional, pois a insuficiência de pessoal para realizar as buscas levou à aceitação da colaboração direta no processo investigativo.

Durante a permanência na reserva técnica, em parceria com a equipe museológica, foi possível examinar caixas e pastas não catalogadas, em condições que expunham a fragilidade dos sistemas de preservação documental.

Embora a busca pelas plantas originais da Estação Férrea de Caxias do Sul não tenha alcançado êxito, este processo investigativo resultou na localização de outros documentos históricos relevantes relacionados à linha férrea caxiense. Com a autorização institucional, estes materiais foram digitalizados, constituindo um novo corpus documental. Este acervo, além de incorporado a esta pesquisa, foi compartilhado com o próprio museu, contribuindo assim para a ampliação do patrimônio documental digital disponível.

Durante o período de buscas, foi possível testemunhar a equipe técnica desempenhando um trabalho especializado, persistente e dedicado, mesmo em circunstâncias muito distantes das ideais. Seu profissionalismo e consciência da importância dessa iniciativa para a salvaguarda da memória ferroviária tornaram-se patentes, apesar das condições adversas.

A conclusão desse processo investigativo provocou um profundo desalento quanto ao desaparecimento das plantas originais, documentos que, por seu valor histórico e cultural inestimável, deveriam integrar o patrimônio caxiense e ser objeto de rigorosa preservação. Esta perda irreparável não representa apenas um obstáculo metodológico para a presente pesquisa, mas configura um empobrecimento permanente do acervo histórico regional.

Tal situação conduz a uma reflexão sobre a essencialidade da gestão e conservação dos acervos documentais, fundamentais para a compreensão e perpetuação da memória histórica e identidade cultural da região. A ausência desses registros não apenas diminui o valor do acervo como um todo, mas também compromete o acesso de pesquisadores futuros a informações potencialmente cruciais para a compreensão do desenvolvimento ferroviário regional.

A administração atual do Museu do Trem, embora esteja sob responsabilidade do município de São Leopoldo, enfrenta uma complexidade institucional significativa. A propriedade do acervo, proveniente da extinta Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA) do Rio Grande do Sul, permanece sob jurisdição federal. Esta atribuição está claramente estabelecida pela Lei 11.483, de 31 de maio de 2007, que determina em seu artigo 9º:

Art. 9º Caberá ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta RFFSA, bem como zelar pela sua guarda e manutenção.

Esta configuração jurídico-administrativa cria uma dualidade de responsabilidades. Tal dualidade resulta em um impasse para a gestão efetiva da instituição. O museu detém a custódia física do acervo, mas encontra-se limitado em sua capacidade de administração plena. Isso ocorre porque não possui a propriedade legal dos bens que salvaguarda.

Tal arranjo institucional gera um vácuo de investimentos. O governo federal, através do IPHAN, sendo legalmente responsável, não tem proporcionado os recursos necessários sob a alegação de que a guarda imediata é municipal. Paralelamente, a administração local hesita em destinar verbas a um patrimônio que não lhe pertence formalmente.

Esta configuração jurídico-administrativa cria uma dualidade de responsabilidades que resulta em um impasse para a gestão efetiva da instituição. O

museu detém a custódia física do acervo, mas encontra-se limitado em sua capacidade de administração plena, visto que não possui a propriedade legal dos bens que salvaguarda.

Tal arranjo institucional gera um vácuo de investimentos. O governo federal, através do IPHAN, sendo legalmente responsável, não tem proporcionado os recursos necessários sob a alegação de que a guarda imediata é municipal, enquanto a administração local hesita em destinar verbas a um patrimônio que não lhe pertence formalmente.

O Museu do Trem enfrenta desafios operacionais consideráveis na catalogação e preservação de seu vasto espólio documental. Em uma situação emblemática que ilustra a posição secundária conferida ao patrimônio ferroviário no contexto urbano contemporâneo, a reserva técnica está localizada sob um viaduto do sistema metroviário de superfície que interliga Porto Alegre a Novo Hamburgo.

Este espaço adaptado, onde foram erguidas paredes de fechamento para abrigar documentos históricos de valor inestimável, evidencia uma realidade preocupante: o patrimônio ferroviário do passado encontra-se subordinado, física e simbolicamente, ao sistema de transporte atual, em uma configuração que reflete o lugar marginal atribuído à preservação da memória ferroviária brasileira.

Neste ambiente inadequado, há mais de um ano, a equipe reduzida do museu lida com a ausência de eletricidade no pavilhão da reserva técnica, consequência de atos de vandalismo e subtração de cabos elétricos. A presença de pessoas em situação de vulnerabilidade social no entorno das instalações tornou-se uma constante.

A escassez de equipamentos, pessoal especializado e materiais básicos para armazenamento e catalogação compromete severamente o trabalho de preservação. As contribuições voluntárias de pesquisadores, embora significativas, mostram-se insuficientes diante da magnitude das necessidades. Estas carências afetam até mesmo a disponibilidade de itens essenciais para a conservação adequada do acervo.

A trajetória investigativa aqui relatada transcende o mero registro de dificuldades metodológicas. Configura-se como um testemunho da fragilidade dos sistemas de preservação documental no Brasil, particularmente no que concerne ao patrimônio ferroviário. O desaparecimento das plantas originais da Estação Férrea de Caxias do Sul ilustra não apenas uma perda específica para esta pesquisa.

Representa um fenômeno recorrente de erosão da memória materializada em documentos históricos.

Este cenário merece uma análise crítica, considerando que enquanto as edificações ferroviárias, em sua materialidade física, recebem algum grau de proteção patrimonial – ainda que sujeitas aos ciclos de valorização e abandono anteriormente discutidos – a documentação técnica, administrativa e iconográfica que registra sua concepção, construção e transformações ao longo do tempo permanece em situação de vulnerabilidade.

Estabelece-se, assim, uma dicotomia entre a preservação do objeto arquitetônico e a salvaguarda dos registros documentais que o contextualizam e lhe conferem significado histórico integral.

A Lei 11.483/2007 atribui ao IPHAN a responsabilidade de "receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta RFFSA, bem como zelar pela sua guarda e manutenção". Contudo, as condições observadas na conservação dos acervos documentais ferroviários gaúchos revelam um descompasso entre o mandato legal e sua implementação efetiva, o que sugere a necessidade de uma atuação mais incisiva do órgão federal no cumprimento de seu papel institucional na salvaguarda da memória ferroviária brasileira.

Esta pesquisa enfrentou obstáculos metodológicos significativos decorrentes da fragmentação e dispersão das fontes sobre o ramal ferroviário caxiense. Tais dificuldades não constituem meros impedimentos técnicos, mas manifestam-se como evidências concretas das consequências da indefinição institucional quanto à preservação do patrimônio documental ferroviário.

A experiência de busca por estas fontes primárias expôs as contradições resultantes da dissociação entre propriedade legal (federal) e custódia física (municipal) do acervo, criando uma zona de desresponsabilização que compromete não apenas a investigação histórica atual, mas a própria possibilidade de construção de conhecimento sobre este patrimônio no futuro.

O caso específico dos documentos digitalizados do ramal de Caxias do Sul, cujos originais não puderam ser localizados, exemplifica este fenômeno: registros que existiram, foram consultados e reproduzidos digitalmente. Todavia, agora habitam uma zona de indefinição entre existência e desaparecimento.

Esta situação ilustra como as disputas patrimoniais manifestam-se não

apenas nos discursos e políticas oficiais, mas também nos silêncios, nas ausências e nas impossibilidades de acesso que configuram o que podemos denominar uma "política do esquecimento" não declarada, mas efetivamente praticada.

A experiência aqui relatada, além de documentar os percalços metodológicos enfrentados, pretende contribuir para uma reflexão mais ampla sobre a urgência de políticas efetivas de preservação documental, particularmente no que se refere ao patrimônio ferroviário brasileiro.

A digitalização sistemática emerge, neste contexto, não apenas como ferramenta de pesquisa, mas como estratégia fundamental de preservação da memória histórica, permitindo que documentos vulneráveis à deterioração física ou ao desaparecimento possam persistir, ao menos em sua dimensão informacional, para as gerações futuras.

## 2.2 TESSITURA METODOLÓGICA: ENTRELAÇANDO CONCEITOS E PRÁTICAS HISTORIOGRÁFICAS

A trama metodológica que se desenha a seguir não prescinde dos conceitos abordados no capítulo 3, mas os insere no percurso do fazer, tecendo uma narrativa que visa transformar a memória da Estação Férrea e seu entorno em uma presença cotidiana. Esta presença deve alcançar os indivíduos que ali transitam, vivem, trabalham, estudam e desfrutam de seus momentos de lazer.

Para adentrar esse intrincado tecido metodológico, é essencial compreender o papel do historiador e a natureza de seu ofício. Como bem pontua Duby (1989): “O meu ofício (de historiador) consiste em fazer perguntas [...]. Para isso interpreto vestígios. Esses materiais chegam-me já tratados pela erudição e tenho de os afinar ainda mais. Mas quando os manipulo tenho de respeitar algumas regras.” (p. 161).

Duby destaca que o ofício do historiador transcende a simples coleta de fatos, constituindo-se em um processo dinâmico de indagação e interpretação, no qual os vestígios do passado são meticulosamente examinados e aprimorados. Esses "materiais", já submetidos a estudos prévios, demandam do historiador não apenas a aptidão para refiná-los ainda mais, mas também a adesão a um conjunto de normas metodológicas e éticas.

Tal constatação evidencia a complexidade do labor historiográfico, que se equilibra entre a inventividade na interpretação e o rigor na aplicação de métodos

científicos.

Nesse sentido, Certeau (1982) amplia essa compreensão ao propor uma visão operacional da história:

Encarar a história como uma operação será tentar [...], compreendê-la como a relação entre um lugar (um recrutamento, um meio, uma profissão, etc.), procedimentos de análise (uma disciplina) e a construção de um texto (uma literatura). É admitir que ela faz parte da "realidade" da qual trata, e que essa realidade pode ser apropriada "enquanto atividade humana", "enquanto prática" (Certeau, 1982, p. 56).

Se a memória refere-se ao fato ocorrido e a história é a sua narrativa, no trabalho historiográfico, ainda que haja a tendência de interpretação própria como perspectiva de análise, não se admite o desvinculamento da exatidão e cautela no tratamento dessas lembranças, fatos e documentos.

A operação histórica, conforme Certeau (1982), envolve a articulação de três dimensões fundamentais: o lugar social, as práticas científicas e a escrita.

O lugar social constitui o meio acadêmico e institucional onde ocorrem as práticas de produção historiográfica, evidenciando que toda pesquisa está inevitavelmente relacionada a um contexto socioeconômico, político e cultural específico. As práticas científicas, por sua vez, referem-se aos procedimentos metodológicos que seguem padrões estabelecidos pela comunidade acadêmica, conferindo legitimidade ao trabalho do pesquisador. Já a escrita representa a dimensão narrativa, na qual o historiador, munido de fundamentação teórico-metodológica, interpreta e comunica sua compreensão sobre eventos ou objetos específicos.

A afirmação de que "a escrita da história se constrói em função de uma instituição" (Certeau, 1982, p. 66) revela como os interesses e valores institucionais influenciam tanto a metodologia empregada quanto a seleção de fontes e a construção narrativa.

O autor enfatiza a importância da reflexão teórica na elaboração de narrativas históricas como forma de evitar dogmatismos e a absolutização da verdade. Reconhece que o discurso acadêmico é moldado por normas que refletem preferências e posicionamentos das instituições às quais se vincula.

A partir dessas reflexões teóricas sobre o fazer historiográfico, esta pesquisa propõe uma abordagem que busca entrelaçar o rigor científico com a acessibilidade do saber. Reconhecendo que a história da Estação Férrea de Caxias do Sul constitui

um patrimônio coletivo que transcende o âmbito acadêmico, adota-se um caminho investigativo que visa não apenas interpretar o passado, mas também torná-lo acessível e significativo para diferentes públicos.

É neste ponto que a proposta se materializa no desenvolvimento de uma ferramenta digital interativa, concebida como instrumento de mediação entre o conhecimento especializado e a experiência cotidiana dos usuários do espaço urbano.

Esta interface tecnológica não representa apenas um repositório de informações, mas configura-se como um dispositivo de ativação da memória coletiva, permitindo diferentes níveis de interação e apropriação do saber.

A estratégia para o desenvolvimento deste ambiente digital estrutura-se em três eixos complementares:

**Investigação documental:** Compreende o levantamento, seleção e análise crítica de fontes documentais, iconográficas e orais relacionadas à Estação Férrea e seu entorno, seguindo os preceitos da pesquisa historiográfica.

**Design de experiência:** Envolve a concepção de interfaces e conteúdos que privilegiem a acessibilidade, a inclusão e o engajamento de diferentes perfis de usuários, considerando aspectos como faixa etária, nível de familiaridade tecnológica e diversidade cultural.

**Avaliação participativa:** Estabelece procedimentos de testagem e aprimoramento contínuo do sistema a partir da interação com usuários reais, incorporando suas percepções e sugestões ao processo de desenvolvimento.

Esta abordagem busca responder ao desafio identificado por Certeau quanto à relação entre o lugar social da produção historiográfica e sua circulação na sociedade. Ao propor um recurso digital interativo como produto da pesquisa, reconhece-se que o saber sobre a Estação Férrea não deve permanecer circunscrito ao ambiente acadêmico, mas pode e deve ser apropriado pelos diversos atores sociais que mantêm relações cotidianas com este espaço urbano.

O dispositivo tecnológico proposto visa, portanto, estabelecer pontes entre o passado e o presente, proporcionando aos usuários não apenas acesso a conteúdos sobre o largo da estação ferroviária, mas também oportunidades de participação na construção e ressignificação deste patrimônio cultural. Ao utilizar recursos digitais e práticas de inclusão social, busca-se contribuir para a preservação da memória local

e para o enriquecimento da compreensão pública sobre o significado cultural deste espaço emblemático da cidade.

Os aspectos operacionais desta proposta, incluindo o detalhamento técnico do ambiente interativo, os procedimentos específicos de coleta e tratamento de dados, bem como as estratégias de implementação e avaliação, serão apresentados de forma aprofundada no capítulo 4. Nele, a proposta conceitual aqui delineada ganhará contornos práticos, estabelecendo os parâmetros concretos para sua execução.

Este enfoque alinha-se à compreensão de que a história, como disciplina e prática social, não se esgota na produção de conhecimento especializado, mas encontra sua plena realização quando se torna parte da experiência vivida e compartilhada pelos sujeitos sociais. A tessitura aqui proposta busca, portanto, entrelaçar o rigor científico da investigação com a acessibilidade e relevância social do conhecimento produzido, contribuindo para que a memória da Estação Férrea de Caxias do Sul se mantenha viva e significativa para as gerações presentes e futuras.

## 2.3 PESQUISA DE CAMPO: ENTREVISTAS SEMIESTRUTURADAS

Em complemento à investigação documental e à análise historiográfica, esta pesquisa incorporou uma dimensão empírica através de um estudo de campo qualitativo, visando captar as percepções contemporâneas sobre o espaço da Estação Férrea de Caxias do Sul. Esta abordagem alinha-se à compreensão de Certeau (1982) sobre a operação historiográfica, especialmente no que tange à relação entre o lugar social da produção do conhecimento e os procedimentos de análise.

### 2.3.1 Procedimentos de Coleta de Dados

A pesquisa de campo foi realizada entre março e maio de 2024, empregando a técnica de entrevistas semiestruturadas. A coleta de dados ocorreu em diferentes dias da semana e horários, privilegiando momentos de maior circulação de pessoas, como sábados pela manhã durante a feira ecológica realizada no largo da estação. Esta estratégia temporal buscou maximizar a diversidade de perfis e experiências dos entrevistados.

### **2.3.2 Amostragem e Perfil dos Participantes**

Adotou-se uma amostragem de caráter não-probabilístico e por conveniência, totalizando 19 participantes. Os entrevistados foram selecionados de modo a representar a diversidade de atores sociais que interagem com o espaço:

1. Transeuntes ocasionais
2. Frequentadores habituais dos estabelecimentos comerciais do entorno
3. Trabalhadores locais
4. Estudantes e professores da instituição de ensino superior adjacente
5. Moradores da região

Esta abordagem permitiu captar percepções de indivíduos com diferentes vínculos temporais e funcionais com o espaço, abrangendo faixas etárias de 13 a 65 anos e diversos perfis socioeconômicos. A heterogeneidade da amostra visou contemplar múltiplas perspectivas sobre o significado e a relevância atual da Estação Férrea no contexto urbano de Caxias do Sul.

### **2.3.3 Protocolo de Abordagem e Aspectos Éticos**

O protocolo de abordagem seguiu rigorosos princípios éticos:

1. Cada potencial entrevistado foi inicialmente abordado com uma apresentação da pesquisadora e dos objetivos acadêmicos do estudo
2. Após o consentimento verbal para participação, procedeu-se à entrevista
3. As entrevistas foram conduzidas nos próprios espaços de circulação e permanência, permitindo que o entrevistado mantivesse contato visual com o objeto de estudo durante seu depoimento
4. Todas as entrevistas foram gravadas em áudio mediante autorização prévia
5. Posteriormente, as entrevistas foram transcritas integralmente, preservando-se as características coloquiais das falas para manter sua autenticidade

### **2.3.4 Roteiro Semiestruturado**

1. O roteiro semiestruturado contemplou quatro questões fundamentais:
2. "Você sabe que local é este?"
3. "O que você sabe sobre a estação?"
4. "Qual sua percepção acerca deste espaço e seu entorno?"
5. "Você nasceu aqui em Caxias do Sul?"

Estas perguntas foram elaboradas para avaliar tanto o nível de conhecimento histórico dos entrevistados sobre o espaço quanto suas percepções afetivas e funcionais sobre o mesmo. A estrutura aberta das questões permitiu que os participantes expressassem livremente suas memórias, impressões e experiências relacionadas à Estação Férrea.

### **2.3.5 Tratamento e Análise dos Dados**

Após a transcrição integral das entrevistas, procedeu-se à análise qualitativa dos depoimentos, buscando identificar padrões recorrentes, contradições e singularidades nas percepções dos entrevistados. Um achado metodológico significativo foi a constatação de que apenas quatro dos dezenove entrevistados demonstraram algum conhecimento sobre a história e o significado da estação – dado que por si só já evidencia o fenômeno de erosão da memória coletiva que este trabalho busca investigar.

Os depoimentos coletados foram posteriormente analisados à luz dos conceitos teóricos de lugar de memória (Nora, 1992) e memória coletiva (Halbwachs, 1990), permitindo estabelecer conexões entre as percepções empíricas dos sujeitos e os fundamentos teóricos que sustentam esta pesquisa. Esta análise, apresentada no Capítulo 3, demonstra como as narrativas pessoais refletem processos mais amplos de construção, manutenção ou erosão da memória coletiva associada a espaços patrimonializados.

### **2.3.6 Integração com as Demais Etapas da Pesquisa**

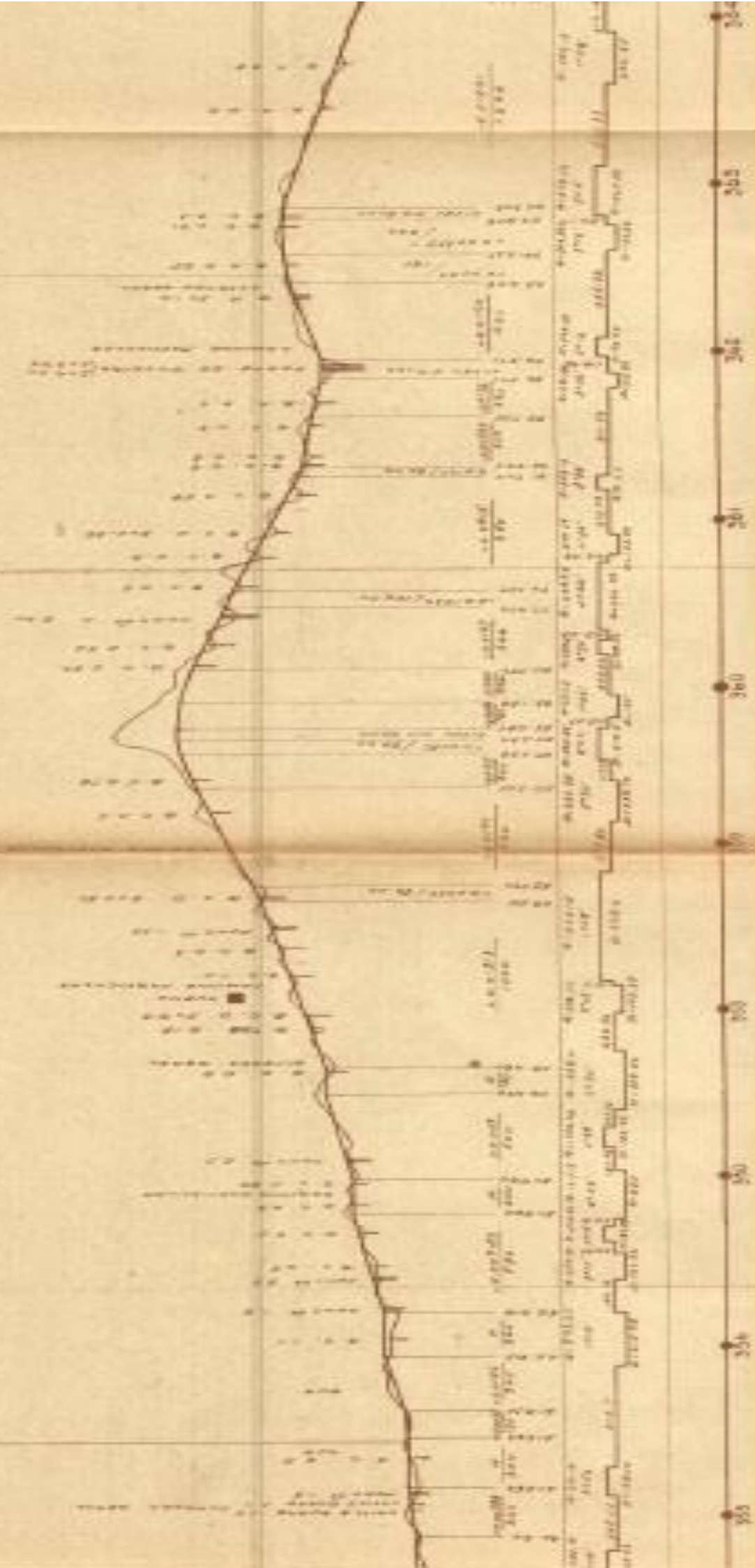
Os dados obtidos através das entrevistas semiestruturadas complementam e enriquecem as informações coletadas na pesquisa documental, oferecendo uma perspectiva contemporânea sobre o objeto de estudo. Esta abordagem

multimetodológica alinha-se à compreensão de Certeau (1982) sobre a operação historiográfica como uma prática que articula diferentes dimensões e procedimentos.

Os resultados desta etapa da pesquisa, além de fundamentarem a análise teórica desenvolvida no Capítulo 3, também orientaram a concepção da plataforma interativa proposta como produto educacional, evidenciando lacunas de conhecimento e oportunidades de intervenção para a valorização do patrimônio ferroviário de Caxias do Sul.

Esta seção metodológica fornece o embasamento necessário para compreender como os depoimentos apresentados no Capítulo 3 foram coletados e processados, estabelecendo uma ponte entre os procedimentos técnicos da pesquisa e a análise teórica dos dados. A discussão detalhada dos conteúdos destes depoimentos e sua relação com os conceitos de lugar de memória e memória coletiva será desenvolvida na seção 3.4 do próximo capítulo.

SABUGAIA  
N. 882 - 115.75



S. LECHELODE  
N. 883 - 107.50



### 3 CONCEPÇÕES TEÓRICAS ACERCA DOS CONCEITOS ESTRUTURANTES

Este capítulo apresenta o arcabouço teórico que fundamenta a presente pesquisa, articulando conceitos essenciais para a compreensão da Estação Férrea de Caxias do Sul como patrimônio cultural e potencial lugar de memória.

Inicialmente, exploramos os conceitos estruturantes de lugar de memória e memória coletiva, conforme propostos pelos autores Nora e Halbwachs, respectivamente. Em seguida, examinamos a evolução conceitual do patrimônio cultural e seus marcos legais, para então analisar o papel dos monumentos como suportes materiais da memória.

Posteriormente, confrontamos estas perspectivas teóricas com as percepções contemporâneas sobre a Estação Férrea, coletadas em pesquisa de campo. Por fim, discutimos as interfaces entre memória, identidade e patrimônio, estabelecendo as bases conceituais que orientarão o desenvolvimento dos produtos propostos neste trabalho.

#### 3.1 CONCEITOS ESTRUTURANTES: LUGAR DE MEMÓRIA E MEMÓRIA COLETIVA

A escolha dos conceitos de lugar de memória (Nora, 1992) e memória coletiva (Halbwachs, 1990) como estruturantes desta pesquisa fundamenta-se na compreensão de que um bem patrimonializado, como a Estação Férrea de Caxias do Sul, só se efetiva como patrimônio quando reconhecido e valorizado pelos sujeitos que com ele estabelecem vínculos significativos.

O conceito de lugar de memória, conforme proposto por Pierre Nora, oferece um arcabouço teórico para analisar como um espaço físico transcende sua materialidade, transformando-se em repositório simbólico de experiências compartilhadas e evocando sentimentos de pertencimento. Esta transformação, contudo, não decorre automaticamente do ato formal de tombamento. Depende essencialmente da existência de uma memória coletiva que atribua significados ao espaço.

A memória coletiva, na perspectiva de Maurice Halbwachs, atua como elemento mediador entre o patrimônio material e a construção de identidades sociais. Quando a população não compartilha narrativas, experiências e significados

em torno de um bem tombado, este permanece como mera estrutura física, destituída de valor simbólico – um "lugar sem vida", conforme descrito por um dos entrevistados nesta pesquisa.

Partindo desta constatação, o presente estudo sustenta a hipótese de que a ausência de identificação dos habitantes de Caxias do Sul com a Estação Férrea resulta em seu não reconhecimento como lugar de memória, apesar de seu status oficial como patrimônio.

Esta perspectiva teórica ilumina a aparente contradição entre a relevância histórica da estação para o desenvolvimento do município e sua percepção contemporânea como espaço esvaziado de significado para significativa parcela da sociedade caxiense.

### 3.2 PATRIMÔNIO CULTURAL: EVOLUÇÃO CONCEITUAL E MARCOS LEGAIS

O aprofundamento da análise proposta requer um exame detalhado dos conceitos fundamentais que sustentam esta investigação, começando pela noção de patrimônio. Choay (2014) transcende a concepção etimológica original do termo, expandindo-o para abarcar não somente bens materiais, como também elementos imateriais e simbólicos dotados de expressivo valor cultural e histórico para determinada comunidade.

Nesta perspectiva, o patrimônio constitui-se como herança transgeracional, fundamental para a configuração da identidade coletiva. A autora observa que, "Enriquecido por uma multiplicidade de adjetivos (genético, natural, histórico, entre outros), o conceito se transformou em uma entidade nômade, atualmente percorrendo uma rota distinta e marcante. Patrimônio histórico" (Choay, 2006, p. 11).

Esta evolução semântica revela a ampliação conceitual que ultrapassou seus contornos originais. A concepção contemporânea de "patrimônio histórico" integra, além dos vestígios físicos do passado, as experiências e memórias – individuais e coletivas – que configuram o presente e edificam legados futuros. Na visão de Choay (2006), tal terminologia abarca dimensões que ultrapassam a mera transmissão de bens materiais, incorporando valores, práticas e memórias que delineiam a identidade coletiva através das gerações.

No cenário brasileiro, a concepção jurídica de patrimônio experimentou significativa transformação desde sua formalização inicial pelo Decreto-lei nº

25/1937 até a promulgação da Constituição Federal de 1988. O Artigo 216 da Carta Magna substituiu a expressão "Patrimônio Histórico e Artístico" por "Patrimônio Cultural Brasileiro", sinalizando uma compreensão mais inclusiva e multidimensional:

Constituem patrimônio cultural brasileiro os bens de natureza material e imaterial, tomados individualmente ou em conjunto, portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira, nos quais se incluem: I - as formas de expressão; II - os modos de criar, fazer e viver; III - as criações científicas, artísticas e tecnológicas; IV - as obras, objetos, documentos, edificações e demais espaços destinados às manifestações artístico-culturais; V - os conjuntos urbanos e sítios de valor histórico, paisagístico, artístico, arqueológico, paleontológico, ecológico e científico. (Constituição Federal, 1988, art. 216).

Esta reformulação conceitual no texto constitucional representa um marco na política patrimonial brasileira, ao reconhecer explicitamente a diversidade cultural do país e ampliar a noção de patrimônio para além das manifestações materiais, incorporando expressões culturais imateriais como parte integrante da identidade nacional.

Tal perspectiva alinha-se às tendências internacionais de compreensão do patrimônio como fenômeno multifacetado, abrangendo tanto aspectos tangíveis quanto intangíveis da experiência cultural humana.

### 3.3 MONUMENTOS COMO SUPORTES DA MEMÓRIA

A ampliação conceitual do patrimônio cultural, consolidada pela Constituição Federal de 1988, estabeleceu um novo paradigma para a compreensão dos monumentos como materializações da memória coletiva.

Neste contexto, os monumentos transcendem sua condição de meros objetos físicos para se tornarem repositórios de identidade, memória e expressão criativa dos povos. Choay (2006), em sua obra seminal "A alegoria do Patrimônio", oferece uma reflexão fundamental sobre esta dimensão:

A especificidade do monumento deve-se precisamente ao seu modo de ação sobre a memória. Não só ele a trabalha, como também a mobiliza pela mediação da afetividade, de forma a recordar o passado, fazendo-o vibrar à maneira do presente. Mas, esse passado invocado e convocado, de certa forma encantado, não é um passado qualquer: foi localizado e selecionado para fins vitais, na medida em que pode, diretamente, contribuir para manter e preservar a identidade de uma comunidade, étnica ou religiosa, nacional, tribal ou familiar. [...] Ele constitui uma garantia das origens [...] Sua relação do tempo vivido com a memória [...] constitui a essência do monumento. (Choay, 2006, p. 18).

Os monumentos, emergindo da intersecção entre recordação e vínculo afetivo, desempenham função crucial como guardiões da coesão social. Esta função realiza-se através de um processo seletivo que privilegia elementos do passado considerados essenciais para a preservação dos valores coletivos.

Tal seleção estabelece conexões significativas entre experiências históricas e vivências contemporâneas, criando uma ponte temporal que fortalece o sentido de pertencimento comunitário. A dimensão afetiva do monumento opera como mecanismo de transporte simbólico, trazendo elementos significativos do passado para o presente e funcionando como âncora das origens grupais.

A essência do monumento reside, portanto, na relação profunda que estabelece com o tempo vivido e com as lembranças compartilhadas. Esta relação consolida laços sociais e reafirma, através do envolvimento emocional que suscita, o caráter coletivo das experiências que sustentam a unidade cultural da comunidade.

Riegl (2014) expande esta compreensão ao propor que "todo artefato humano pode ser deliberadamente investido de uma função de memória". Esta proposição ilustra a capacidade humana de ressignificação do passado, demonstrando que a memória socialmente valorizada constitui-se a partir de vestígios tangíveis selecionados.

A transformação de objetos ordinários em monumentos históricos representa, assim, um ato consciente de reconhecimento, criação e valorização seletiva do patrimônio cultural.

Nesta perspectiva, Choay (2001, p. 12) destaca que "Dentre todos os bens incomensuráveis e heterogêneos do patrimônio histórico, o patrimônio representado pelas edificações é a categoria que mais diretamente se relaciona com a vida de todos." Esta observação ressalta a centralidade das estruturas arquitetônicas na experiência cotidiana do patrimônio, explicando parcialmente porque edificações como a Estação Férrea de Caxias do Sul possuem potencial singular para atuarem como lugares de memória.

Tal concepção teórica encontra ressonância concreta no estudo desenvolvido por Costa (2001) sobre as edificações reconhecidas como patrimônio industrial em Caxias do Sul. Sua análise contempla tanto a influência dos referenciais históricos e a evolução da estrutura urbanística quanto às dinâmicas sociais refletidas na

configuração espacial da cidade. O trabalho de Costa oferece um exemplo tangível de como os princípios discutidos por Riegl manifestam-se no contexto específico do patrimônio industrial caxiense.

Complementando esta abordagem, Pelegrini (2006) enfatiza o papel do patrimônio cultural como espaço de materialização das narrativas sociais. Para a autora, os elementos culturais – sejam objetos, monumentos ou tradições – funcionam como suportes tangíveis das histórias e valores que definem a essência de um grupo social. Ao preservar estes elementos, não apenas se protege o registro histórico, mas se fortalece o senso de continuidade cultural, aspecto fundamental para a transmissão de saberes entre gerações.

A contribuição teórica de Riegl (2014) sobre a intencionalidade na atribuição de função memorial aos artefatos humanos revela o caráter construído da valorização patrimonial. Sua perspectiva ilumina o processo através do qual determinados objetos são elevados à condição de monumentos históricos, evidenciando que este processo não é natural ou automático, mas resultado de escolhas culturais e políticas específicas. Tal compreensão é fundamental para analisar como a Estação Férrea de Caxias do Sul, apesar de seu tombamento oficial, enfrenta desafios para consolidar-se como lugar de memória efetivo para a população local.

A análise conjunta destes autores revela o patrimônio cultural como manifestação dinâmica das narrativas coletivas, constantemente reconfigurado pelas interações cotidianas.

### 3.4 A ESTAÇÃO FÉRREA COMO LUGAR DE MEMÓRIA: PERCEPÇÕES CONTEMPORÂNEAS

Após examinarmos os fundamentos teóricos que sustentam a compreensão do patrimônio como lugar de memória, passamos agora a analisar como estes conceitos se manifestam ou se ausentam nas percepções contemporâneas sobre a Estação Férrea de Caxias do Sul.

As entrevistas semiestruturadas realizadas com diversos atores sociais que interagem com este espaço, conforme metodologia detalhada no Capítulo 2, seção 2.3, oferecem um panorama revelador. Os depoimentos coletados evidenciam tanto o estado atual da memória coletiva associada à estação quanto proporcionam

insights valiosos sobre os processos de erosão e as possibilidades de revitalização deste patrimônio cultural.

Um achado significativo desta pesquisa foi a constatação de que apenas quatro dos dezenove entrevistados demonstraram algum conhecimento sobre a história e o significado da estação. Este dado, por si só, já demonstra o fenômeno de erosão da memória coletiva que constitui o cerne desta investigação. Os relatos coletados revelam uma diversidade de percepções que ilustram diferentes níveis de conexão com o patrimônio ferroviário local.

A perspectiva de um jovem estudante de 13 anos, natural de Caxias do Sul, exemplifica o distanciamento afetivo que caracteriza a relação de muitos cidadãos com a estação:

*Passo muito por aqui, é caminho de casa [...]. Está escrito ali Secretaria Municipal de Cultura, mas eu sei que um dia o trem parava aqui [...]. Pra mim esse lugar sempre passou a ideia de um lugar sem vida, abandonado. Mesmo tendo gente que trabalha ali dentro, parece sem vida! É muito mal cuidado... uma pena, porque é bonito. (Rodrigo, 13 anos, estudante do 8º ano do Ensino Fundamental, natural de Caxias do Sul).*

A expressão "lugar sem vida" utilizada pelo jovem entrevistado sintetiza de maneira contundente o esvaziamento simbólico que caracteriza a percepção contemporânea da estação. Esta descrição dialoga diretamente com a concepção de Nora (1992) sobre lugares de memória, evidenciando como um espaço pode perder sua função memorial quando não é investido de significado pela comunidade.

Outros depoimentos revelam fragmentos de memória transmitidos intergeracionalmente, porém de forma incompleta e desconectada da importância histórica da estação em si:

*Ouvia as histórias que meu avô, Atílio e meu pai Reny contavam. Meu avô era comerciante, construíram a casa e tinha o comércio junto. Casa em cima, comércio embaixo... isso era usual. Ficava na esquina da Os Dezoito (do Forte), com a Marechal (Florianópolis). Se instalaram lá e tinham o comércio ali na volta. Por causa da estação, em função da logística, né? Era a Importadora Comercial Ltda. Lá nos anos 50 era bem importante na região! Mas da estação, mesmo, não sei muita coisa, eles falavam mais era desse negócio deles e de outros que surgiram depois, como a cervejaria Pérola, os Baralhos Pinguim... mas é só isso que falavam: que no início era importante estar perto da Estação. Depois os negócios cresceram e mudaram para mais acima, na Sinimbú, já! (Andre Atílio, 52 anos, Eng. Civil, natural de Caxias do Sul).*

Este relato ilustra como a memória da estação sobrevive principalmente como referência indireta, associada a narrativas comerciais e familiares. A estação

aparece como pano de fundo, não como protagonista da memória coletiva, corroborando o que Halbwachs (1990) descreve como a transformação das lembranças individuais quando inseridas em um contexto social mais amplo.

A percepção de reconhecimento da importância histórica, ainda que desacompanhada de conhecimento específico, aparece em outro depoimento:

*Eu confesso que da estação não sei muita coisa, não! Sei que se trata de um prédio histórico de muita importância pra cidade, imagino que tenha sido beeem importante, mas é só o que eu sei! E que dá uma dó ver um prédio bonito desses tão abandonado. (Mara, 42 anos, Advogada, frequentadora de cafés e restaurantes no entorno, natural de Caxias do Sul).*

Esta fala revela um fenômeno interessante: o reconhecimento abstrato da importância histórica sem a correspondente apropriação do conteúdo dessa história. Tal dissociação entre valorização formal e conhecimento efetivo exemplifica o que Pollak (1992) identifica como a fragilidade da transmissão da memória quando não ancorada em práticas sociais significativas.

Em contraste, um relato mais rico em conexões históricas e emocionais emerge de uma entrevistada que cresceu nas proximidades da estação:

*Eu sei um pouco, sim, porque cresci por aqui... eu morava naquele prédio ali, ó! Ali do lado, antes, tinha um ferro velho, quando eu morei ali, aquela área do ferro velho, onde tem as feiras hoje, era horrível! Um lugar de dar medo! Aliás, uma das razões porque mudamos! Ali se reunia tudo que era de pior! Mas a estação, a estação foi um marco na nossa história! Imagina, aqui não tinha nem como chegar direito, antes dela! Eu fico pensando e chego a me ver naquela época. Chego a ficar arrepiada: quando o trem chegou, trouxe integração! O pessoal leva pro lado comercial, a maioria, né? Mas eu já vejo que foi uma transformação social. Imagina! Chega a arrepiar!!! (risos)! Pena que a maioria de quem passa aqui só enxerga um prédio em estado de praticamente abandono! Menos mal que ainda tem a secretaria aqui, né? E essas obras que fizeram tirou aquele ferro velho medonho! (Ana Carolina, 43, empresária, frequentadora de cafés e restaurantes, natural de Caxias do Sul).*

Esta narrativa exemplifica o que Candau (2018) descreve como a memória em ação, onde a entrevistada não apenas conhece fragmentos da história, mas os incorpora emocionalmente, chegando a "se ver naquela época" e sentir-se "arrepiada" ao imaginar o impacto transformador da chegada do trem. Esta capacidade de projeção emocional para um passado não vivido diretamente ilustra o potencial da memória coletiva quando efetivamente incorporada pelo indivíduo.

Em contrapartida, a completa desconexão com a história local é evidenciada no relato de um trabalhador não natural de Caxias do Sul:

*Não, não sei nada, não! Dá pra ver que tem trilhos lá na frente, então acho que era uma estação, né? Bom, podia ser de bonde, mas acho que era de trem, mesmo! Mas, da história do lugar, não sei nada! É meio descuidado só, podiam cuidar pra não ficar esses mato, né? Daí já picham tudo... dá uma sensação ruim de lugar abandonado, né? (Eduardo, 21 anos, trabalha como auxiliar de serviços gerais em um dos espaços do entorno, natural de Viamão, RS).*

Esta declaração revela como a percepção do espaço, na ausência de referências históricas, reduz-se a seus aspectos físicos atuais, predominando a sensação de abandono e descuido. A menção aos trilhos como único elemento identificador da função original do espaço demonstra a fragilidade dos vestígios materiais quando desacompanhados de narrativas que lhes confirmam significado.

Ao analisarmos o conjunto das narrativas coletadas no entorno da estação ferroviária, evidencia-se a problemática central deste trabalho: a erosão da memória vinculada a este espaço, o desvanecimento de sua identidade histórica e a negligência de seu valor enquanto patrimônio cultural da cidade. Os depoimentos, que variam desde visões de abandono e desvalorização até raros ecos de um passado significativo, compõem um mosaico revelador da relação complexa entre a comunidade e este patrimônio.

Estas vozes, ao revelarem tanto uma generalizada desconexão com a história do local quanto um ocasional reconhecimento de seu potencial inexplorado, ilustram a dicotomia entre o atual estado de negligência e a rica tapeçaria histórica que o espaço representa. As diversas percepções coletadas evidenciam a urgência de ações coletivas para reavivar a memória e o valor da estação, convidando à reflexão sobre o papel da comunidade na reativação significativa deste patrimônio.

Este estudo de campo não apenas confirma a hipótese inicial sobre o esvaziamento simbólico da Estação Férrea de Caxias do Sul, mas também aponta para possibilidades de intervenção. A presença, ainda que minoritária, de indivíduos que mantêm conexão emocional com a história da estação sugere que existem sementes de memória que, adequadamente cultivadas, podem florescer em um renovado reconhecimento deste espaço como lugar de memória efetivo para a comunidade caxiense.

Para compreender mais profundamente as implicações destes achados e suas possibilidades de aplicação, é necessário explorar as interfaces conceituais entre memória, identidade e patrimônio, tema da próxima seção.

### 3.5 MEMÓRIA, IDENTIDADE E PATRIMÔNIO: INTERFACES CONCEITUAIS

As percepções contemporâneas sobre a Estação Férrea de Caxias do Sul, analisadas na seção anterior, demonstram a complexa relação entre teoria e prática na constituição de lugares de memória. Para aprofundar esta investigação e fundamentar propostas de intervenção, torna-se necessário examinar as interfaces conceituais entre memória, identidade e patrimônio.

Esta tríade conceitual, explorada por diversos estudiosos ao longo do tempo, oferece ferramentas analíticas essenciais para compreensão dos processos de erosão e de revitalização da memória coletiva. Jacques Le Goff e Maurice Halbwachs, com suas reflexões sobre as dimensões individual e coletiva do recordar, fornecem um ponto de partida para esta discussão integradora.

Le Goff estabelece uma premissa central ao afirmar que "A memória é um elemento essencial do que se costuma chamar de identidade individual ou coletiva" (Le Goff, 1996, p. 476). Essa perspectiva revela o papel da memória como alicerce da construção identitária, destacando seu caráter estruturante e constitutivo na formação do sujeito e das coletividades.

Em diálogo com esta premissa, Halbwachs aprofunda e reconfigura essa compreensão ao introduzir o conceito de memória coletiva, argumentando que "nossa impressão pode apoiar-se não somente sobre nossa lembrança, mas também sobre a dos outros" (Halbwachs, 1990, p. 25). Nessa chave, a memória individual está intrinsecamente entrelaçada ao coletivo, sendo moldada e sustentada pelos grupos sociais aos quais pertencemos.

Consequentemente, esta articulação amplia de modo significativo a compreensão sobre a memória, evidenciando seu caráter dinâmico e interativo na formação da identidade social. A memória deixa de ser mero repositório informacional para constituir-se como processo ativo de construção e reconstrução contínua, mediado pelas experiências e interações sociais.

Pollak (1992) expande esta perspectiva ao propor que a memória coletiva funciona como elemento de ligação entre experiências individuais e a consciência compartilhada de um grupo. Segundo sua análise, as narrativas pessoais, ao serem compartilhadas, transcendem sua origem individual e adquirem significado social mais amplo, contribuindo para a coesão comunitária.

Desenvolvendo esta perspectiva teórica, Michael Pollak estabelece uma

distinção fundamental entre memória individual e coletiva. Para o autor, a memória individual adquire dimensão social quando é compartilhada e incorporada ao repertório coletivo. Por sua vez, a memória coletiva funciona como uma "cola social" que une os membros de um grupo.

Esta concepção da memória como fenômeno eminentemente social possibilita compreender como indivíduos podem sentir-se parte de eventos que não vivenciaram diretamente. Através das memórias coletivas, acontecimentos históricos adquirem tal magnitude no imaginário pessoal que se torna difícil discernir entre participação real e pertencimento simbólico.

Neste contexto, espaços como a Estação Férrea de Caxias do Sul têm potencial para funcionar como cenários vivos da memória coletiva. Ali, cada cidadão em sua interação cotidiana pode desenvolver um sentimento de pertencimento àquela narrativa histórica.

Essa compreensão da memória coletiva como fenômeno social evidencia a importância dos espaços físicos na preservação e transmissão dessa memória. Tais espaços são conceituados por Pierre Nora como "lugares de memória", para os quais estabelece critérios precisos:

Mesmo um lugar de aparência puramente material, como um depósito de arquivos, só é lugar de memória se a imaginação o investe de aura simbólica. Mesmo um lugar puramente funcional, como um manual de aula, um testamento, uma associação de antigos combatentes, só entra na categoria se for objeto de um ritual. Mesmo um minuto de silêncio, que parece o extremo de uma significação simbólica, é, ao mesmo tempo, um corte material de uma unidade temporal e serve, periodicamente, a um lembrete concentrado de lembrar. Os três aspectos coexistem sempre [...]. É material por seu conteúdo demográfico; funcional por hipótese, pois garante ao mesmo tempo a cristalização da lembrança e sua transmissão; mas simbólica por definição visto que caracteriza por um acontecimento ou uma experiência vivida por pequeno número, uma maioria que deles não participou. (Nora, 1993, p. 21-22).

Em sua obra *Les Lieux de Mémoire*, Nora caracteriza os lugares de memória como "lugares com efeito nos três sentidos da palavra, material, simbólico e funcional, simultaneamente" (Nora, 1992, p. 21). Esta tríplice dimensão, materialidade física, carga simbólica e função social constitui a essência dos espaços que servem como âncoras para a memória coletiva, desempenhando papel ativo na manutenção e transmissão da memória cultural.

Joël Candau contribui para este debate ao analisar as intrincadas relações entre memória e identidade. O autor conceitua a memória como conjunto de

narrativas duradouras e constantemente atualizadas, cuja sobrevivência e rememoração proporcionam coerência tanto ao indivíduo quanto ao grupo. Nesta perspectiva, a identidade emerge como "a memória em ação", constituindo o processo através do qual se elaboram narrativas de pertencimento identitário (Candau, 2018).

Pollak complementa esta visão ao sugerir que nossa memória é parcialmente herdada de nossos antepassados, transcendendo o âmbito das experiências pessoais diretas. Ao considerar a memória como produto de influências tanto sociais quanto individuais, o autor estabelece uma conexão profunda entre memória e identidade, implicando que a forma como recordamos e interpretamos nossas experiências está intrinsecamente vinculada à nossa autopercepção. Sobre esta relação entre memória e formação identitária, o autor elabora:

O sentimento de identidade configura-se como a imagem que uma pessoa tem de si mesma, construída ao longo da vida e apresentada tanto a si própria quanto aos outros, para acreditar em sua própria representação e ser percebida conforme deseja. (Pollak, 1992, p. 204).

Esta concepção evidencia o caráter construído e relacional da identidade, destacando sua dependência tanto da autoimagem quanto do reconhecimento social.

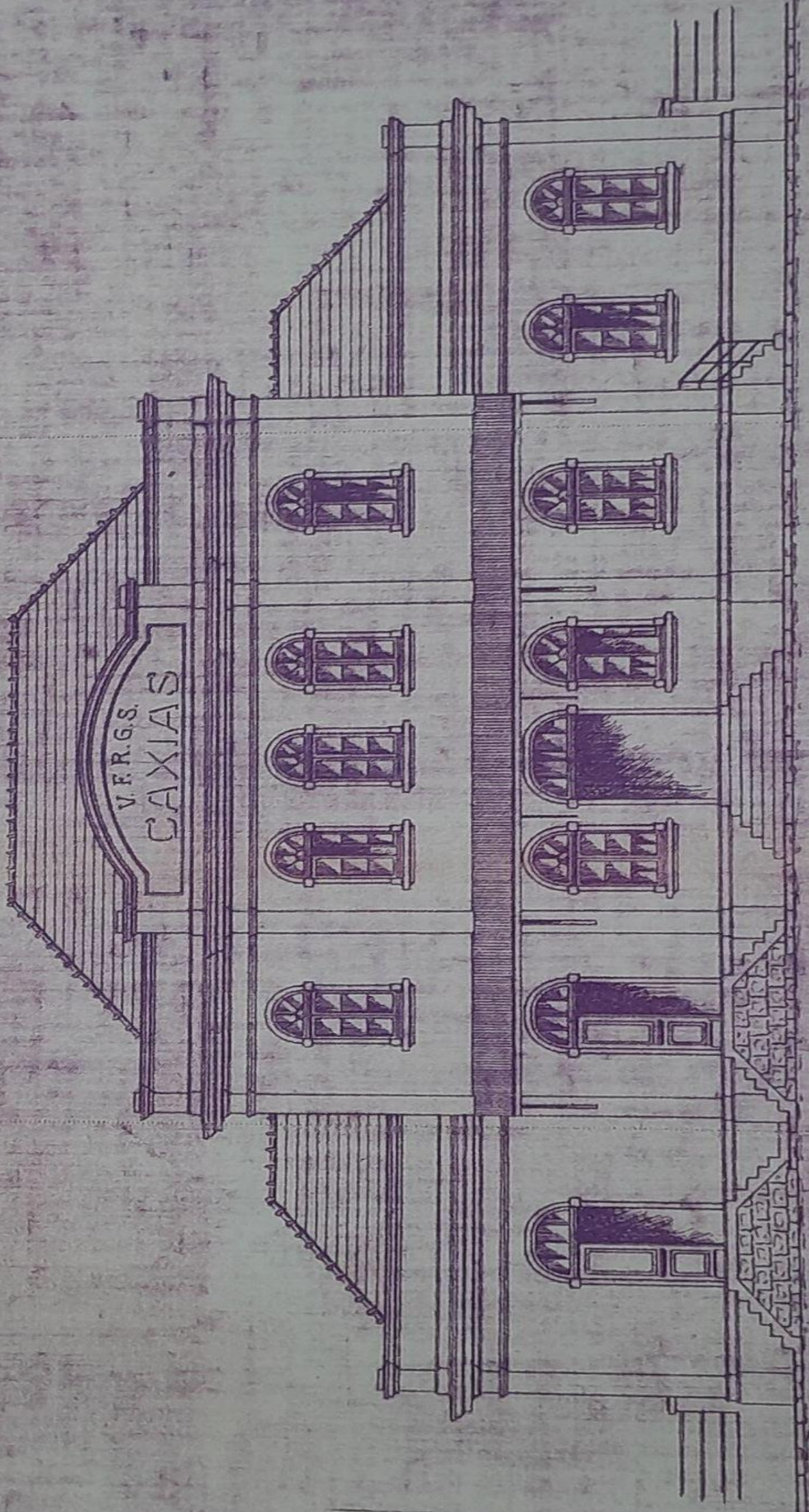
Em síntese, o conceito de identidade transcende os limites disciplinares da antropologia e da sociologia, referindo-se às características do corpo social no qual o sujeito está inserido. Nesta perspectiva, o território, a história e a cultura constituem fatores determinantes para que um grupo compartilhe elementos identitários. Candau aplica estes conceitos no âmbito antropológico e sociológico visando compreender os padrões de organização social e a percepção do indivíduo nestes contextos (Candau, 2018).

O Patrimônio Cultural neste quadro teórico estabelece-se como materialização da herança cultural, enquanto suas representações promovem inteligibilidade social. Origina-se nas memórias individuais que ao ganharem significado coletivo estruturam as lembranças grupais, evocando sentimentos de pertencimento e expressando características distintivas de um povo e de uma época, contribuindo assim para a construção identitária.

Uma sociedade que preserva seus espaços históricos e as relações neles

construídas proporciona experiências significativas aos indivíduos, mantendo a "memória viva". A construção de uma relação identitária com estes espaços ocorre quando o indivíduo conhece sua história, reconhece-os como bens culturais através de sua valorização e desenvolve o desejo de preservar e promover este legado. Este processo permite que tais espaços sejam vivenciados no presente e transmitidos às gerações futuras, assegurando a continuidade do patrimônio cultural na linha temporal da sociedade.

A análise teórica desenvolvida neste capítulo fundamenta a compreensão dos desafios enfrentados pela Estação Férrea de Caxias do Sul em sua trajetória como patrimônio cultural. Os conceitos de lugar de memória, memória coletiva e identidade oferecem ferramentas analíticas para interpretar o atual distanciamento entre a comunidade e este espaço histórico, conforme evidenciado pelos depoimentos apresentados na seção anterior. Simultaneamente, estes mesmos conceitos apontam caminhos possíveis para intervenções educativas que busquem revitalizar as conexões afetivas e simbólicas entre os cidadãos caxienses e seu patrimônio ferroviário.



— VISTA PRINCIPAL —

## **4 A ESTAÇÃO FÉRREA DE CAXIAS DO SUL COMO PATRIMÔNIO E AGENTE DE TRANSFORMAÇÃO (1910-2025)**

Este capítulo apresenta um panorama histórico que sintetiza os resultados da presente pesquisa. Explora como a Estação Férrea atuou como agente catalisador da transformação de Caxias do Sul, contribuindo para sua consolidação como um dos principais pólos industriais do Rio Grande do Sul. O objetivo principal é tornar acessível a história e a memória coletiva deste importante patrimônio cultural, reconhecendo-o como lugar de memória para a população caxiense.

A narrativa aqui desenvolvida fundamenta-se em investigações cuidadosamente conduzidas em diversos acervos documentais. Estes incluem o Arquivo Histórico Municipal João Spadari Adami, a Divisão de Proteção do Patrimônio Histórico e Cultural de Caxias do Sul, o Museu do Trem em São Leopoldo e a Secretaria de Planejamento de Caxias do Sul, que disponibilizou imagens digitalizadas do projeto original da reforma de 1929.

Entre os materiais analisados destacam-se documentos técnicos sobre o processo construtivo e funcionamento da ferrovia, fotografias históricas que retratam a evolução do espaço, e documentação arquitetônica que revela as transformações do complexo ferroviário. Periódicos da época, documentos administrativos e depoimentos complementam as fontes primárias, oferecendo perspectivas sobre o impacto da estação no desenvolvimento urbano e social da região.

O recorte temporal deste estudo contempla desde o contexto anterior à construção da ferrovia, caracterizado por limitações de mobilidade na região. Avança pela inauguração da estação em 1º de junho de 1910, ocasião que coincidiu com a elevação de Caxias à categoria de cidade e representou um marco significativo para os habitantes locais.

A análise se estende até o encerramento das atividades ferroviárias em 1994, incluindo também os desenvolvimentos recentes relacionados à preservação da estação como patrimônio cultural, em 2025. Esta abordagem diacrônica analisa as diferentes fases da história da ferrovia e destaca suas transformações, permitindo compreender as múltiplas dimensões da relação entre a ferrovia e a cidade ao longo de mais de um século.

O material documental reunido e analisado constitui a base para o desenvolvimento dos produtos de educação patrimonial propostos como terceiro

objetivo específico desta dissertação. Trata-se de um livro de educação patrimonial para o ensino fundamental, que incorpora a **realidade aumentada** como diferencial, e de uma linha do tempo interativa, recursos desenvolvidos para tornar a história da Estação Férrea acessível a diferentes públicos.

Esta iniciativa visa não apenas preservar o conhecimento histórico, mas também democratizar o acesso à informação. Consequentemente, contribuir para o fortalecimento da identidade cultural e o reconhecimento do valor patrimonial deste importante espaço de memória.

Considerando as limitações temporais inerentes ao programa de mestrado, este capítulo apresenta o panorama histórico da Estação Férrea e estabelece as bases conceituais e metodológicas para os dois produtos de educação patrimonial propostos. A seção final detalhará o projeto conceitual destes produtos, incluindo objetivos, público-alvo, estrutura de conteúdo e diretrizes de elaboração.

Entre as possibilidades vislumbradas, considera-se a criação de conteúdo digital acessível por códigos QR posicionados em totens ou placas informativas junto aos edifícios históricos do Largo da Estação. Esta abordagem proporcionaria uma experiência imersiva e contextualizada, permitindo cumprir o terceiro e quarto objetivos específicos da dissertação, reconhecendo as restrições de tempo e escopo do presente trabalho.

Desta forma, constitui um alicerce estruturado para sua implementação plena em etapa posterior, no âmbito do doutorado. Em virtude da rápida evolução das tecnologias digitais, o formato específico de veiculação do produto interativo será determinado apenas no momento de sua implementação efetiva, garantindo a adoção das soluções tecnológicas mais atuais e adequadas.

Entre as possibilidades vislumbradas, considera-se a criação de conteúdo digital acessível por códigos QR posicionados em totens ou placas informativas junto aos edifícios históricos do Largo da Estação, proporcionando uma experiência imersiva e contextualizada. Esta abordagem permite cumprir o terceiro e quarto objetivos específicos da dissertação, reconhecendo as restrições de tempo e escopo do presente trabalho.

Estabelecidas as bases metodológicas e os objetivos deste capítulo, passamos agora à análise histórica propriamente dita, iniciando com uma contextualização mais ampla do fenômeno ferroviário no Brasil. Esta contextualização é essencial para compreender como a Estação Férrea de Caxias

do Sul se insere em um movimento nacional de modernização e transformação urbana.

A partir deste panorama geral, avançaremos para o contexto específico da serra gaúcha e, finalmente, para a história particular da estação caxiense. Tal abordagem permite uma apreciação mais profunda de seu significado histórico e cultural.

No Brasil dos séculos XIX e XX, a chegada das ferrovias reconfigurou profundamente as localidades por onde passava, alterando não apenas a paisagem física, mas também as dinâmicas sociais e econômicas. Para além de sua função prática no transporte de pessoas e mercadorias, as locomotivas e estações encarnavam, no imaginário coletivo daquele período, a própria materialização do ideal de progresso e modernidade.

A descrição de Gerodetti e Cornejo ilustra esse impacto:

Barulhentas e perigosas, as composições ferroviárias, nos primeiros tempos movidas a vapor, compensavam todos os transtornos. Nas cidades por onde passavam, davam emprego, traziam o progresso, abriam o mundo aos então isolados habitantes desses lugares perdidos pelo nosso interior, na época muito dependentes da navegação fluvial ou marítima, de carruagens e de tropas de mulas, todas lentas demais (Gerodetti; Cornejo, 2005, p. 10).

O fascínio e as promessas trazidas pelos trilhos não se restringiram a algumas regiões isoladas. O impacto das ferrovias, com suas inovações, benefícios e contradições, marcou diferentes momentos e espaços do país. Para compreender adequadamente o alcance dessas mudanças em Caxias do Sul, é preciso, antes, olhar para o início da trajetória ferroviária no Brasil.

Desde o início, a construção das ferrovias exigiu a superação de obstáculos financeiros e técnicos. Conforme Finger (2013) e Kliemann (1977), esse empreendimento não apenas respondia a demandas logísticas, mas integrava esforços para aproximar o Brasil de padrões internacionais de modernização e fortalecimento do Estado.

O projeto ferroviário do Segundo Reinado exerceu influência decisiva em iniciativas regionais posteriores, como a malha gaúcha, tanto na esfera operacional quanto política. Neste contexto, governo imperial passou, então, a adotar uma política de concessões para ampliar investimentos e viabilizar as grandes obras do período.

Ao final do século XIX e início do XX, a rede ferroviária ganhou notável

expansão, impulsionada sobretudo por investimentos britânicos (ANEXO A). O sistema priorizava a ligação entre áreas produtoras, especialmente de café, açúcar e minérios, e os portos, superando as limitações da navegação fluvial. Mesmo com os avanços, a política de concessões dificultou a organização e o crescimento integrado da malha ferroviária nacional.

A consolidação da rede ferroviária gaúcha refletiu interesses estratégicos e econômicos do Estado brasileiro no século XIX (ANEXO B). Conforme detalha o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado do Rio Grande do Sul, IPHAE, esse processo começou a ganhar forma a partir de 1871.

O propósito era proporcionar um sistema de transporte que atendesse às demandas comerciais, protegesse as fronteiras e conectasse o sul ao restante do país (IPHAE, 2002, 2024). O primeiro trecho, ligando Porto Alegre a São Leopoldo, foi inaugurado em 14 de abril de 1874, com um total de 33,75 quilômetros de extensão.

O exame do traçado inaugural, realizado a partir da prancha de Perfil Longitudinal digitalizada no Museu do Trem de São Leopoldo, oferece informações valiosas sobre os desafios e as escolhas técnicas presentes no início dessa história. A topografia plana entre Porto Alegre e São Leopoldo permitiu a adoção de um perfil predominantemente retilíneo, com curvas e declividades suaves.

Isso contribuiu para a redução dos custos e da complexidade construtiva. Esse contexto minimizou a necessidade de cortes, aterros ou execução de obras de arte de maior porte. Tais elementos, por sua vez, representariam grandes desafios na travessia das regiões de serra.

A existência e a análise dessa prancha, de grande formato, motivou a realização de recortes para viabilizar sua apresentação neste trabalho. As Figuras 03, 04 e 05 trazem, respectivamente, os trechos Porto Alegre–Canoas, Canoas–Sapucaia e Sapucaia–São Leopoldo, permitindo uma apreciação detalhada do relevo e das soluções adotadas ao longo do percurso.

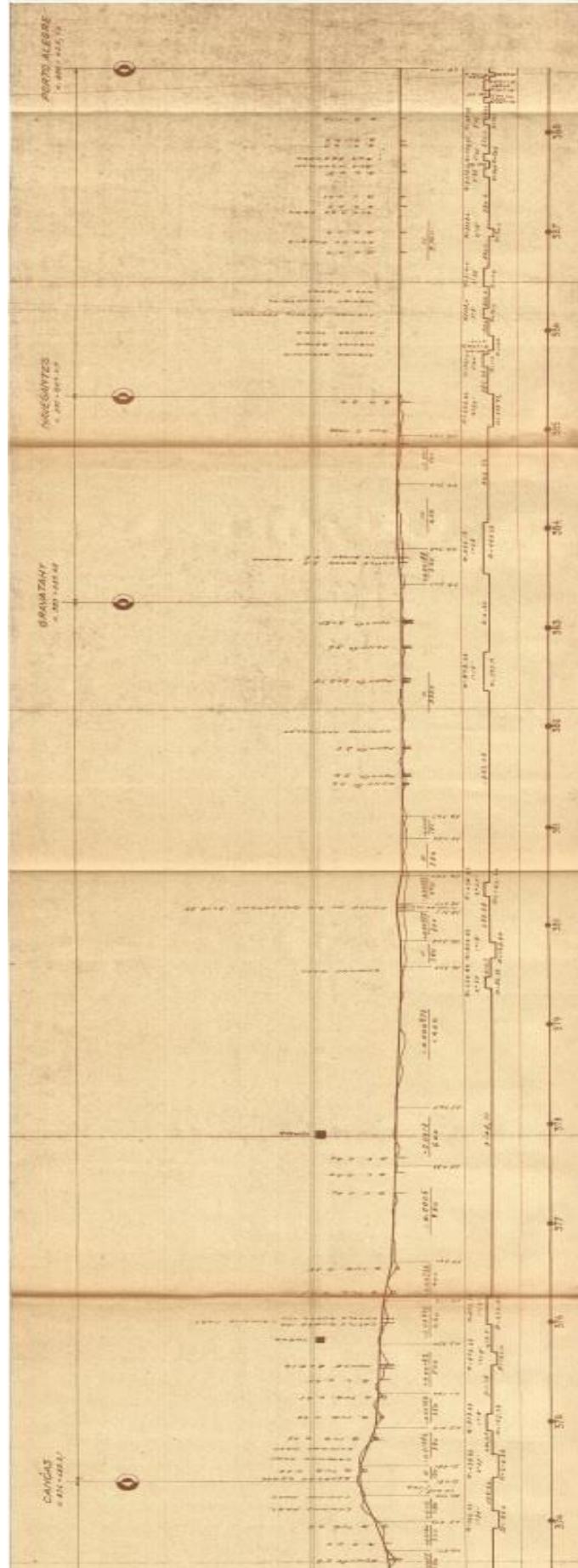


Figura 3 – Fragmento da planta de Perfil Longitudinal do trecho Porto Alegre–São Leopoldo, RS (recorte do segmento Porto Alegre–Canoas).

Fonte: Acervo do Museu do Trem de São Leopoldo. Digitalização autorizada pelo museu. Recorte e elaboração pela autora (2024).

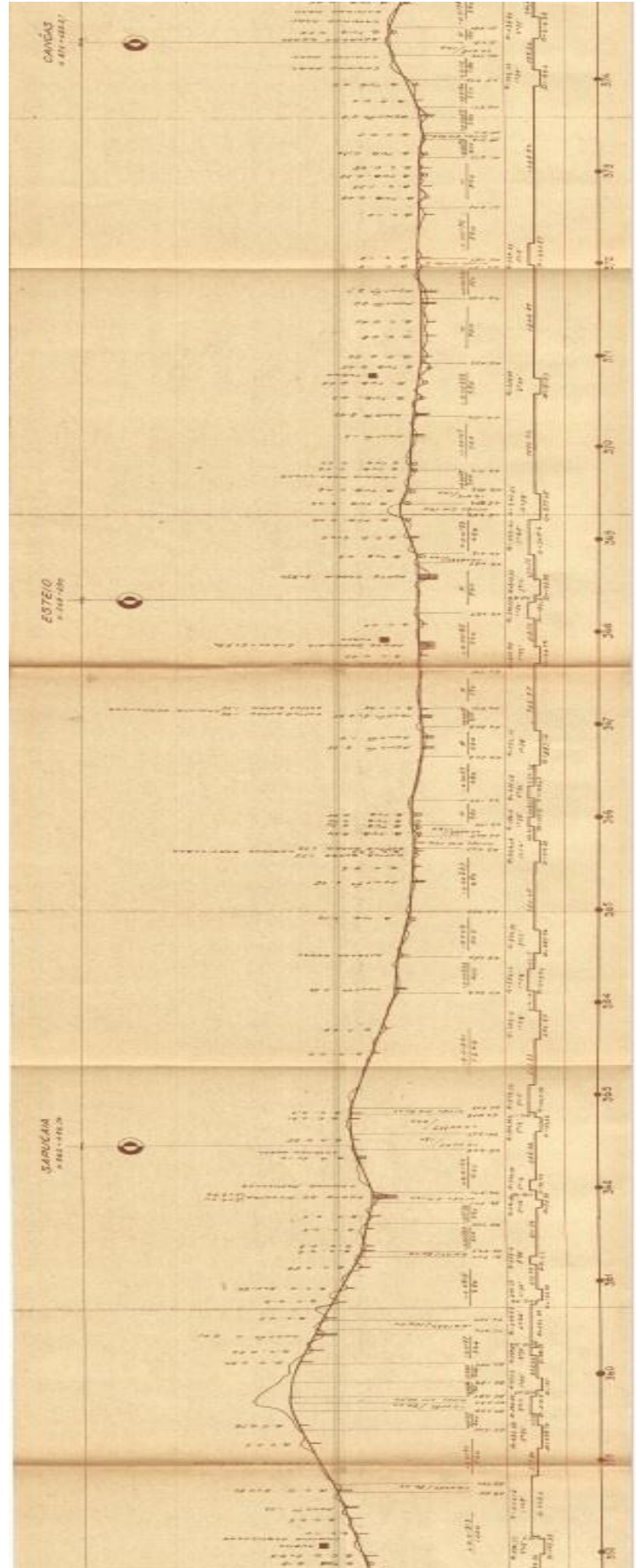


Figura 4 - Fragmento da planta de Perfil Longitudinal do trecho Porto Alegre–São Leopoldo, RS (recorte do segmento Sapucaia-Esteio).

Fonte: Acervo do Museu do Trem de São Leopoldo. Digitalização autorizada pelo museu. Recorte e elaborado pela autora (2024).

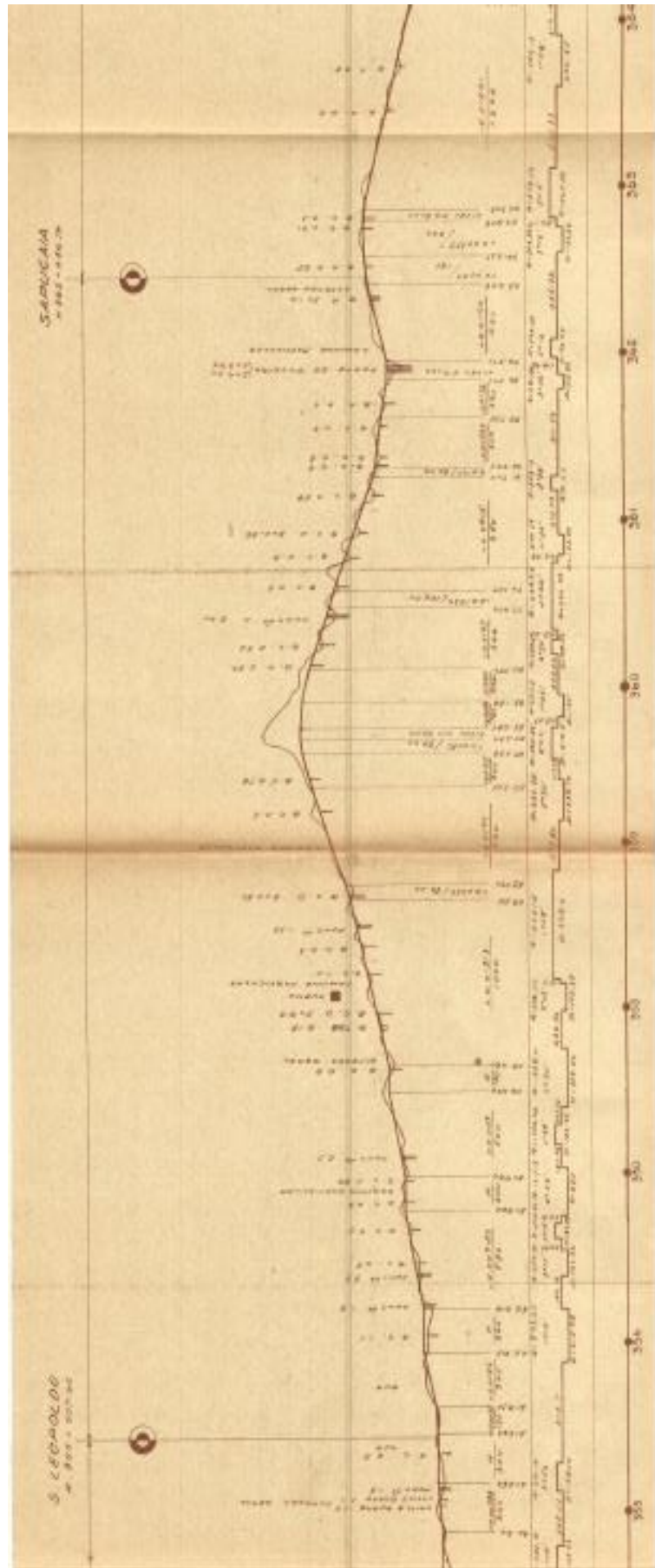


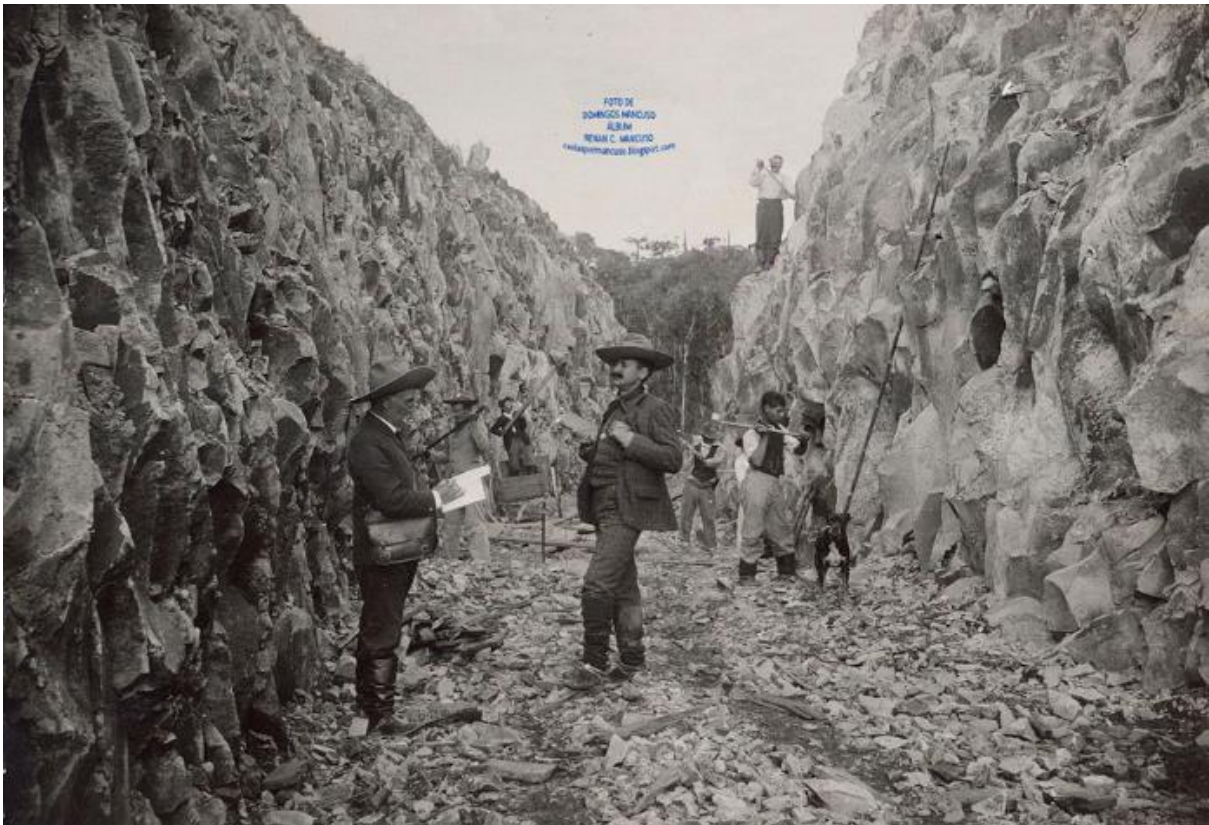
Figura 5 - Fragmento da planta de Perfil Longitudinal do trecho Porto Alegre–São Leopoldo, RS (recorte do segmento Sapucaia- São Leopoldo).

Fonte: A acervo do Museu do Trem de São Leopoldo. Digitalização autorizada pelo museu. Recorte e elaborado pela autora (2024).

Em contraste com a topografia favorável de outras regiões, a Serra Gaúcha impunha obstáculos construtivos significativos para a implantação ferroviária. A execução demandou operações complexas de engenharia, incluindo expressivos movimentos de terra com cortes e aterros, detonações em formações rochosas e soluções arrojadas para transpor as acentuadas declividades do terreno.

A Figura 06 documenta esse processo, registrando operários e especialistas em plena atividade durante a construção da Estrada de Ferro Caxias–Montenegro, em 1909. O registro fotográfico, demonstra a magnitude dos trabalhos realizados naquele contexto geográfico de elevada complexidade.

Figura 6 - Operários e técnicos na construção da estrada de ferro



Fonte: Fotografia de Domingos Mancuso. Acervo: Renan Carlos Mancuso. Disponível em: [caxiaspormancuso.blogspot.com](http://caxiaspormancuso.blogspot.com). Acesso em: 10 nov. 2024.

Esse acervo fotográfico e documental constitui fonte primária de grande valor para a análise das soluções de engenharia implementadas no período. Os registros revelam não apenas os métodos empregados, mas também a organização do trabalho e a mobilização de pessoal e materiais em um contexto de limitações tecnológicas expressivas.

A observação atenta desses documentos históricos elucida a magnitude do

feito que representou a construção dessa ferrovia. Mesmo na contemporaneidade, com recursos tecnológicos avançados, empreendimentos dessa envergadura demandariam sofisticada capacidade operacional, rigoroso planejamento logístico e expressivo aporte financeiro.

Quando contextualizada nos parâmetros disponíveis no início do século XX, esta realização assume dimensão ainda mais impressionante. O feito revela a competência do corpo científico e da força de trabalho envolvidos que, em atuação coordenada, superaram condições topográficas adversas e restrições instrumentais. Assim, concretizaram, em prazos surpreendentemente exíguos, uma obra de infraestrutura transformadora para a região.

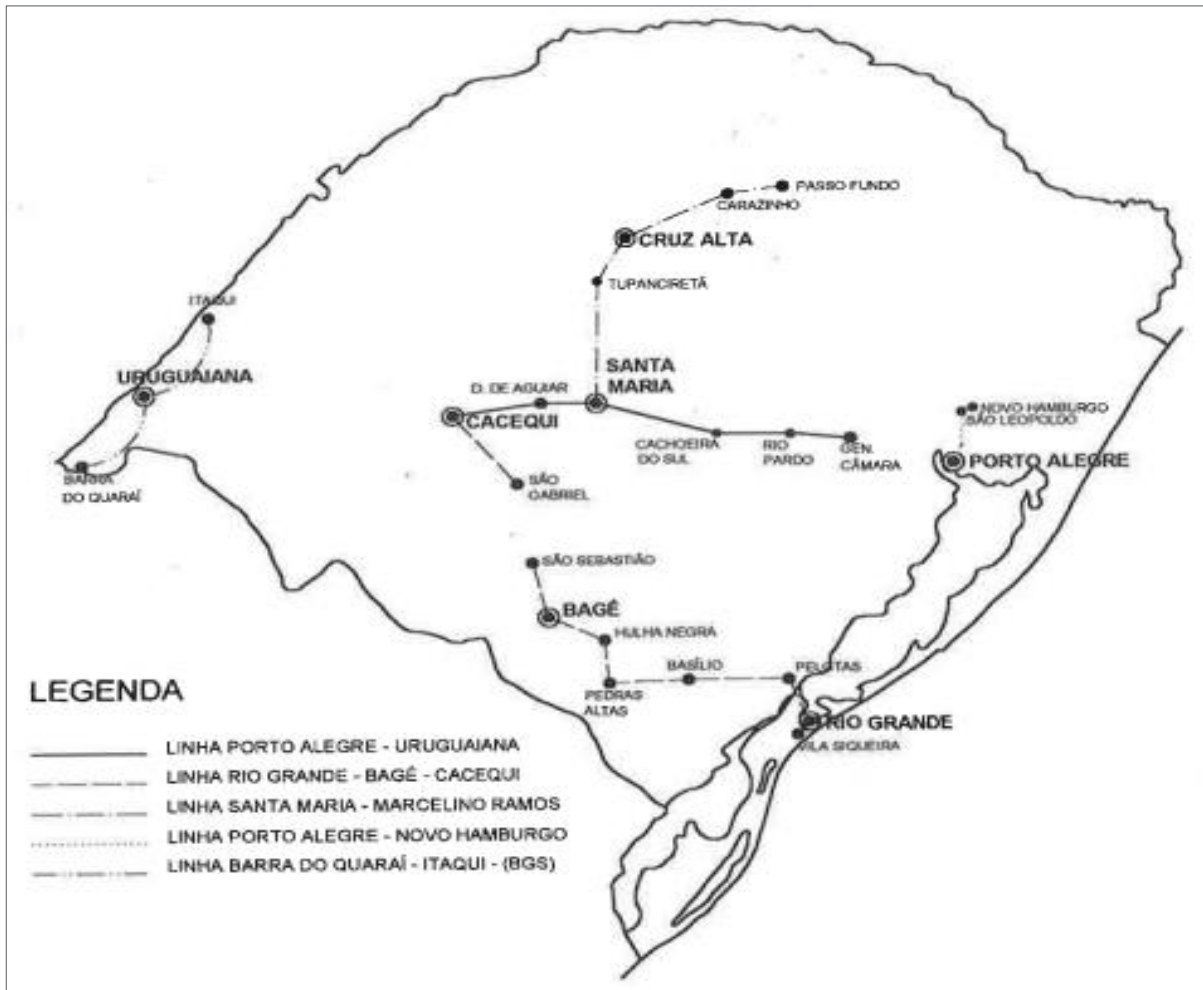
Para compreender o contexto mais amplo da expansão ferroviária, é necessário examinar a evolução histórica da malha regional. A primeira ferrovia gaúcha teve início em 1869, quando foi assinado contrato com John Mac Ginity para sua construção e exploração. Em 1870, foi incorporada na Inglaterra a empresa The Porto Alegre & New Hamburg Brazilian Railway Company Limited, responsável pela inauguração, em 1874, do primeiro trecho ferroviário entre Porto Alegre e São Leopoldo (IPHAE, 2002).

Nas décadas seguintes, outras companhias expandiram as linhas férreas pelo estado, até que em 1898 ocorreu o arrendamento da linha Porto Alegre-Uruguaiana à Companhia Auxiliaire. Esta sociedade anônima de origem belga, sediada em Bruxelas, integrava o grupo Compagnie Générale des Chemins de Fer Secondaire, que já operava sistemas ferroviários na Europa e em outros continentes (DIAS, 1986).

O mapa esquemático de 1898 (Figura 07) demonstra que, naquele momento, a configuração da malha conectava Porto Alegre apenas até Novo Hamburgo. Paralelamente, as demais linhas se dispersavam pelo interior do estado sem conexão direta com a capital. Em 1905, o contrato com a Auxiliaire foi ampliado, consolidando sua posição na gestão ferroviária estadual.

Contudo, a execução específica do trecho Montenegro-Caxias seria realizada por outra empresa contratada para este fim.

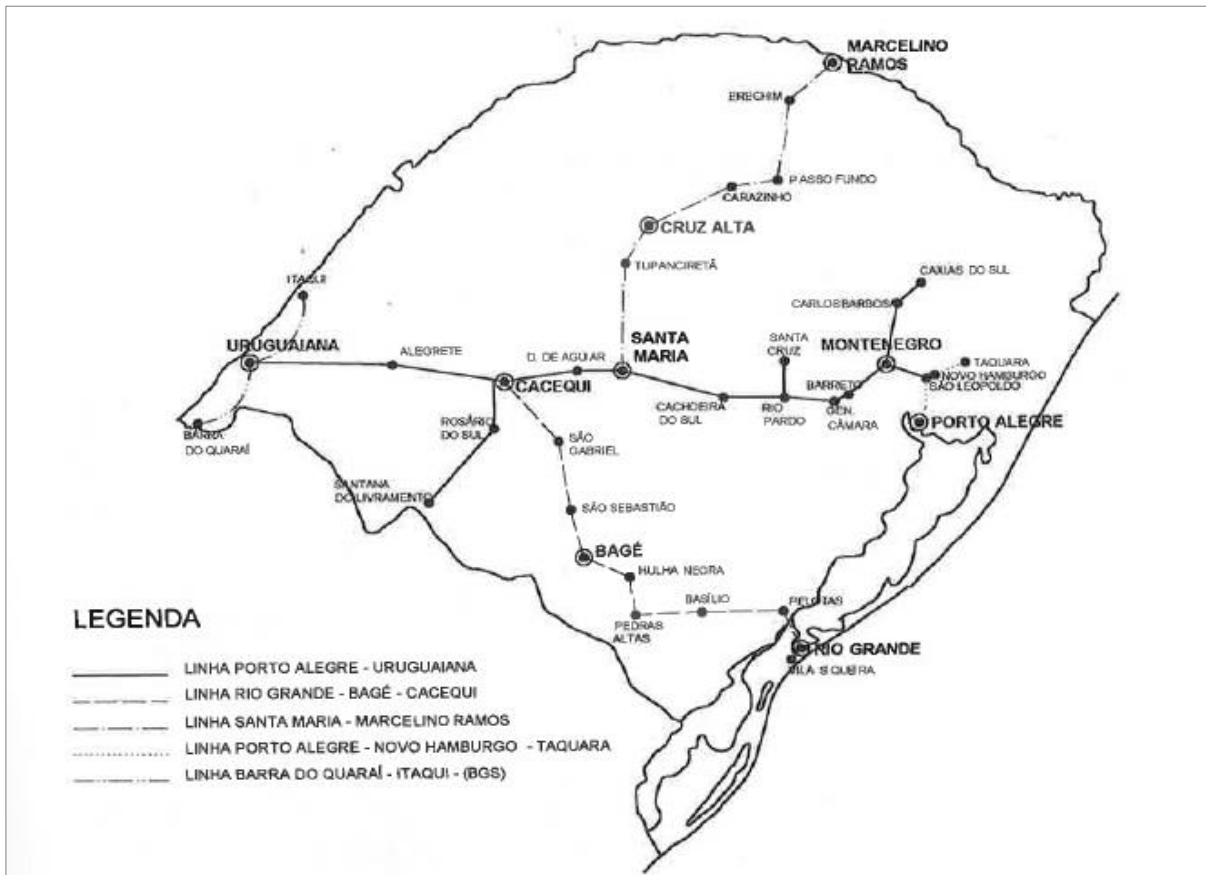
Figura 7 - Mapa esquemático da Malha Ferroviária do Rio Grande do Sul – situação em 1898, com o arrendamento das Estradas de Ferro Federais pela Companhia Auxiliare



Fonte: Adaptado de IPHAE (2002, p. 22).

A integração completa entre as regiões produtivas da serra e Porto Alegre só se consolidaria em 1910, conforme evidencia a Figura 8.

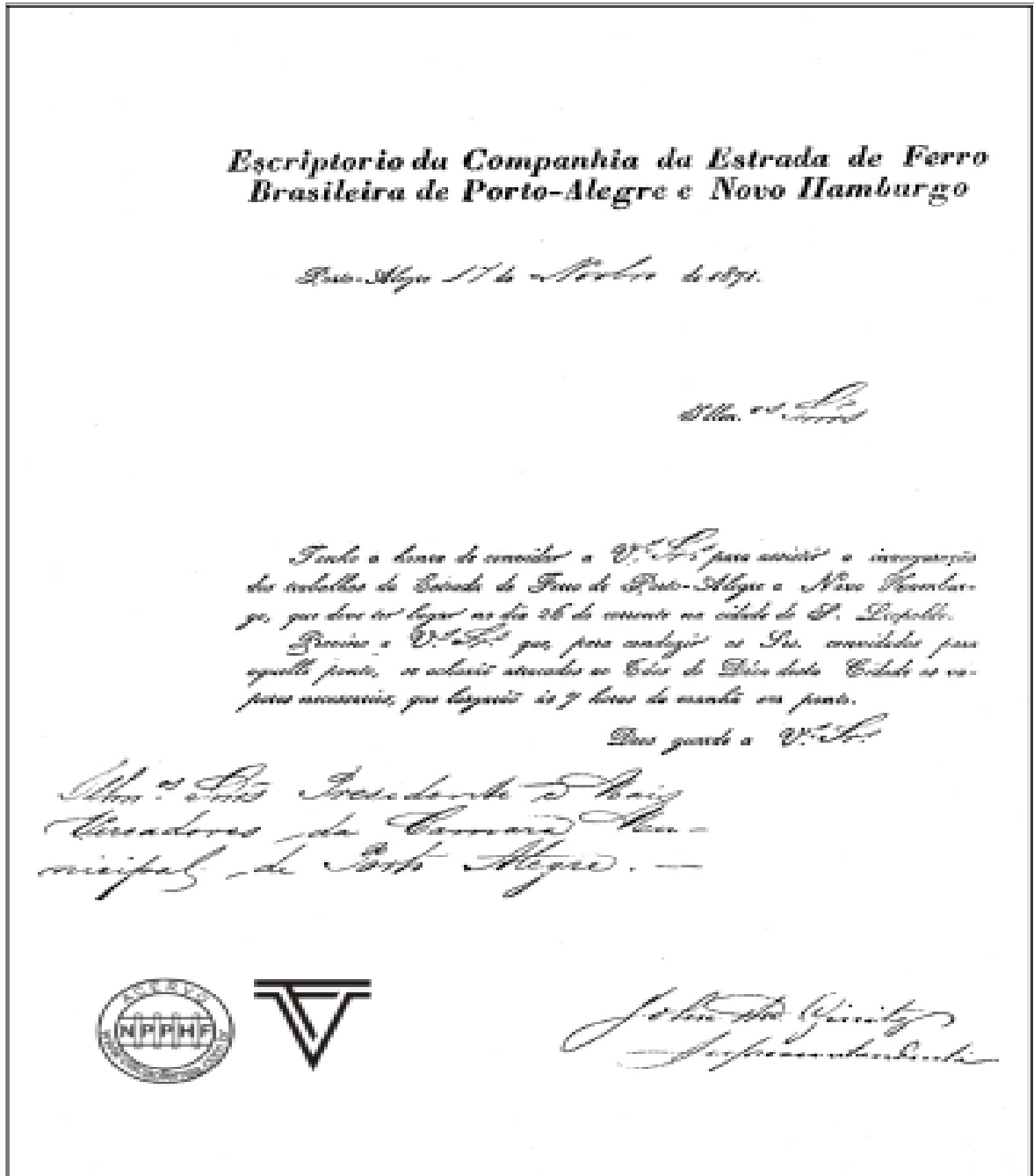
Figura 8 - Mapa esquemático da Malha Ferroviária do Rio Grande do Sul em 1910



Fonte: Adaptado de IPHAE (2002, p. 22).

A cerimônia de início da construção da primeira estrada de ferro na Província de São Pedro do Rio Grande do Sul ocorreu em 26 de novembro de 1871, representando um marco significativo para o desenvolvimento regional. Durante o evento, o presidente da Província, Conselheiro Jerônimo Martiniano Figueira de Mello, iniciou simbolicamente os trabalhos de construção. Este momento histórico está documentado no convite oficial mostrado na Figura 9, material que ilustra a formalidade e a importância atribuída à ocasião pelas autoridades provinciais.

Figura 9 - Convite para a cerimônia de início dos trabalhos e lançamento da pedra fundamental, para a construção da Estação Ferroviária de São Leopoldo em 26/11/1871



Fonte: Winckler (entre 1980 e 2023).

#### 4.1 DA COLONIZAÇÃO AOS CAMINHOS INICIAIS: O PERÍODO PRÉ-FERROVIÁRIO (1875-1905)

O processo de ocupação territorial da Região Nordeste do Rio Grande do Sul foi consolidado com a chegada de imigrantes europeus a partir de 1875, com expressiva presença italiana. Esta área, devido à sua localização geográfica e

características topográficas, apresentava obstáculos consideráveis para o acesso e povoamento espontâneo. A presença desses contingentes europeus foi essencial para superar tais obstáculos e estabelecer um assentamento efetivo nessa parte do estado (Machado, 2001).

Esta colonização diversificada não só trouxe novas comunidades, mas também impulsionou transformações econômicas e sociais profundas que pavimentaram o caminho para o desenvolvimento subsequente da região. A vinda destes imigrantes foi motivada por uma visão idealizada do Novo Mundo, como observa Grosselli: “A América era vista como possibilidade de mudança radical e para melhor, da vida dificultosa de todos os dias, uma catarse que teria podido zerar as desgraças quotidianas para recolocar tudo sobre a bitola do otimismo” (Grosselli, 1987, p. 91).

Esta perspectiva idealizada do continente americano constituiu poderoso motor migratório para famílias inteiras que enfrentavam dificuldades econômicas e sociais na Itália do século XIX. Segundo Machado (2001), no contexto brasileiro, a política imigratória respondia a múltiplas necessidades: substituição da mão de obra escravizada em processo de abolição, ocupação de terras consideradas devolutas e incremento das atividades comerciais e industriais emergentes.

Figura 10 - Travessia de imigrantes em trecho do rio Caí, final do século XIX. Autoria desconhecida



Fonte: Acervo AHMJSA. Doação: Venus Brunetta Gazzola.

A Figura 10 revela uma das muitas adversidades enfrentadas pelos

imigrantes em sua jornada: a travessia do rio Caí. Esta etapa determinante no percurso entre Porto Alegre e as colônias da Serra não era apenas um obstáculo físico, mas também simbolizava a transição para a nova vida que os aguardava nas terras coloniais.

As limitações de locomoção, retratadas nesta fotografia histórica, continuariam sendo um dos principais entraves ao progresso local nas décadas seguintes. Mais que um simples ponto de embarque e desembarque, este porto fluvial representava a tênue linha que conectava o mundo colonial ao restante da província. Ali, entre sacas de produtos coloniais e mercadorias vindas da capital, pulsava a vida econômica da nascente comunidade.

A Província de São Pedro do Rio Grande do Sul acolheu um contingente significativo desses imigrantes, oriundos principalmente da península itálica, entre 1875 e 1914. No contexto do século XIX, conforme analisado por Pesavento (1994), havia um esforço do governo para reduzir a influência das elites tradicionais locais, equilibrando o poder socioeconômico no território.

Além disso, buscava-se diversificar a produção, introduzindo novas culturas e atividades. Essa mudança visava não só fortalecer a economia interna, mas também diminuir a dependência de produtos importados, contribuindo para um equilíbrio mais saudável na balança comercial.

Em 1870, por ato de 24 de maio, o Presidente da Província, João Sertório, criou as colônias Conde d'Eu e Dona Isabel em uma área de 32 léguas cedidas pelo Governo Imperial. Nesse mesmo ano, foi incumbido ao Major Palmeiro a responsabilidade de discriminar, medir e demarcar lotes nas colônias referidas. Em 1875, estabeleceu-se a colônia Fundos de Nova Palmira, que posteriormente seria conhecida como Caxias.

Os imigrantes, em sua maioria agricultores e artesãos, adaptaram suas técnicas agrícolas simples e de artesanato às condições locais. Eles produziam diversos itens como utensílios, móveis, vinhos, além de produtos de curtume e olarias (Nor; Maschio, 1982). Entre as esculturas em madeira, as autoras mencionam imagens de santos, evidenciando a presença significativa da religiosidade católica no cotidiano colonial.

A partir destes registros, é possível inferir que esta diversidade artesanal desempenhou dupla função. Além de seu papel econômico imediato, contribuiu para o fortalecimento dos laços culturais e comunitários. Estes elementos constituíram

importantes fatores de coesão social em um contexto de adaptação a um território desconhecido.

Esta interpretação encontra respaldo nos estudos de Manfroi (2001), que destaca o papel das práticas culturais e religiosas na manutenção da identidade coletiva dos imigrantes italianos na serra gaúcha.

Os estudos de Frosi e Mioranza (1975) sobre a evolução econômica da região colonial italiana identificam três fases distintas em seu desenvolvimento. A primeira, correspondente ao período abordado nesta seção (1875-1910), caracterizou-se por uma economia predominantemente agrícola de subsistência.

Nesta fase inicial, os colonos produziam primordialmente para o consumo familiar, comercializando apenas os excedentes. Este modelo produtivo estabeleceu as bases econômicas que, posteriormente, seriam transformadas com a chegada da ferrovia.

Criada para receber imigrantes, desde cedo a Colônia Caxias aspirou a boas estradas. Estas eram necessárias para garantir não só a comunicação com outras localidades, mas também a circulação interna, ligando a sede às linhas, léguas e travessões. Inicialmente foi aberta a estrada Visconde do Rio Branco. Ela partia dos entroncamentos das atuais avenidas Júlio de Castilhos com Marechal Floriano e findava em São Sebastião do Caí.

Figura 11 - Cais do Porto (1888) - São Sebastião do Caí, RS



Fonte: Acervo Museu Histórico Vale do Caí.

A Figura 11 mostra o Cais do Porto em São Sebastião do Caí em 1888, ponto estratégico para o escoamento da produção colonial. Este porto fluvial representava o principal elo de ligação entre a região colonial e a capital, Porto Alegre, evidenciando a importância do transporte hidroviário antes da chegada da ferrovia.

Conforme documenta Machado (2001), na década de 1880, a colônia de Caxias foi elevada à condição de 5º distrito do município, mantendo essa condição até 1890, quando alcançou a emancipação e passou a se chamar oficialmente Vila de Santa Tereza de Caxias. Apesar dessa autonomia política, sua economia ainda dependia fortemente do comércio externo via São Sebastião do Caí, que, devido à sua localização estratégica, era a principal conexão com Porto Alegre.

A região experimentou um crescimento econômico significativo no final do século XIX e início do século XX. Mesmo enfrentando contingências estruturais, como a dependência de meios de transporte rudimentares e estradas em condições precárias, Caxias do Sul conseguiu criar um ambiente propício ao desenvolvimento industrial. Em 1900, a presença de 223 estabelecimentos industriais e 168 casas comerciais demonstrava o dinamismo econômico local.

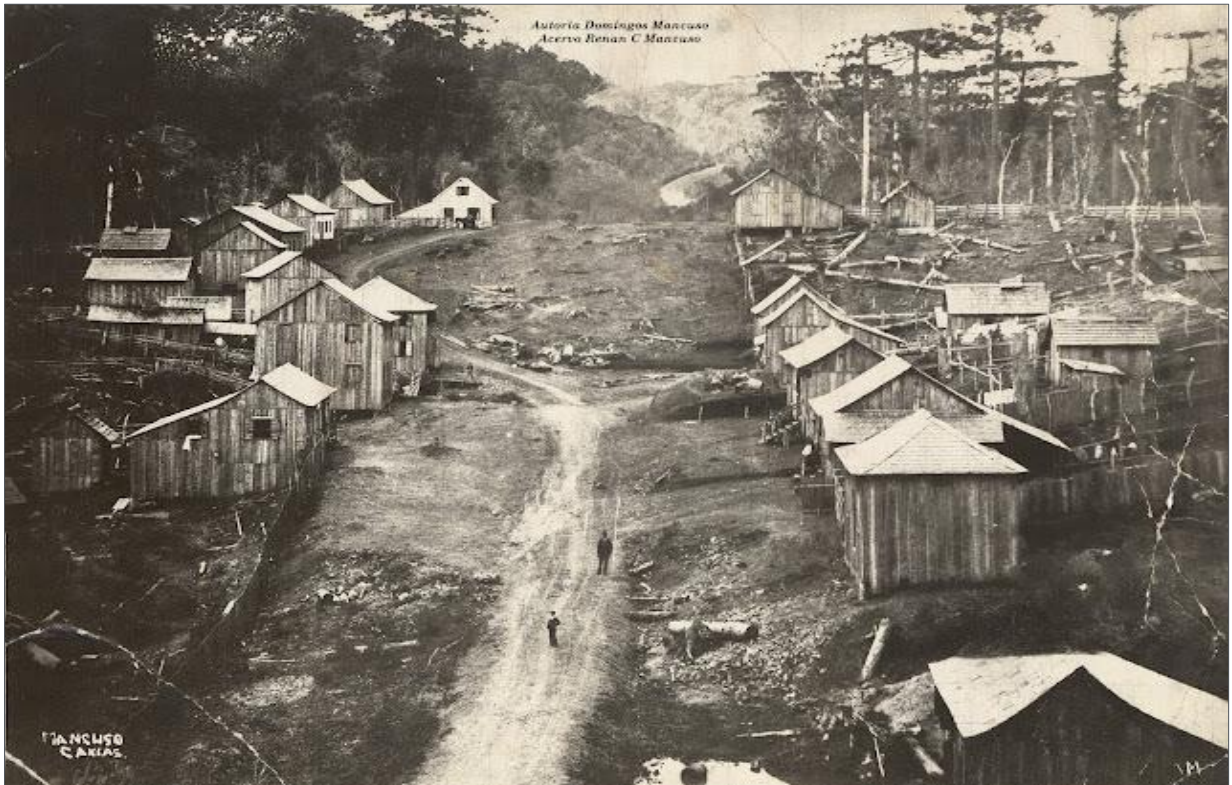
No final do século XIX, após os entraves iniciais na formação da Colônia Caxias, a "Villa" já contava com mais de 100 estabelecimentos comerciais. No entanto, continuavam a existir fortes demandas por melhorias na infraestrutura local (Machado, 2001).

A Figura 12 mostra uma visão parcial de Caxias do Sul em 1880, com a estrada central que se tornou a Rua Silveira Martins, conhecida também como "Rua Grande" e atual Avenida Júlio de Castilhos, revelando os primeiros traços do crescimento urbano.

Outra representação importante é a vista da antiga Colônia Caxias, capturada em uma pintura de V. Gervásio, possivelmente produzida em 1880, e reproduzida fotograficamente por Domingos Mancuso. Este registro retrata a Rua Silveira Martins e foi utilizado na construção da réplica de Caxias 1886, no Parque da Festa da Uva (Figura 13).

Segundo Renan Carlos Mancuso, neto do fotógrafo Domingos Mancuso e autor do Blog Caxias por Mancuso, essa pintura "somente se tornou conhecida através da foto reprodução de Domingos Mancuso" (Mancuso, 2024, [s./p.]).

Figura 12 - Visão parcial de Caxias do Sul em 1880



Fonte: Fotografia de Domingos Mancuso. Acervo: Renan Carlos Mancuso. Disponível em: [caxiaspormancuso.blogspot.com](http://caxiaspormancuso.blogspot.com). Acesso em: 10 nov. 2024.

Figura 13 - Vista parcial da antiga Colônia Caxias. Atual Av. Júlio de Castilhos. Ano 1880



Fonte: Reprodução em Fotografia de V. Gervásio por Domingos Mancuso. Acervo: Renan Carlos Mancuso. Disponível em: [caxiaspormancuso.blogspot.com](http://caxiaspormancuso.blogspot.com). Acesso em: 10 nov. 2024.

Um símbolo inconfundível da colonização italiana no Rio Grande do Sul é a fotografia da Família Boff, tirada em 1904, que destaca figuras importantes da época (Figura 14). Esse retrato foi exibido em vários filmes e documentários, além de ter sido capa da revista História da Biblioteca Nacional, na edição de setembro de 2013.

Figura 14 - Vida Colonial - Família Boff



Fonte: Fotografia de Domingos Mancuso. Acervo: Renan Carlos Mancuso. Disponível em: [caxiaspormancuso.blogspot.com](http://caxiaspormancuso.blogspot.com). Acesso em: 10 nov. 2024.

A riqueza histórica capturada nos documentos visuais da época ressalta tanto o progresso quanto às adversidades enfrentadas pela população colonial. A infraestrutura precária impactava diretamente o cotidiano e limitava o desenvolvimento regional.

Estas condições evidenciam o contexto que antecedeu a chegada da ferrovia, cuja implantação representaria uma transformação significativa nas dinâmicas econômicas e sociais locais. As limitações dos meios de transporte disponíveis até então constituíam um dos principais entraves à expansão comercial e industrial da região, problema que seria parcialmente solucionado com a nova infraestrutura ferroviária. “As estradas eram péssimas, sendo comum apresentarem trechos intrafegáveis. A produção escoava em lombos de burros e carretas até São

Sebastião do Caí, de onde seguia em embarcações fluviais até Porto Alegre” (Ancarani, 1905, n. 19).

Este cenário de precariedade logística gerava consequências econômicas expressivas, incluindo perdas de mercadorias durante o transporte, o que tornava o escoamento da produção não apenas arriscado, mas também financeiramente oneroso (Jornal O Caxiense, 13 de novembro de 1897, p. 2-3). O relato contemporâneo de Pesciolini (1914) ilustra vividamente as dificuldades enfrentadas pelos colonos:

Pessoas e moradores, para chegar à Capital, tinham que percorrer 66 quilômetros a cavalo, ou em carreta, por estradas normalmente péssimas até São Sebastião do Caí e lá embarcar em um vapor que em 8 a 10 horas, sobre o rio Caí, percorria os 122 quilômetros que os separa de Porto Alegre. (Pesciolini, 1914, n. 19).

A questão da circulação e do transporte, embora não conceituada como "mobilidade" no século XIX, constituía preocupação central para os habitantes da zona colonial, como evidenciam os relatos e documentos da época. Os jornais locais, como O Caxiense, frequentemente publicavam artigos sobre as dificuldades de deslocamento e suas consequências econômicas (Giron, 1996).

As correspondências entre lideranças coloniais e autoridades provinciais também revelam a centralidade desta questão, com repetidos pedidos de melhorias nas estradas e caminhos (Machado, 2001).

Estas evidências históricas dialogam com o que a literatura contemporânea viria a sistematizar como estudos de mobilidade. Quando Tagore e Skidar (1995) definem mobilidade como a capacidade de deslocamento entre diferentes localidades, condicionada pelo desempenho dos sistemas de transporte, oferecem um quadro conceitual que nos ajuda a compreender, sem anacronismos, a dimensão dos obstáculos enfrentados pelos colonos.

A precariedade das estradas e a ausência de meios de transporte eficientes representavam não apenas dificuldades logísticas, mas verdadeiros entraves à circulação de pessoas, mercadorias e ideias, afetando múltiplas dimensões da vida social e econômica regional.

Neste contexto de isolamento relativo e dificuldades logísticas, a intervenção política tornou-se decisiva para as perspectivas de crescimento regional. Júlio de Castilhos, então Presidente do Estado do Rio Grande do Sul, demonstrou percepção

estratégica ao reconhecer o potencial econômico do território colonial e identificar na precariedade dos transportes um relevante gargalo a ser superado.

Em 1885, durante visita oficial ao território, pôde avaliar pessoalmente tanto o dinamismo econômico local quanto os desafios infraestruturais que limitavam sua expansão plena. Impressionado com o progresso alcançado apesar das adversidades, foi nesta ocasião que ele conferiu à localidade a designação de "pérola das colônias".

A visita oficial tinha duplo propósito, qual seja diagnosticar o avanço das principais colônias e implementar sua política governamental, que priorizava a imigração e os transportes como motores de progresso. Foi nesse contexto histórico que a futura Caxias recebeu a promessa da tão almejada ligação ferroviária com Porto Alegre (Machado, 2001).

#### 4.2 TRILHOS NA SERRA: DESAFIOS TÉCNICOS E EXECUÇÃO DA FERROVIA MONTENEGRO-CAXIAS (1898-1910)

Com o avanço da ocupação e do desenvolvimento econômico, especialmente nas áreas de colonização italiana, o governo estadual lançou, ainda em 1898, a concorrência para o prolongamento da Estrada de Ferro Porto Alegre–Novo Hamburgo até Caxias do Sul. Tal iniciativa esteve alinhada ao crescimento industrial e agrícola da zona colonial, consolidando a ferrovia como elemento essencial para o escoamento da produção e a integração dos novos centros urbanos (IPHAE, 2002).

Esse estágio de expansão foi resultado do arrendamento, em 1898, das Estradas de Ferro Federais à Companhia Auxiliaire, uma sociedade anônima de origem belga, com sede em Bruxelas. A empresa era parte do grupo Compagnie Générale des Chemins de Fer Secondaire, que atuava na Europa e em outros continentes, conforme registrado por Dias (1986).

Os estudos iniciais para a concretização da promessa de Júlio de Castilhos previam que a estrada de ferro para Caxias partisse de Novo Hamburgo, o que posteriormente foi alterado, definindo-se a implementação do ramal a partir de Montenegro, sob a justificativa de abranger um número maior de localidades (IPHAE, 2002).

Em outubro de 1905, foi assinado em Santa Maria o contrato de empreitada entre a Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer au Brésil e a Empresa Oppitz &

Gomes. A companhia belga, arrendatária da quase totalidade das ferrovias no Rio Grande do Sul naquele período, contratou a execução de parte da nova estrada de ferro destinada a conectar a nascente indústria do território colonial às principais praças de comércio do Estado. A empresa contratada foi formada por apenas dois sócios: o engenheiro Fernando Oppitz, austríaco naturalizado brasileiro, e o espanhol Constantino Gomes. Segundo Kliemann (1977), esta sociedade empresarial foi criada especificamente para realizar esta empreitada, tendo sido dissolvida em 1911, apenas um ano após a conclusão do trecho ferroviário.

Machado (2001) analisa como a ferrovia Montenegro-Caxias representou um elemento transformador para a área colonial do nordeste gaúcho, predominantemente ocupada por imigrantes italianos e seus descendentes. A autora destaca que, ao conectar esta região aos principais centros comerciais do estado, a linha reduziu significativamente o isolamento geográfico que caracterizava o território desde sua colonização na década de 1870.

Esta nova infraestrutura acelerou o escoamento da produção local, especialmente vinhos, grãos e produtos manufaturados, e intensificou as trocas comerciais e culturais com outras localidades.

A implementação deste eixo ferroviário, segundo a mesma pesquisadora, não foi obra do acaso, mas resultado de uma política deliberada do governo estadual. Iniciada durante a administração de Júlio de Castilhos e continuada por Borges de Medeiros, a implantação da estrada de ferro Montenegro-Caxias do Sul refletia os preceitos positivistas que orientavam a gestão pública gaúcha naquele período. Estes governantes adotaram medidas estratégicas para incrementar a industrialização e acelerar o desenvolvimento regional, entre as quais figurava a modernização dos meios de transporte.

Ao dotar Caxias do Sul com o que havia de mais eficaz em termos de infraestrutura de transportes, o governo estadual demonstrava reconhecer o potencial econômico da zona e investia deliberadamente em seu futuro industrial.

As obras tiveram início após a contratação das empresas Irmãos Corrêa e Legendre, que ficou responsável por metade do trecho, e Oppitz & Gomes, que executou os trabalhos do restante do percurso até Caxias (IPHAE, 2002, p. 75).

Em contraste com a relativa facilidade topográfica do trecho Porto Alegre–São Leopoldo, a Serra Gaúcha apresentava obstáculos construtivos substanciais para os padrões técnicos do início do século XX. A implantação da linha férrea exigiu cortes

em formações rochosas, superação de gradientes acentuados e a execução de obras de arte em terreno acidentado.

Estas intervenções foram realizadas predominantemente com força de trabalho manual, empregando técnicas tradicionais de escavação, desmonte de rochas e movimentação de terra. Os operários utilizavam ferramentas como picaretas, pás, marretas e explosivos rudimentares para os cortes mais difíceis, enquanto a tração animal era empregada para o transporte de materiais em distâncias curtas.

As Figuras 15 a 22 documentam esses momentos, mostrando operários e técnicos conduzindo as atividades que atestam o intenso esforço manual e a engenhosidade logística que caracterizaram esta fascinante empreitada.

Figura 15 - Equipe técnica em trecho das obras da estrada de ferro Montenegro a Caxias. Ano 1908



Fonte: Fotografia de Domingos Mancuso. Acervo: Renan Carlos Mancuso. Disponível em: [caxiaspormancuso.blogspot.com](http://caxiaspormancuso.blogspot.com). Acesso em: 10 nov. 2024.

Figura 16 - Os trabalhadores da ferrovia. Ano 1909



Fonte: Fotografia de Domingos Mancuso. Acervo: Renan Carlos Mancuso. Disponível em: [caxiaspormancuso.blogspot.com](http://caxiaspormancuso.blogspot.com). Acesso em: 10 nov. 2024.

Figura 17 - Seção de desmonte de maciço rochoso. Ano 1909



Fonte: Fotografia de Domingos Mancuso. Acervo: Renan Carlos Mancuso. Disponível em: [caxiaspormancuso.blogspot.com](http://caxiaspormancuso.blogspot.com). Acesso em: 10 nov. 2024.

Figura 18 - Obras de terraplanagem da extensão da via. Ano 1909



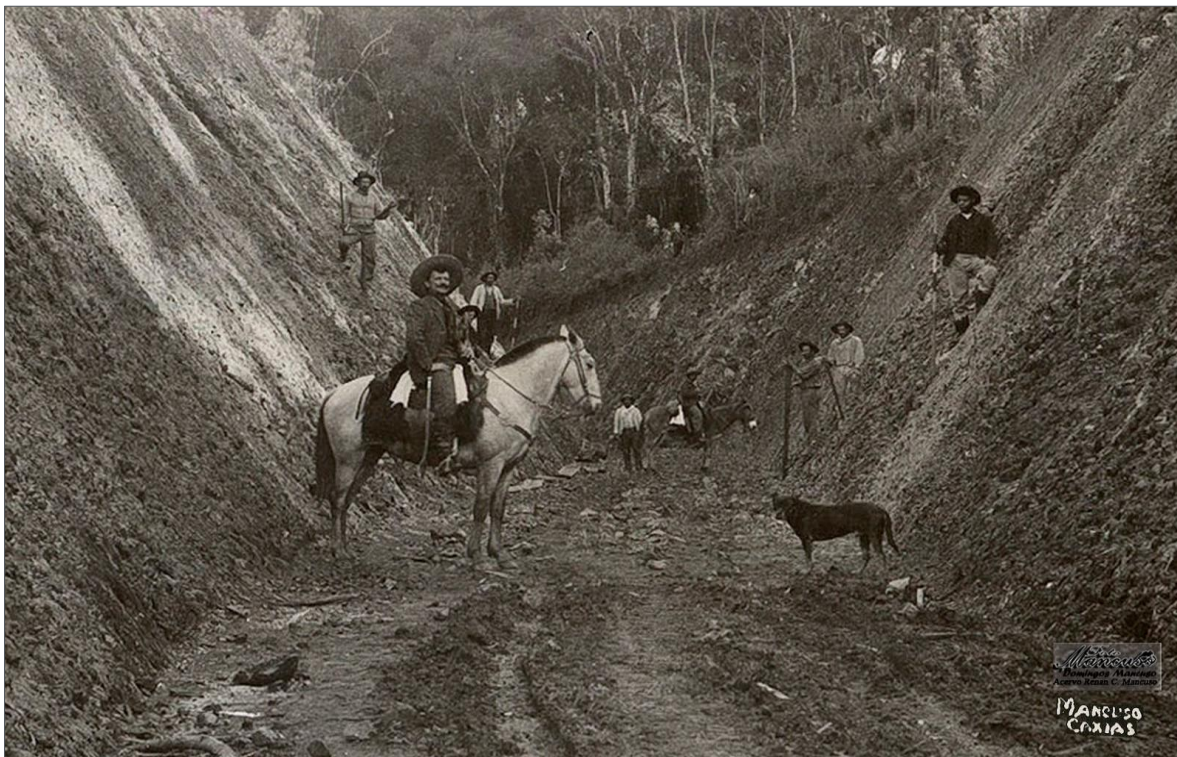
Fonte: Fotografia de Domingos Mancuso. Acervo: Renan Carlos Mancuso. Disponível em: [caxiaspormancuso.blogspot.com](http://caxiaspormancuso.blogspot.com). Acesso em: 10 nov. 2024.

Figura 19 - Técnicos supervisionando a etapa construtiva. Caxias do Sul. Ano 1909



Fonte: Fotografia de Domingos Mancuso. Acervo: Renan Carlos Mancuso. Disponível em: [caxiaspormancuso.blogspot.com](http://caxiaspormancuso.blogspot.com). Acesso em: 10 nov. 2024.

Figura 20 - Imagem de obras de execução de taludes, 1909



Fonte: Fotografia de Domingos Mancuso. Acervo: Renan Carlos Mancuso. Disponível em: [caxiaspormancuso.blogspot.com](http://caxiaspormancuso.blogspot.com). Acesso em: 10 nov. 2024.

Um aspecto marcante desse empreendimento, documentado na Figura 21, era o caráter autorreferente do processo, uma vez que a própria composição em construção transportava os materiais necessários para estender a linha. Como indica a legenda da fotografia, "O trem transportando sua estrada" registra etapas finais dos trabalhos, entre o término de 1909 e início de 1910, quando a locomotiva avançava conduzindo dormentes e trilhos para a conclusão dos últimos quilômetros da estrada de ferro ligando Caxias a Montenegro.

Figura 21 – “O TREM TRANSPORTANDO SUA ESTRADA”. Construção dos últimos quilômetros de trilhos. Entre o final do ano de 1909 e 1910



Fonte: Fotografia de Domingos Mancuso. Acervo: Renan Carlos Mancuso. Disponível em: [caxiaspormancuso.blogspot.com](http://caxiaspormancuso.blogspot.com). Acesso em: 10 nov. 2024.

As imagens apresentadas documentam não apenas um feito notável de engenharia, mas um capítulo fundamental na transformação socioeconômica da região serrana. A conclusão da linha férrea Montenegro-Caxias em 1910 representa a materialização de um projeto modernizador que transcendeu suas dimensões técnicas.

Em um período em que o Brasil buscava consolidar sua infraestrutura de locomoção, esta obra exemplifica a convergência entre políticas públicas desenvolvimentistas, diversos saberes técnicos e aproveitamento da força de trabalho local. A ferrovia, ao vencer os contrafortes da Serra Gaúcha, não apenas conectou geografias antes isoladas, mas também integrou economias, culturas e possibilidades produtivas.

O legado desta realização perdura principalmente nas mudanças territoriais e econômicas que desencadeou, tendo estabelecido padrões de ocupação e progresso que continuam a moldar a configuração territorial contemporânea. Mesmo após as profundas alterações nos sistemas de locomoção ocorridas ao longo do século XX, os impactos estruturais desta infraestrutura ferroviária permanecem evidentes na organização espacial e no dinamismo econômico da área serrana gaúcha.

### 4.3 A ESTAÇÃO FÉRREA COMO VETOR DE TRANSFORMAÇÃO URBANA E ECONÔMICA (1910-2025)

A inauguração da Estação Férrea de Caxias do Sul em 1º de junho de 1910 marcou o início de um novo capítulo na história da cidade, representando a materialização do projeto modernizador discutido na seção anterior. Este evento, que sucedeu a notável empreitada de construção da linha férrea através do relevo acidentado da região serrana, foi celebrado como momento de ruptura histórica pela comunidade local. O artigo "Nova Éra", publicado no periódico *O Brazil*, simboliza eloquentemente a percepção coletiva deste momento transformador. Em sua edição de 1º de junho de 1910, o jornal registrou: "Caxias desperta hoje, engalanada e numa vibração harmônica de supremo entusiasmo. Ei-la, aí está convertida em realidade a maior aspiração deste povo laborioso – a civilizadora do caminho de ferro" (*O Brazil*, 1910, p. 01-02).

Machado (2001, p. 180) sintetiza o significado deste momento ao observar que "a conclusão e inauguração da estrada de ferro permitia que Caxias saísse do isolamento a que se encontrava desde sua fundação". De fato, o encurtamento das distâncias e a ruptura do isolamento geográfico foram os impactos iniciais mais perceptíveis, reconfigurando as condições de comunicação do município e facilitando o intercâmbio com outras localidades.

A ferrovia atuou como catalisador para o crescimento industrial, agrícola e comercial, simplificando o escoamento da produção local e atraindo novos empreendimentos. Nesse contexto, Nör e Maschio (1982), ao analisarem os registros da Associação dos Comerciantes, documentam como a chegada dos trilhos reconfigurou as relações comerciais e impulsionou novos padrões de ocupação territorial. O progresso econômico trouxe consigo a necessidade de expansão e revisão do ordenamento urbano, com o surgimento de novos bairros, densificação das áreas já habitadas e demanda crescente por infraestrutura, como observa Tronca (2022) em sua obra, que documenta esta transformação.

Considerando estes impactos profundos e duradouros, esta seção examina a trajetória centenária da Estação Férrea (1910-2025), destacando seu papel como elemento estruturante do progresso urbano e o processo de sua transformação em patrimônio cultural oficialmente reconhecido. A análise fundamenta-se em um conjunto diversificado de fontes primárias, incluindo periódicos locais, atas da

administração municipal, registros fotográficos e documentos técnicos da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, buscando reconstruir os significados históricos atribuídos a este espaço ao longo do tempo e compreender as camadas de valor patrimonial que justificaram seu tombamento, apesar da problemática desconexão com a memória coletiva contemporânea identificada nesta pesquisa.

Para demonstrar a ruptura entre o significado histórico original da ferrovia e sua atual percepção pela comunidade, é fundamental recuperar a dimensão transformadora que essa edificação representou em seu momento inaugural. A reconstrução desse marco histórico, ofuscado na memória coletiva contemporânea, conforme identificado em nossa problemática, permite dimensionar a magnitude da perda simbólica ocorrida ao longo do tempo. O cenário estava meticulosamente preparado para o evento que ampliaria significativamente as possibilidades de crescimento de Caxias. Blume (2010), em sua crônica retrospectiva, reconstrói vividamente a atmosfera e o significado daquele dia histórico:

Caxias do Sul - Embora fosse quarta-feira, Caxias do Sul vestiu trajes dominicais naquele 1º de junho de 1910. Há dias os moradores do município, cujo sonho era ser cidade, preparavam vestidos, fatiotas e chapéus, especialmente chapéus, pois o que levavam na cabeça dava fé de que estavam afinados com a moda europeia. O lugarejo também estava há dias sendo enfeitado. O objetivo era nobilíssimo: recepcionar o trem, marcado para apitar na recém-construída Estação Férrea às 15h40min. Ninguém em sã consciência deixaria de comparecer ao evento. Com efeito, não há registro de que alguém tenha arrumado programa melhor (Blume, 2010, [s./p.]).

Esta descrição, embora elaborada um século após o acontecimento, captura o sentimento de expectativa e reconfiguração que permeava a comunidade. A chegada do trem não representava apenas um novo meio de transporte, mas simbolizava a conexão de Caxias com o mundo moderno, o fim da clausura geográfica que caracterizara sua existência desde a fundação. A cerimônia de inauguração, segundo Machado (2001), contou com grande festividade para receber o primeiro trem que chegou a Caxias.

A composição ferroviária trouxe autoridades estaduais e convidados especiais da gestão de Carlos Barbosa Gonçalves, presidente do estado e líder do Partido Republicano Rio-grandense. O jornal *O Brazil* (1910, p. 1-2) descreveu o evento como "um momento de consagração do progresso e da modernidade que finalmente alcançava os contrafortes da serra". Nor e Maschio (1982) destacam que a celebração transcendeu o caráter meramente protocolar, convertendo-se em uma

genuína manifestação de júbilo coletivo, como demonstra o registro fotográfico na Figura 22.

Figura 22 - Festividades na inauguração da Estação



Fonte: Acervo AHMJSA.

O simbolismo da chegada dos trilhos foi ainda amplificado por outro acontecimento histórico simultâneo: no mesmo dia da inauguração, a “Villa” foi elevada à categoria de cidade, em reconhecimento ao impacto transformador modernizador que a linha férrea prometia. A Figura 23 ilustra essa mudança com o telegrama enviado pelo presidente do Estado, Dr. Carlos Barbosa Gonçalves.

Essa sincronia entre a inauguração da estação e a elevação à cidade não foi casual. O Decreto Estadual nº 1.607, de 30 de abril de 1910 destaca essa relação em seu preâmbulo, ao afirmar que “[...] o movimento comercial e industrial, da Villa de Caxias cada vez avulta mais, principalmente após a sua ligação férrea a outros

centros, considerando também que este município conta actualmente população superior a trinta e duas mil almas [...].” (ANEXO C).

Figura 23 - Telegrama do presidente do Estado, Dr. Carlos Barbosa Gonçalves, enviado à Caxias, comunicando a elevação da vila à categoria de cidade

441910

Modelo 14

Carimbo da Estação

1 - JUN - 1911

**Rio Grande do Sul**

— — —

**TELEGRAPHO ESTADUAL**

Iniciaes dos telegraphistas

Ra - Jiv

Estação de \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 1911

Telegramma N.º 70 da Estação de 1.º de Junho N.º \_\_\_\_\_

Apresentado ás 7/25 pm do dia 1.º Junho

Demorado por \_\_\_\_\_

Numero de palavras 39 pagas S. N. R. de 10,55 pm

**Endereço:** { Coronel Tanerido Feijó  
Intendente Municipal - Caxias

Completando-me vivamente  
comvesso, vossos municipes grande me-  
thoramento estrada de ferro, communique  
vos accedi appello essa população lavran-  
do Decreto hoje, que eleva essa villa a  
categoria de cidade. Cordiais Saudações

**Nome do expeditor:** { Carlos Barbosa

0204.02

Fonte: AHMJS.A.

Essa menção explícita à conexão ferroviária como fator chave para a concessão do status de cidade demonstra a visão administrativa da época, que percebia o trem como um agente de modernização e avanço urbano. Os dados populacionais do período evidenciam a expansão demográfica que já ocorria antes da chegada dos trilhos (ANEXO D). Estes dados estão sintetizados na Tabela da Figura 24.

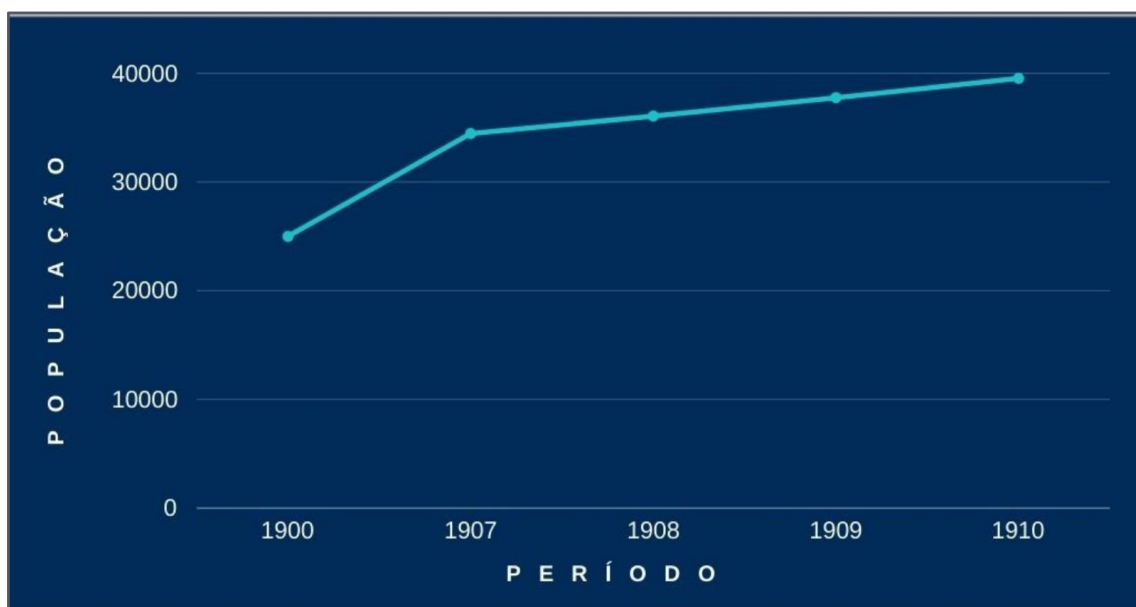
Figura 24 - Tabela da evolução da população de Caxias (1900-1920)

ANO	POPULAÇÃO	VARIAÇÃO PERCENTUAL
1900	24.997	-
1907	34.452	37,80%
1908	36.068	4,70%
1909	37.760	4,70%
1910	39.531	4,70%

Fonte: Dados em Brasil (1905, p. 85; 1928, p. 342). Elaborado pela autora (2024)

Para melhor visualização da tendência de crescimento populacional e seus períodos de aceleração, os mesmos dados foram representados graficamente na Figura 25.

Figura 25 - Crescimento populacional da Villa de Santa Tereza de Caxias de 1900 a 1910



Fonte: Dados em Brasil (1905, p. 85) para dados de 1900; Brasil (1928, p. 342) para dados de 1907 a 1910.

O aumento populacional entre 1900 e 1907 mostrou-se acentuado, com incremento de 37,8%, passando de aproximadamente 24.997 para 34.442 habitantes. Tal expansão deve ser analisada considerando dois fatores complementares. Primeiramente, a ampliação territorial do município com a criação e anexação de novos distritos. Nova Milano foi incorporada pelo Ato Municipal n.º

38, de 25 de setembro de 1902. Nova Pádua, por sua vez, foi anexada pelo Ato Municipal n.º 57, de 28 de janeiro de 1904. Em segundo lugar, a expectativa da chegada da estrada ferroviária possivelmente atraiu novos habitantes em busca das oportunidades econômicas que se vislumbravam.

A divisão administrativa de 1911 já apresentava o território municipal constituído por quatro distritos: Caxias, Nova Milano, Nova Pádua e Nova Trento. Esta organização refletia a crescente importância regional da nova cidade e estabelecia as bases territoriais sobre as quais a influência dos trilhos se faria sentir.

A configuração urbana inicial do entorno da estação refletia sua centralidade na vida econômica e social da recém-elevada cidade. O edifício da estação, construído com influências da arquitetura ferroviária europeia, destacava-se na paisagem urbana ainda predominantemente composta por construções de madeira (Figura 26). Este contraste arquitetônico materializava visualmente a transição entre o passado colonial e o futuro modernizador que a nova conexão prometia.

Figura 26 - Registro da inauguração da ferrovia. A estação integrada à paisagem urbana. 1910



Fonte: Fotografia de Domingos Mancuso. Acervo: Renan Carlos Mancuso. Disponível em: [caxiaspormancuso.blogspot.com](http://caxiaspormancuso.blogspot.com). Acesso em: 10 nov. 2024.

Os impactos imediatos da chegada da ferrovia manifestaram-se em múltiplas dimensões da vida urbana. No aspecto econômico, a nova conexão ferroviária permitiu a intensificação do comércio com outras regiões e o escoamento mais eficiente da produção local. Esta transformação é evidenciada nos estudos de Machado, que destaca o crescimento significativo das exportações após a inauguração da linha férrea ao observar que “As exportações de produtos coloniais também cresciam de forma significativa, especialmente depois da inauguração da estrada de ferro em 1º de junho de 1910, que passou a ligar o Município de Caxias à Capital do estado” (Machado, 2001, p. 118-119).

Este incremento nas exportações foi acompanhado por uma relevante ampliação do setor industrial, criando um ciclo virtuoso de progresso econômico. Analisando este período de crescimento acelerado, Giron (1979, p. 86) documenta a diversificação produtiva que ocorreu nas primeiras décadas após a chegada do trem, ao registrar que “O crescimento da indústria colonial se faz de modo intenso até 1925. De 1913 a 1925 surgem quatro indústrias metalúrgicas, fábricas de produtos químicos, de erva mate, de velas, de chapéus de cola, de tecidos e mesmo uma charqueada.”

Este avanço industrial pode ser interpretado como consequência direta da maior facilidade de escoamento da produção e da importação de maquinário e matérias-primas proporcionadas pela ferrovia. O que se observa é um processo de diversificação produtiva que ultrapassa a economia colonial tradicional, incorporando elementos da industrialização moderna que caracterizaria a identidade econômica da região nas décadas seguintes.

Para além dos aspectos econômicos, a ferrovia representou uma profunda transformação sociocultural em cidades interioranas brasileiras, fenômeno que se manifestou claramente em Caxias do Sul. Esta dimensão social da estação como espaço de encontro e novidade é capturada por Schoppa em sua análise sobre o impacto cultural das ferrovias no interior do Brasil: “O apelo popular do trem era muito grande, sobretudo nas localidades do interior brasileiro. Ir à estação era, antes do rádio e da televisão, o contato humano mais importante com as pessoas, com o novo” (Schoppa, 2003, p. 9).

Esta observação sobre o contexto nacional encontra ressonância específica nos periódicos locais da época, como o jornal Cidade de Caxias, que frequentemente noticiava chegadas e partidas de personalidades, bem como a

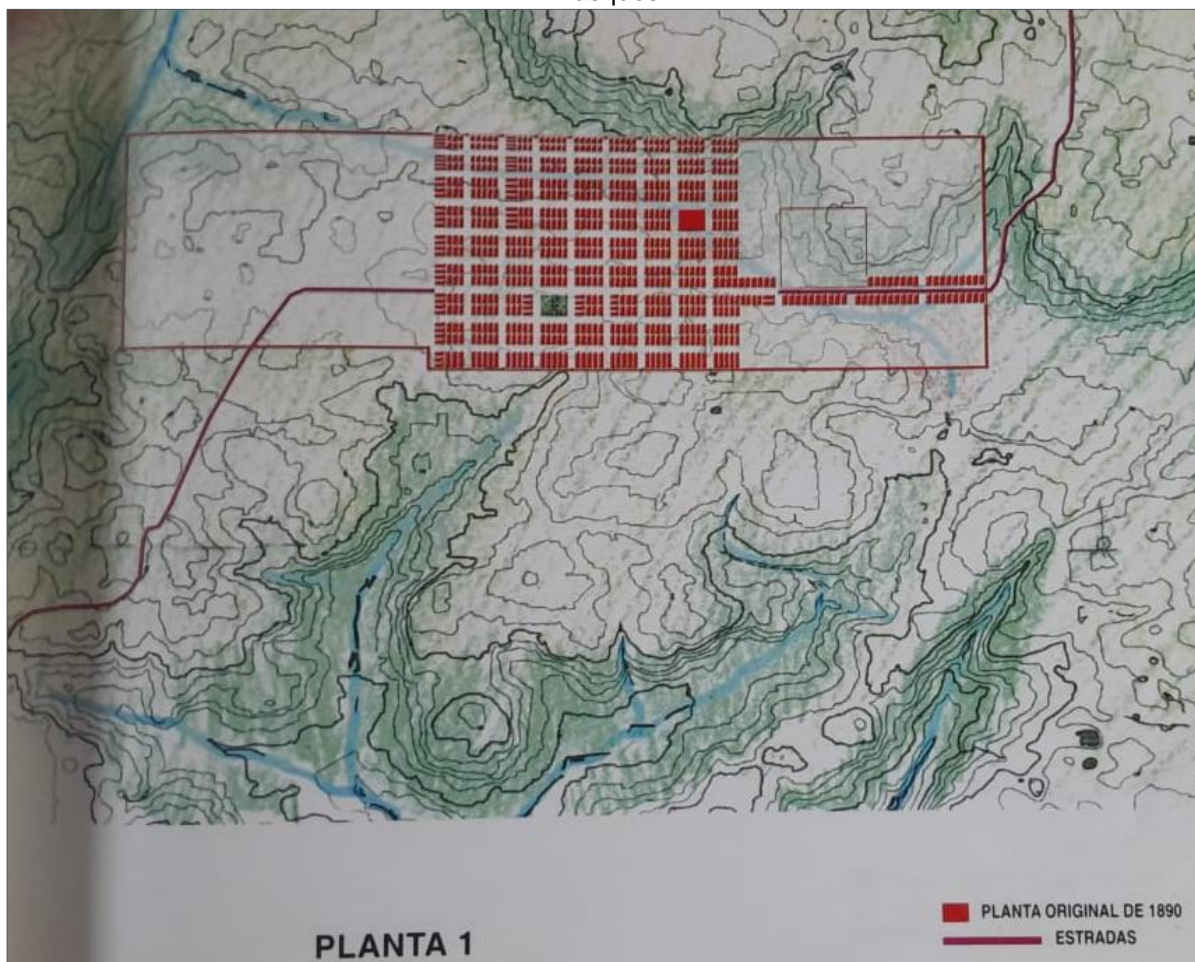
movimentação de mercadorias e correspondências (Cidade de Caxias, 1911-1912). Estas notícias, que ocupavam espaço significativo nas páginas do periódico, demonstram como a estação se tornou um ponto focal da vida social urbana. A estação ferroviária de Caxias transformou-se, assim, não apenas em um equipamento de locomoção, mas em um verdadeiro espaço de sociabilidade, alterando padrões de convivência e interação e reconfigurando as práticas culturais da comunidade local.

A introdução da ferrovia pode ser compreendida, portanto, como uma inovação tecnológica e social determinante para a modernização da sociedade caxiense, conforme sugerem as evidências analisadas. Os registros históricos e periódicos da época, como "*O Brazil*" (1909-1924), indicam que ela não apenas substituiria gradualmente as carroças coloniais e o transporte por mulas em estradas irregulares, mas também facilitaria a circulação de pessoas, ideias, equipamentos e insumos, ampliando o acesso ao mundo exterior e reconfigurando as relações sociais locais. Esta interpretação encontra respaldo tanto nos documentos oficiais que justificaram a elevação de Caxias à categoria de cidade quanto nas manifestações da imprensa local sobre o impacto da ferrovia no cotidiano da população.

Na dimensão urbanística, a análise comparativa de registros cadastrais e plantas históricas (Figuras 27 a 30) revela uma clara correlação entre a implantação da ferrovia e os padrões de expansão urbana de Caxias do Sul entre 1880 e 1948. As plantas utilizadas neste estudo, extraídas do livro "*Construindo uma cidade: História de Caxias do Sul - 1875/1950*" de Maria Abel Machado e do Arquivo Histórico Municipal João Spadari Adami (AHMJSA), documentam sistematicamente como o tecido urbano se transformou a partir da chegada da ferrovia.

A Figura 27 apresenta a configuração original de Caxias em 1880, com seu traçado inicial e as estradas disponíveis antes da chegada da ferrovia. Esta planta serve como referência para compreender as transformações subsequentes.

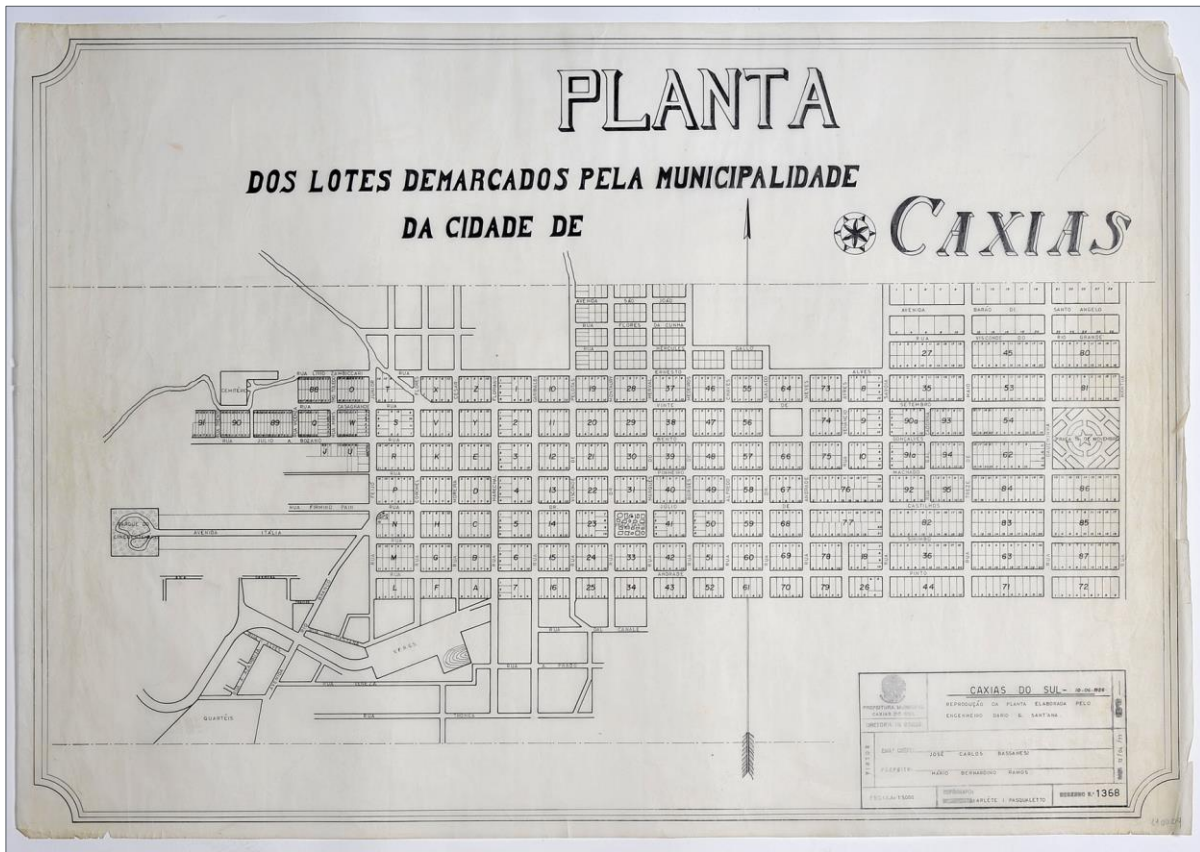
Figura 27 - Composição Original Caxias 1880. Revisão: Arq. Patrícia Paganella e Arq. Nelson Vasques



Fonte: Construindo uma cidade: História de Caxias do Sul - 1875/1950.

A Figura 28, reproduzindo Caxias em 1910, registra a primeira expansão urbana diretamente relacionada à ferrovia, formalizada pelo Ato 23 de 30 de novembro de 1910, que estendeu os limites urbanos do lado oeste, a partir da Rua Feijó Jr. até encontrar a estrada Rio Branco, na parte atravessada pela Viação Férrea e adjacências. Este ato municipal evidencia o reconhecimento oficial da necessidade de regulamentar e incorporar ao perímetro urbano o espaço utilizado pela estrada de ferro e sua estação, inaugurada naquele mesmo ano.

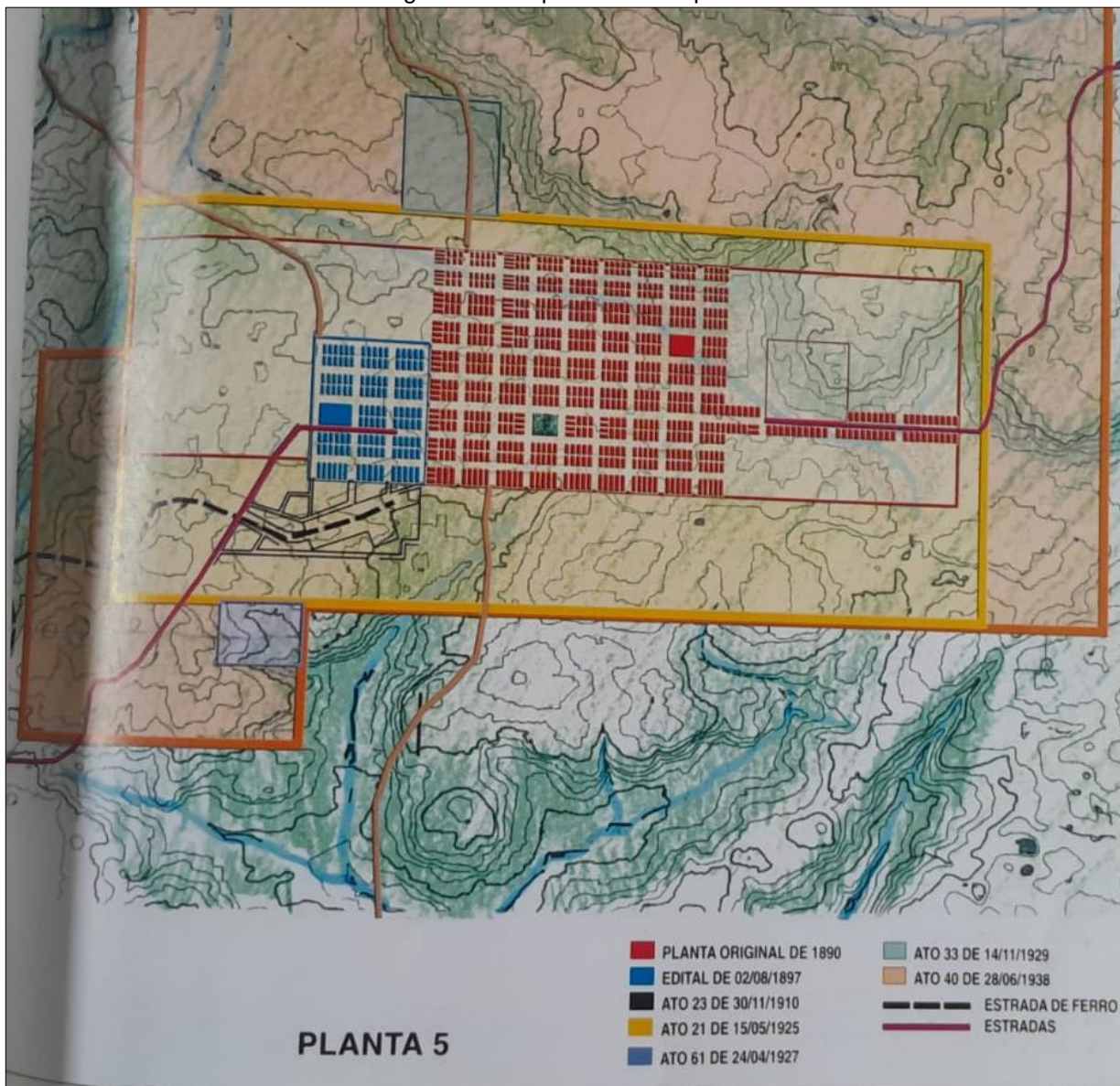
Figura 28 -Planta da zona urbana de Caxias, em 1910



Fonte: AHMJSA.

As expansões urbanas subsequentes, documentadas na Figura 29, sugerem como a presença da ferrovia influenciou as diretrizes iniciais de crescimento da cidade. O Ato 21 de 1925 ampliou a cidade nos sentidos norte-sul e leste-oeste, com notável expansão no entorno do sítio ferroviário e dos trilhos. Os atos posteriores – Ato 61 de 24/04/1927, Ato 33 de 14/11/1929 e Ato 40 de 28/06/1938 (este último representando a maior ampliação do perímetro urbano no período estudado) – estabeleceram as bases para um padrão de crescimento que reconhecia a importância da ferrovia na organização espacial, ainda que a plena industrialização e consolidação urbana viessem a se intensificar posteriormente, especialmente após a implantação da rodovia. Estas sucessivas ampliações do perímetro urbano parecem indicar tanto uma resposta ao crescimento populacional quanto uma antecipação das necessidades futuras de expansão, em um período em que a cidade começava a desenvolver suas primeiras atividades industriais de maior escala.

Figura 29 - Planta Conformação Caxias em 1938. Composição das Plantas. Revisão: Arq. Patrícia Paganella e Arq. Nelson Vasques

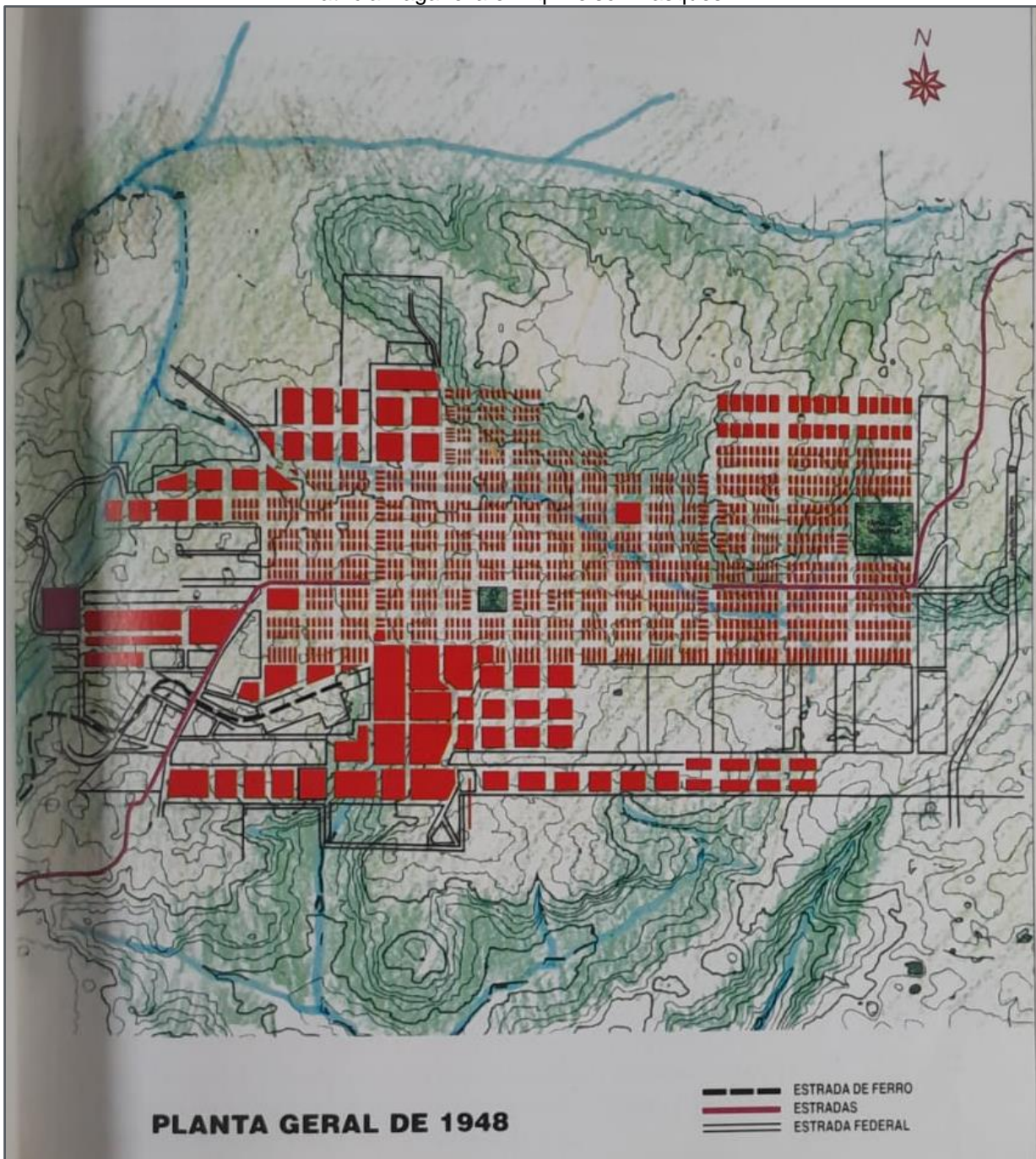


Fonte: Construindo uma cidade: História de Caxias do Sul - 1875/1950.

A consolidação deste padrão de crescimento urbano pode ser observada na Figura 30, que apresenta a configuração da cidade em 1948. Nesta planta, é possível verificar como a malha urbana se expandiu significativamente, mantendo a estação férrea como um importante nó articulador do espaço urbano, mesmo com o início da transição para o modal rodoviário que caracterizaria as décadas seguintes.

O exame desta sequência de plantas demonstra como a ferrovia não apenas modificou a configuração espacial existente, mas também condicionou as diretrizes de planejamento e expansão urbana por várias décadas após sua implantação.

Figura 30 - Planta Conformação Caxias do Sul em 1948. Composição das Plantas. Revisão: Arq. Patrícia Paganella e Arq. Nelson Vasques



Fonte: Construindo uma cidade: História de Caxias do Sul - 1875/1950.

Esta análise cartográfica, quando combinada com os documentos oficiais e relatos da época, possibilita compreender como a ferrovia atuou como elemento estruturante do desenvolvimento urbano de Caxias do Sul, estabelecendo eixos de crescimento e centralidades que permanecem reconhecíveis na estrutura da cidade contemporânea, mesmo após o declínio da atividade ferroviária.

Como fonte complementar às evidências documentais e cartográficas, recorreremos também à história oral, metodologia que permite acessar perspectivas e experiências vividas frequentemente ausentes na documentação oficial. O depoimento do Sr. João de Oliveira Viegas, ferroviário que trabalhou na estação de Caxias a partir da década de 1930, foi coletado em 2000 como parte do projeto de memória ferroviária do Arquivo Histórico Municipal. Embora posterior ao período inicial aqui analisado, seu testemunho oferece uma perspectiva valiosa sobre o impacto transformador da ferrovia, representando a visão de alguém que vivenciou o auge do funcionamento ferroviário na cidade.

A estação de Caxias, naquele tempo [...] a maioria das pessoas hoje em dia não conhece toda a história de Caxias do Sul, todo esse progresso [...] começou na estação ferroviária. Sem isso, se não tivesse aqui a estação ferroviária, nós seríamos aqui, Caxias seria [...] uma cidade pequena, assim com pouco destaque. (Viegas, 2000).

Particularmente significativa é sua observação sobre a transformação material da cidade, possibilitada pelo transporte ferroviário:

Caxias não poderia nem ter casas de alvenaria, por que como é que vocês vão transportar, por exemplo, areia pra construção? [...] Agora imagina, um metro de areia pesa 1.100 kg, é uma tonelada e 100 kg. [...] Como é que uma carroça puxada a cavalo, que não tinha, em 1910, quando começou a estrada, como é que uma carroça ia transportar esse peso? [...] Então, o que que se fazia aqui em Caxias? Era construída as casas de madeira [...] Caxias começou a ter as suas casas de alvenaria, esses prédios tudo, começou com a vinda da estrada de ferro, em 1910. (Viegas, 2000).

Essa observação sobre a viabilização de construções em alvenaria sustenta a investigação das alterações urbanísticas registradas nas plantas da cidade. É razoável inferir que a chegada da ferrovia na década de 1910 tornou viável o transporte de materiais de construção mais pesados, alterando substancialmente o panorama construtivo da cidade. Embora o depoimento reflita a perspectiva de um ferroviário naturalmente inclinado a valorizar a ferrovia, sua descrição das limitações do transporte por tração animal apresenta argumentos concretos e logicamente consistentes, alinhados com o conhecimento disponível sobre as condições materiais do período.

A triangulação entre as evidências cartográficas, documentais e orais viabiliza construir uma interpretação robusta sobre como a ferrovia atuou como elemento

estruturante do desenvolvimento urbano de Caxias do Sul nas primeiras décadas do século XX.

Cada fonte contribui com perspectivas complementares. As plantas históricas revelam os padrões espaciais de crescimento, enquanto os atos municipais demonstram o reconhecimento institucional da importância ferroviária. Por sua vez, o depoimento do Sr. Viegas ilumina aspectos materiais e cotidianos dessa modificação inacessíveis através da documentação convencional.

#### 4.4 A ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE CAXIAS DO SUL: EVOLUÇÃO HISTÓRICA E ARQUITETÔNICA

Implantada em 1910, a estação ferroviária de Caxias do Sul passou por diferentes fases de transformação ao longo de sua existência. A análise a seguir contempla as origens, o desenvolvimento arquitetônico e as adaptações sucessivas do edifício, à luz dos contextos econômicos, sociais e urbanos em que se insere.

##### 4.4.1 Concepção e Implantação da Estação (1910)

A implantação da estação férrea ocorreu em um momento de significativa expansão econômica da região. O setor industrial já apresentava crescimento expressivo, com a presença de importantes estabelecimentos como as vitivinícolas de Domingos Tronca, Antônio Pieruccini e Bisol & Cia, a fábrica de tecidos de lã Hércules Galló, o moinho a vapor Lermen e o hidráulico de Aristides Germani (Adami, 1971).

As instalações da Estação Férrea foram projetadas e edificadas para atender à crescente demanda por transporte de passageiros e cargas da época. A escolha do local seguiu uma lógica estratégica: uma área periférica, próxima ao núcleo urbano, situada entre a região em processo de urbanização e a zona rural. O registro fotográfico do início das obras, conforme apresenta a Figura 31, constitui evidência visual da ausência de construções no entorno imediato da estação e da predominância de edificações em madeira na cidade naquele período.

Figura 31 - Obras da construção da estação ferroviária de Caxias do Sul. Ao fundo, o centro da cidade e a Catedral de Santa Thereza. Ano 1909



Fonte: Fotografia de Domingos Mancuso. Acervo: Renan Carlos Mancuso. Disponível em: [caxiaspormancuso.blogspot.com](http://caxiaspormancuso.blogspot.com). Acesso em: 10 nov. 2024.

As imagens do acervo do Arquivo Histórico Municipal de Caxias do Sul revelam que a volumetria e as características arquitetônicas da estação original diferem significativamente de sua configuração atual. Em sua concepção inicial, o prédio apresentava simetria precisa, composto por um corpo principal de dois pavimentos e duas alas laterais térreas.

As Figuras 32 e 33 documentam essa configuração original em 1910, apresentando respectivamente a vista parcial da fachada lateral oeste e a fachada frontal norte da Estação Ferroviária de Caxias.

Figura 32 - Estação Ferroviária de Caxias. Ano 1910 (recorte de fotografia original)



Fonte: Arquivo Histórico Municipal de Caxias do Sul. Adaptado pela autora (2024)

A comparação entre as fotografias históricas da Estação de Caxias e as imagens da Estação de Santa Cruz (Figuras 34 e 35) revela interessantes correspondências arquitetônicas. Essas imagens estão documentadas no inventário "Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul - Inventário das Estações 1874-1959" (CARDOSO; ZAMIN, 2002). Estas afinidades aparecem claramente na composição dos volumes, com um corpo central de dois pavimentos acompanhado por alas térreas, na distribuição das janelas e portas e nos detalhes decorativos das fachadas.

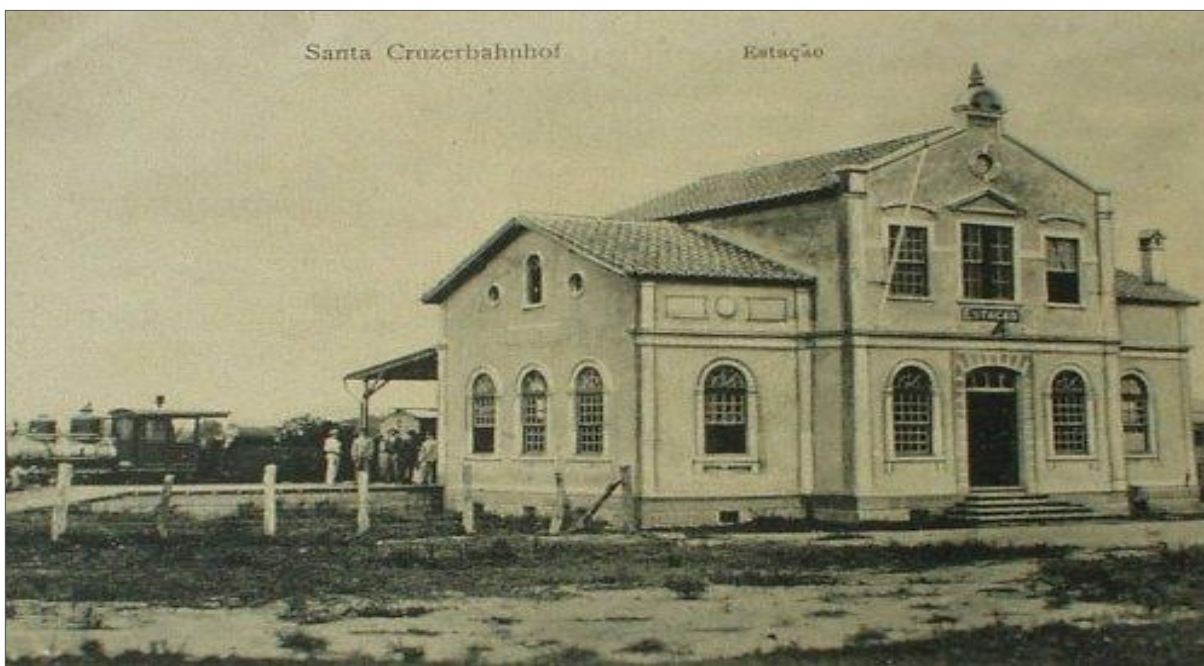
É interessante notar que a Estação de Santa Cruz foi inaugurada em 1905, cinco anos antes da de Caxias do Sul, o que sugere uma possível influência tipológica entre os projetos ou referência arquitetônica comum no período.

Figura 33 - Vista lateral da Estação de Caxias. Ano 1910 (recorte de fotografia original)



Fonte: Arquivo Histórico Municipal de Caxias do Sul. Adaptado pela autora (2024)

Figura 34 -Estação Ferroviária de Santa Cruz, inaugurada em 1905. Atualmente, o edifício abriga um centro cultural



Fonte: Cardoso e Zamin, "Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul - Inventário das Estações 1874-1959", IPHAE (2002, p. 50).

Figura 35 - Estação Ferroviária de Santa Cruz do Sul fotografada na década de 1920



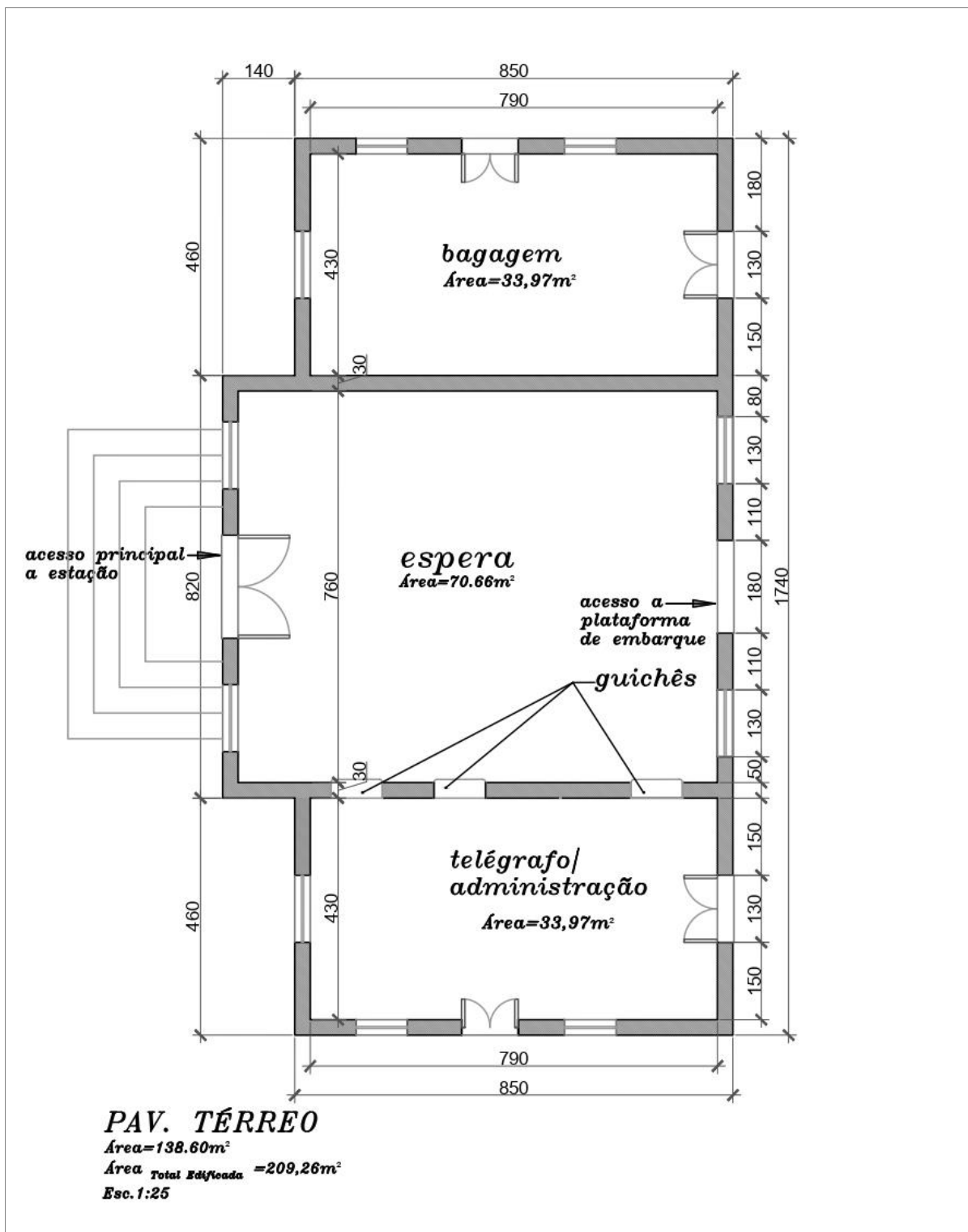
Fonte: Estações Ferroviárias do Brasil. Autoria da fotografia desconhecida  
Disponível em: [http://www.estacoesferroviarias.com.br/rs\\_uruguaiana/scruz.htm](http://www.estacoesferroviarias.com.br/rs_uruguaiana/scruz.htm).  
Acesso em: 18 de maio de 2024.

Apesar das extensivas buscas realizadas durante esta pesquisa, os projetos da construção original da estação Caxias não foram localizados. As buscas incluíram, além das já citadas instituições locais, uma visita presencial ao Museu do Trem em São Leopoldo e contatos com o Arquivo Histórico Ferroviário do Rio de Janeiro.

Todavia, a reconstituição da configuração original foi viabilizada através do exame das plantas do projeto de ampliação da Estação, datadas de 1928. Estas plantas, disponíveis no acervo da Divisão de Proteção ao Patrimônio Histórico (DIPPACH), foram anteriormente digitalizadas como parte do Projeto Trem Regional Trecho Caxias do Sul/Farroupilha, como detalhado no Capítulo 2.

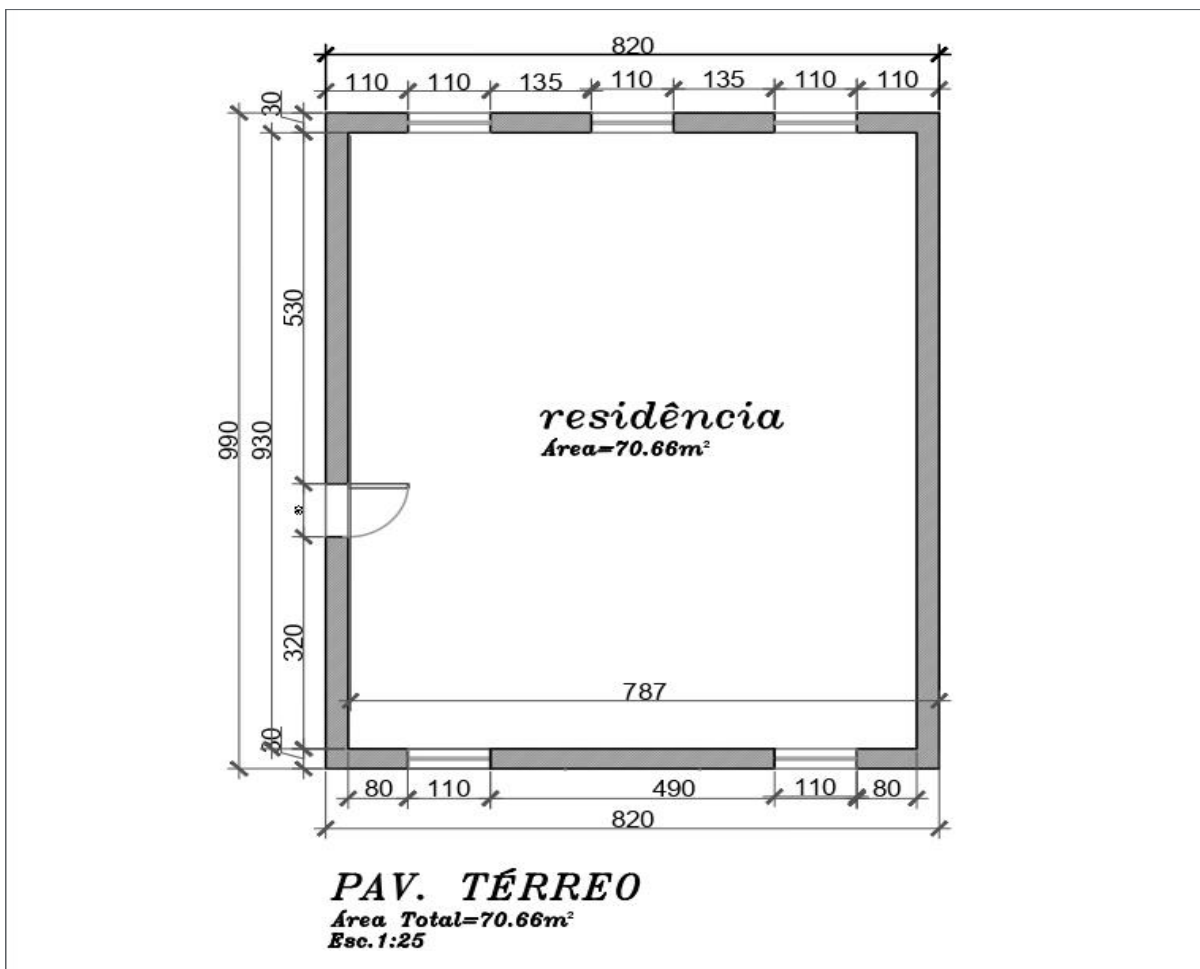
A partir destes documentos, tornou-se exequível elaborar a provável configuração das plantas baixas dos pavimentos térreo e superior do projeto original da estação de 1910, conforme ilustrado nas Figuras 36 e 37.

Figura 36 - Provável configuração da Planta Baixa original da Estação Férrea, pavimento Térreo, desenvolvida com base nas imagens do Projeto de Ampliação da Estação Férrea de Caxias do Sul, RS, de 1928 (pavimento térreo)



Fonte: DPPHAC - Projeto Trem Regional da Serra Gaúcha - Elaboração: Eng. Marlise S. Granzotto.

Figura 37- Provável configuração da Planta Baixa original do pavimento Superior da Estação Férrea, desenvolvida com base nas imagens do Projeto de Ampliação da Estação Férrea de Caxias do Sul, RS, de 1928 (pavimento superior)



Fonte: DPPHAC - Projeto Trem Regional da Serra Gaúcha - Elaboração: Eng. Marlise S. Granzotto.

#### 4.4.2 Impactos Imediatos e Primeiras Transformações (1910-1928)

A conclusão e inauguração da estrada de ferro facilitou o escoamento de seus produtos para consumidores tanto do Rio Grande do Sul, como de outros estados brasileiros, como São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais, conforme apontam Nor e Maschio (1982).

Os comerciantes de Caxias conquistaram independência dos intermediários teuto-brasileiros de São Sebastião do Caí e Porto Alegre, responsabilizando-se diretamente pelo fornecimento dos produtos da região aos mercados correspondentes (Machado, 2001). Essa autonomia comercial representou um marco significativo para a economia local, permitindo maior controle sobre os preços e condições de venda.

O ano de 1913 trouxe importantes avanços para a cidade, destacando-se as melhorias no transporte ferroviário e a chegada da energia elétrica. Conforme consta nas atas da Associação de Comerciantes, datadas de 23 de janeiro daquele ano, foi instituído um trem diário para transportar frutas e outros gêneros perecíveis para Porto Alegre.

Simultaneamente, estabeleceu-se um trem de passageiros direto entre a capital e Caxias, suprimindo a necessidade de baldeação ao longo do trajeto (Nor e Maschio, 1982).

Estas melhorias no transporte foram fruto dos esforços da Associação de Comerciantes. No entanto, as mesmas atas que registram estas conquistas também documentam preocupações crescentes com deficiências no sistema ferroviário.

A situação dos transportes apresentava irregularidades significativas, com a morosidade na expedição dos produtos acarretando prejuízos substanciais aos comerciantes locais. Estas primeiras manifestações de insatisfação, registradas já em 1913, sinalizavam que o sistema ferroviário apresentava limitações operacionais desde seus primórdios.

Este paradoxo que envolvia o avanço representado pela ferrovia e suas deficiências estruturais tornou-se uma constante nas décadas seguintes, moldando a relação da comunidade empresarial caxiense com este modal de transporte.

Não obstante os desafios ferroviários, outro acontecimento de grande relevância para Caxias em 1913 foi a introdução da energia elétrica no município. A chegada da eletricidade representou um avanço potencialmente decisivo no processo de modernização da cidade, prometendo transformar simultaneamente múltiplas dimensões da vida urbana.

No âmbito industrial e comercial, a disponibilidade de energia oferecia a possibilidade de mecanização de processos produtivos anteriormente dependentes de força manual ou hidráulica. Para a população em geral, a iluminação pública poderia modificar hábitos sociais e ampliar as possibilidades de circulação e atividades noturnas.

Por sua vez, a iluminação residencial sugeria uma elevação nos padrões de conforto doméstico. Como indica Machado (2001), este conjunto de inovações sinalizava um potencial significativo para impulsionar o desenvolvimento econômico e urbano de Caxias, complementando e possivelmente potencializando os efeitos já iniciados pela chegada da ferrovia.

A convergência temporal destes dois elementos modernizadores, a ferrovia em 1910 e energia elétrica em 1913, criou condições aparentemente favoráveis para a expansão industrial da região nas décadas seguintes.

Analisando este fenômeno em perspectiva histórica, Costa (2001, p.110) identifica um padrão consistente de progresso ao observar que "a década de 20, assim como a de 10, acompanhou um rápido crescimento da industrialização". Em sua análise, a pesquisadora sugere como essa evolução poderia ter resultado da interação entre fatores externos e internos: externamente, a Primeira Guerra Mundial e a consequente necessidade de substituição de importações para abastecimento do mercado nacional; internamente, a nova base logística de transportes e energia implementada em Caxias entre 1910 e 1913.

Um aspecto particularmente relevante dessa dinâmica foi a concentração de estabelecimentos industriais nas imediações da estação férrea, beneficiando-se de sua proximidade para o recebimento de insumos e escoamento da produção. Tal padrão locacional, mencionado pela autora, encontra corroboração tanto nos registros orais de antigos ferroviários, como o Sr. João Viegas, quanto nas memórias transmitidas entre gerações, conforme relatado por um dos entrevistados contemporâneos.

Paradoxalmente, enquanto a ferrovia aparentemente contribuía para o desenvolvimento industrial da região, as deficiências em sua operação tornavam-se cada vez mais documentadas e problemáticas. Conforme apontado por Nor e Maschio (1982), as atas da Associação dos Comerciantes de 1919 registravam preocupações com numerosos desastres na linha férrea, que potencialmente comprometiam não apenas a segurança do transporte, mas também a regularidade do fluxo de mercadorias.

As mesmas autoras documentam que a situação agravou-se em 1921, quando os comerciantes passaram a denunciar a inadequação da infraestrutura, com ênfase na falta de plataformas apropriadas para carga e descarga. Segundo a análise das atas da entidade, essas deficiências afetavam a eficiência logística e possivelmente aumentavam o tempo de permanência das mercadorias na estação.

O estudo revela ainda que um aparente ponto crítico foi atingido em 1924, quando a diretoria da organização convocou uma reunião com a finalidade específica de enfrentar as dificuldades de transporte pela Viação Férrea, motivada pelo acúmulo de mercadorias retidas na estação. Esta mobilização resultou em

gestões junto ao governo estadual visando aumentar a disponibilidade de vagões para escoamento dos produtos.

A interpretação das pesquisadoras sobre os registros da época sugere que, ao longo deste período, os continuados entraves nos serviços da Viação Férrea foram gradualmente absorvidos pela comunidade empresarial local, que aparentemente não vislumbrava alternativas viáveis de transporte. Esta postura documentada nas atas pode indicar tanto a dependência em relação ao modal ferroviário quanto o reconhecimento pragmático de suas limitações estruturais.

Apesar dessas dificuldades operacionais, o impacto urbanístico da ferrovia continuou a se manifestar ao longo das décadas seguintes.

A transformação e o desenvolvimento da área que atualmente corresponde ao Bairro Rio Branco parecem estar intrinsecamente ligados à implantação da Estação Férrea naquela região. A presença dessa edificação aparentemente impulsionou a ocupação do entorno, conferindo-lhe crescente importância como centro de produção. Nesse sentido, a Estação Férrea pode ter desempenhado um papel fundamental na evolução e na forma de ocupação da região, potencialmente influenciando mudanças significativas na paisagem e no comportamento da cidade (Costa, 2001).

Este padrão de desenvolvimento industrial orientado pela infraestrutura ferroviária encontra um exemplo emblemático no processo de modernização do setor moageiro de Caxias.

Em 1925, Aristides Germani viajou à Itália com o objetivo de adquirir tecnologia avançada para seu empreendimento. Como resultado dessa viagem, importou equipamentos completos para um moinho automático, que foram posteriormente instalados em edificação construída estrategicamente junto à Estação da Viação Férrea. Em 1928, este investimento culminou na inauguração do Moinho Sul-Brasileiro conforme ilustra a Figura 38, estabelecimento que representou significativo avanço tecnológico para a época, com capacidade produtiva de até 500 sacos de farinha diários (Almeida, 2023).

A escolha da localização do moinho reforçou o padrão de ocupação industrial no entorno da estação ferroviária, contribuindo para a transformação urbanística do bairro São Pelegrino, que gradualmente se configurava como um importante polo produtivo da cidade, diretamente conectado à principal infraestrutura de transporte da época.

Figura 38 - Moinho Sul-Brasileiro, inauguração em 1928



Fonte: AHMJSA.

A crescente atividade industrial e comercial no entorno da estação, exemplificada por empreendimentos como o Moinho Sul-Brasileiro, possivelmente evidenciava a necessidade de adequação da infraestrutura ferroviária às novas demandas logísticas da cidade.

É interessante observar que no mesmo ano de 1928 em que o moinho iniciava suas operações, a estação ferroviária recebia aprovação para uma significativa ampliação. Esta coincidência temporal sugere uma possível relação entre o crescimento das atividades industriais no entorno e o reconhecimento da necessidade de modernização da infraestrutura ferroviária, embora as fontes consultadas não estabeleçam uma conexão direta entre estes dois processos.

#### **4.4.3 Ampliação e Modernização (1928-1939)**

Ao final da década de 1920, a estação passou por uma ampliação que alterou substancialmente suas características arquitetônicas originais. Esta intervenção,

aprovada em 1928 e concluída em 1929, pode ser interpretada como uma resposta às crescentes demandas logísticas e às persistentes reivindicações da Associação de Comerciantes ao longo da década anterior, conforme documentado nas atas analisadas por Nor e Maschio (1982).

A ampliação aparentemente buscou acompanhar o crescimento do volume de cargas e passageiros, possivelmente reflexo da expansão industrial e comercial de Caxias, e procurou remediar algumas das deficiências infraestruturais anteriormente denunciadas pelos usuários do sistema. Este esforço de adequação, embora significativo, inseria-se em um contexto onde as melhorias na infraestrutura não acompanhavam o ritmo de desenvolvimento regional. Padrão que se repetia tanto no transporte ferroviário quanto em outros serviços essenciais, como o fornecimento de energia elétrica.

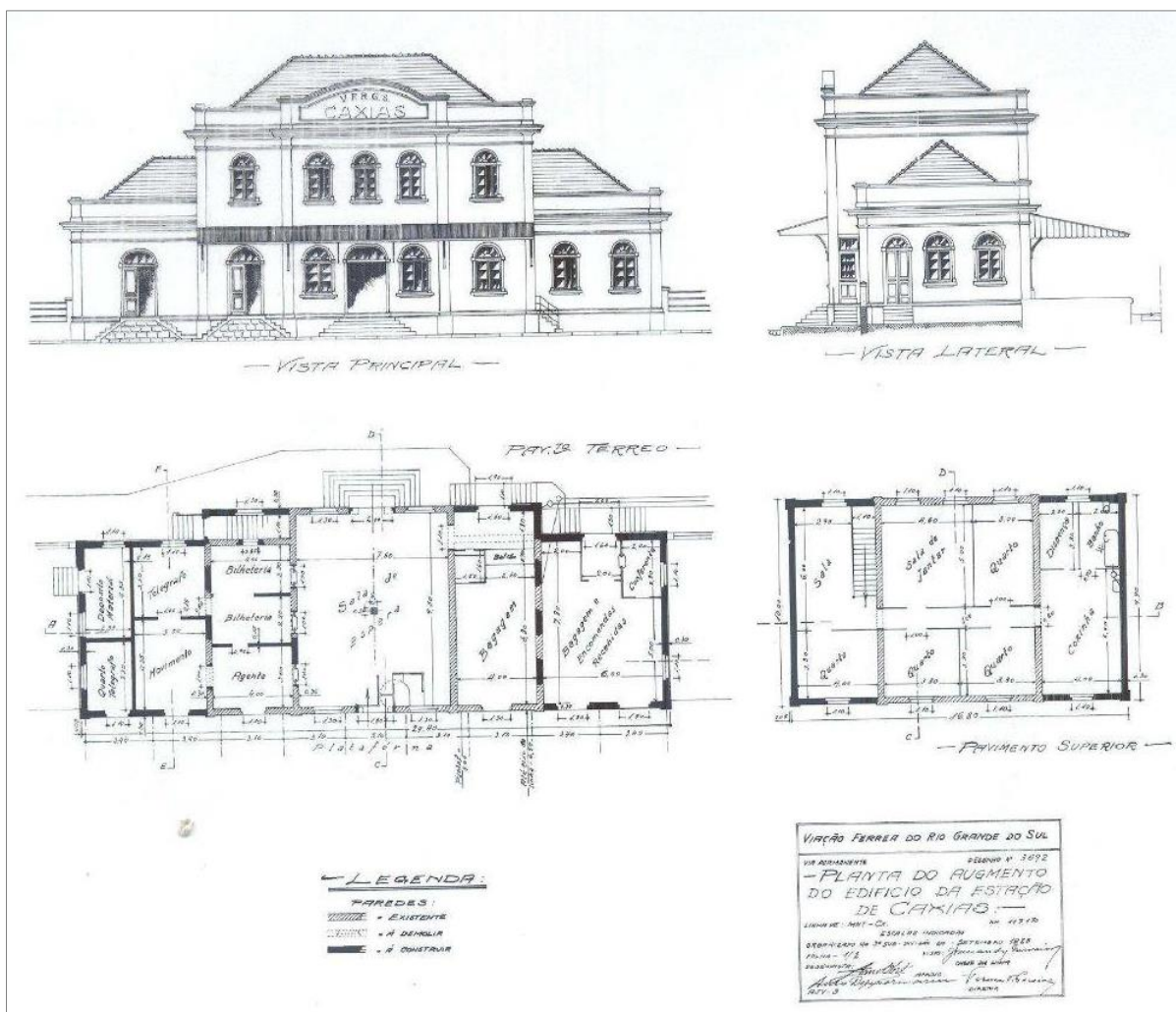
Do ponto de vista arquitetônico, a reforma representou uma significativa atualização estética e funcional do edifício. Elementos característicos do projeto original como frontão, beirais e óculos foram substituídos por platibandas, e as fachadas foram reconfiguradas, marcando uma nova fase na linguagem arquitetônica da edificação. Estas transformações podem ser observadas nas Figuras 39 e 40, que permitem comparar a edificação construída com o projeto arquitetônico da ampliação.

Figura 39 - Vista parcial da Estação Ferroviária de Caxias do Sul após reforma de ampliação em 1929 (recorte de fotografia original)



Fonte: AHMJSA. Adaptação para enquadramento elaborado pela autora(2024).

Figura 40 - Projeto da estação de Caxias. Desenho a partir de cópia cedida pelo Escritório Regional da RFSA



Fonte: IPHAE (2002, p. 34).

O exame dos projetos e do contexto histórico sugere que esta transformação arquitetônica possivelmente estava relacionada ao desenvolvimento e à expansão da cidade naquele período. O crescimento da produção, o aumento populacional e a intensificação da industrialização aparentemente demandavam uma infraestrutura ferroviária mais robusta e eficiente, considerando que a estação constituía um ponto estratégico para entrada e saída de pessoas, mercadorias e matérias-primas.

Sob essa perspectiva, a nova configuração da Estação de Caxias pode ser compreendida não apenas como uma modernização funcional, mas também como uma possível expressão simbólica do progresso urbano.

As alterações arquitetônicas, ao adotarem uma linguagem mais contemporânea para a época, potencialmente materializavam na edificação as

transformações sociais e econômicas em curso na cidade, refletindo as aspirações de modernidade que caracterizavam aquele período histórico.

Esta intervenção ilustra como as edificações se transformam em resposta às pressões funcionais e simbólicas de uma sociedade em desenvolvimento. A mensuração quantitativa da ampliação revela uma expansão significativa: a área construída mais que duplicou, passando dos modestos 209,26 m<sup>2</sup> originais para 478,00 m<sup>2</sup> após a reforma – um aumento de aproximadamente 128%.

Este incremento substancial de espaço, embora expressivo, possivelmente não tenha sido suficiente para acompanhar o acelerado ritmo de crescimento comercial e industrial da cidade, considerando as contínuas demandas por melhorias na infraestrutura ferroviária documentadas nos anos subsequentes.

Do ponto de vista da organização espacial, o projeto de ampliação manteve a lógica funcional do edifício original, porém com áreas redimensionadas para atender às crescentes necessidades operacionais.

Conforme demonstra a Figura 41 referente a planta baixa do pavimento térreo, os serviços essenciais permaneceram concentrados no nível térreo, incluindo o depósito de mercadorias significativamente ampliado, sala de espera com maior capacidade, salas administrativas reorganizadas e instalações telegráficas modernizadas.

Esta distribuição espacial reflete a priorização das funções comerciais e logísticas, evidenciando o papel predominantemente econômico da estação no contexto urbano.



No pavimento superior, como demonstra a Figura 42, preservou-se a pequena residência do administrador. Esta configuração sugere a manutenção de um padrão arquitetônico que aparentemente visava garantir supervisão permanente das atividades ferroviárias.

Um comparativo entre as plantas originais e as do projeto de ampliação revela tanto o aumento quantitativo de área, quanto a reorganização qualitativa dos espaços. Esta modificação espacial pode ser interpretada como uma resposta arquitetônica às novas demandas funcionais impostas pelas mudanças econômicas e sociais em curso na cidade.

Os cortes técnicos do projeto de ampliação da Estação Férrea de Caxias do Sul (1928) revelam detalhes construtivos e espaciais que complementam a compreensão volumétrica e funcional da edificação. O Corte A-B, conforme Figura 43, apresenta uma visão longitudinal completa, permitindo compreender a articulação entre os diferentes ambientes e níveis da estrutura.

Esta perspectiva revela a proporção entre os espaços públicos e de serviço, além de mostrar a relação entre o corpo principal da estação e suas extensões laterais.

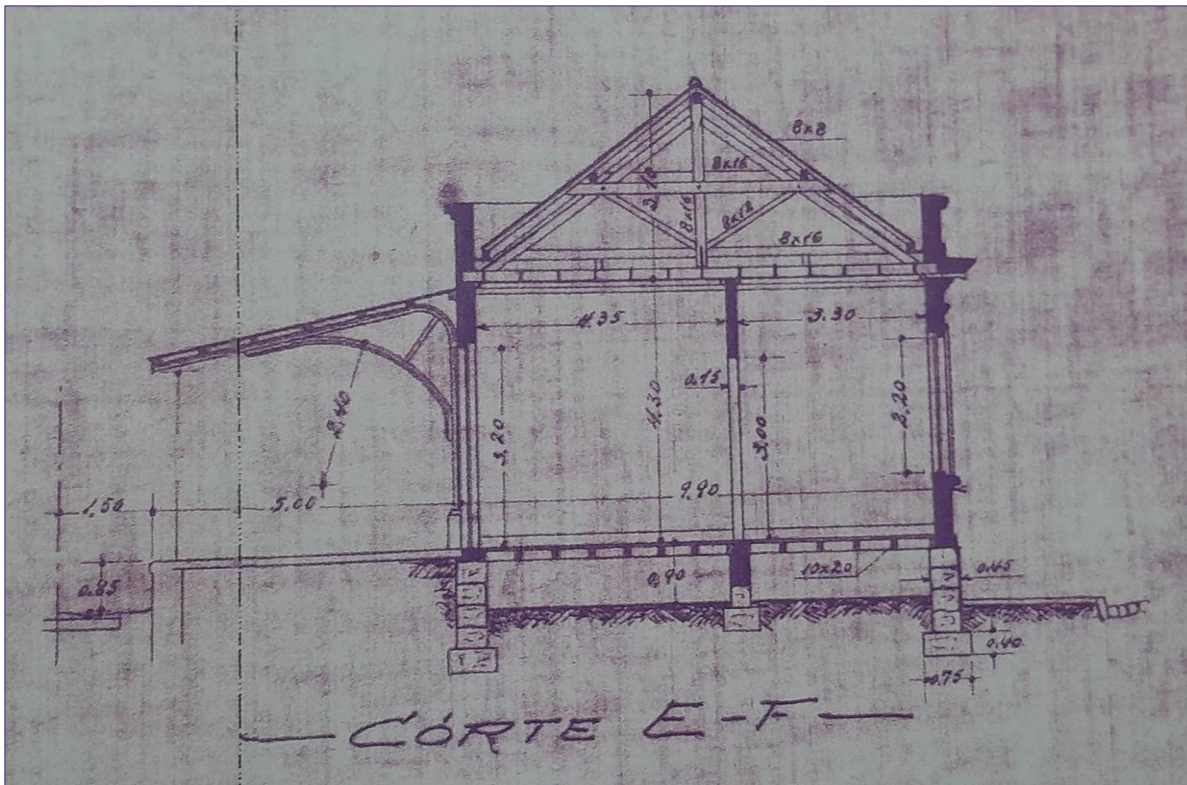
Figura 43 - Corte transversal (A-B) do projeto de



Fonte: Adaptado de Caxias do Sul (2004).



Figura 45 - Corte vertical (E-F) do projeto de ampliação da Estação Férrea de Caxias do Sul (1928), revelando detalhes construtivos da cobertura da plataforma de embarque



Fonte: Adaptado de Caxias do Sul (2004).

Figura 46 - Fachada Principal. Projeto de ampliação da Estação Férrea de Caxias do Sul (1928)



Fonte: Adaptado de Caxias do Sul (2004).

Figura 47 - Fachada Oeste. Projeto de ampliação da Estação Férrea de Caxias do Sul (1928)



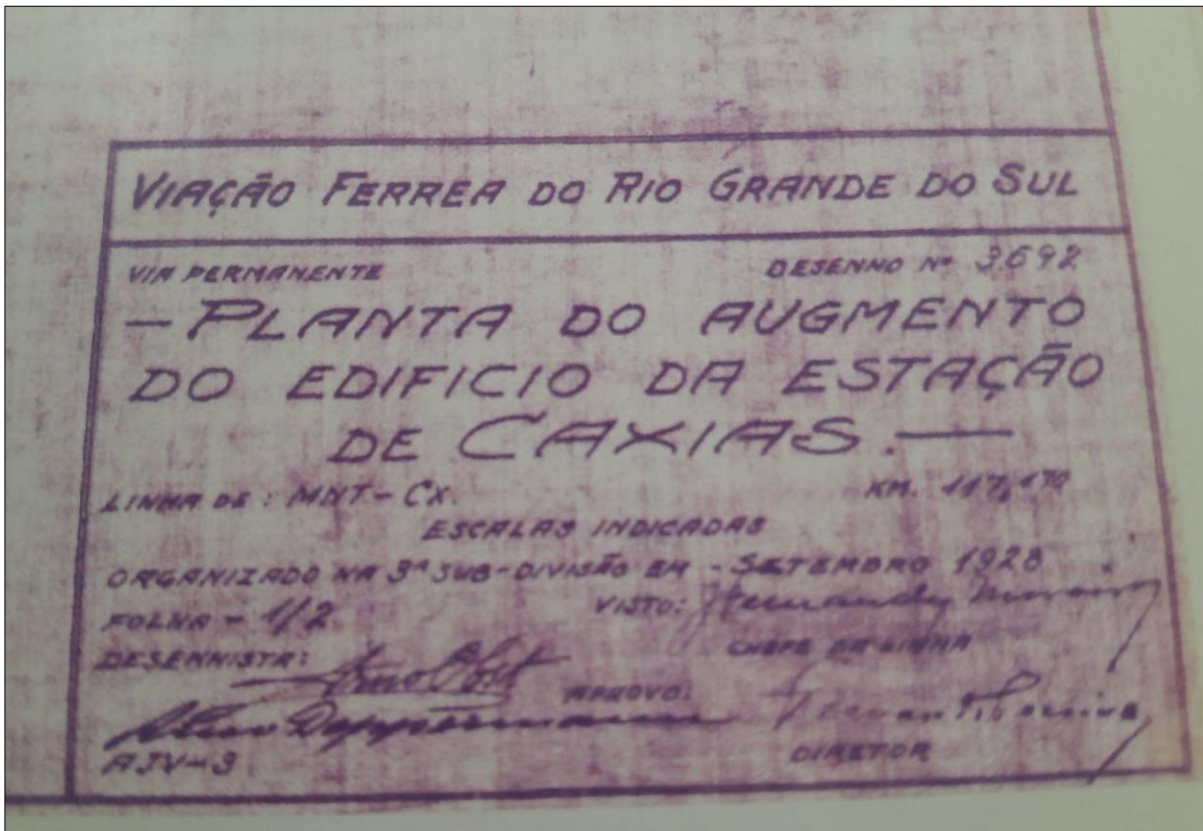
Fonte: Adaptado de Caxias do Sul (2004).

As fachadas principal e lateral, respectivamente ilustradas nas Figuras 46 e 47, complementam a documentação técnica, demonstrando a preocupação estética que acompanhava as soluções funcionais. A composição simétrica, as aberturas ritmadas e os elementos decorativos discretos ali presentes refletem características da arquitetura institucional do início do século XX.

Embora não houvesse um padrão único para estações ferroviárias brasileiras da época, que variavam significativamente em dimensões, materiais e estilos conforme a importância da localidade e os recursos disponíveis (IPHAE, 2002), a Estação de Caxias apresentava uma solução arquitetônica distintiva. Esta combinava funcionalidade prática com elementos representativos da importância crescente da cidade no contexto regional.

A Figura 48 apresenta o carimbo do projeto, elemento que sintetiza informações essenciais sobre sua autoria, data de elaboração e aprovações institucionais constituindo valiosa fonte para a contextualização histórica do documento técnico.

Figura 48 - Carimbo da prancha do projeto de ampliação da Estação Férrea de Caxias do Sul (1928)



Fonte: Adaptado de Caxias do Sul (2004).

Finalizado o estudo dos elementos arquitetônicos específicos presentes no projeto de ampliação da Estação Férrea de Caxias do Sul, apresenta-se a seguir a documentação original em sua totalidade, como demonstra a Figura 49.

Figura 49 - Digitalização do Projeto de ampliação da Estação Férrea de Caxias do Sul (1928)



A visualização da prancha completa permite compreender a organização gráfica do projeto e as relações entre seus diferentes elementos, revelando a metodologia projetual característica do período. Cabe ressaltar que esta reprodução digital constitui o único registro remanescente do projeto original de 1928, cujos originais físicos foram extraviados durante o processo de extinção da RFFSA, conforme documentado no Capítulo 2.

A preservação desta imagem representa, portanto, não apenas um recurso analítico para este estudo, mas um documento de valor patrimonial inestimável para a história da arquitetura ferroviária regional.

Paralelamente à ampliação da Estação Férrea documentada no projeto de 1928, o entorno ferroviário de Caxias do Sul experimentaria significativas transformações em sua configuração urbana e econômica.

O período entre 1929 e 1939 representou uma fase de expansão e consolidação para a Estação Férrea de Caxias do Sul e seu entorno, refletindo o crescente dinamismo econômico da região. Esta década testemunhou não apenas transformações na própria estação, como a proliferação de empreendimentos industriais estrategicamente posicionados ao longo da linha férrea, consolidando a vocação da área como núcleo produtivo da cidade.

A indústria vinícola, em particular, reconheceu o valor estratégico da proximidade ferroviária para seu desenvolvimento.

Em junho de 1929, a recém-fundada Sociedade Vinícola Riograndense Ltda. estabeleceu suas instalações adjacentes à linha férrea, inaugurando um complexo arquitetônico que se tornaria emblemático da primeira fase da industrialização vinícola regional, apresentado na Figura 50. Todavia, este conjunto edificado, testemunho material do ciclo econômico vitivinícola que caracterizou o desenvolvimento industrial da região, perderia parte significativa de sua estrutura em 1998, quando uma intervenção urbana para o prolongamento da Rua Feijó Júnior resultaria na fragmentação parcial deste patrimônio histórico.

Figura 50 - O prédio mais antigo da Vinícola Riograndense na área da linha férrea, demolido para o prolongamento da Rua Feijó Jr.



Fonte: Arquivo Histórico Municipal João Spadari Adami. Fotografia: Studio Geremia.

No ano seguinte, a Cooperativa Vinícola Caxiense apresentada na Figura 51 iniciou suas atividades com pouco mais de 50 associados, número que posteriormente quadruplicou.

Conforme destaca Almeida (2024, online), a cooperativa adotou uma estratégia comercial inovadora, buscando levar seus produtos diretamente ao consumidor através de representações nas principais praças de consumo, com modernos métodos de engarrafamento.

Sua localização privilegiada, "às margens da linha do trem e a poucos metros da Estação Férrea", permitia-lhe beneficiar-se dessa proximidade para escoar a produção, além de estabelecer sinergias com outras vinícolas instaladas nas redondezas, como a São Victor, a Mosele e a própria Riograndense.

Figura 51 - Cooperativa Vinícola Caxiense, em meados dos anos 1940



Fonte: Acervo AHMJSA. Fotografia: Giacomo Geremia.

O cenário industrial da região ganhou ainda maior diversidade com a instalação do frigorífico Rizzo neste mesmo período, conforme documenta a Figura 52, ampliando o perfil produtivo de Caxias do Sul e fortalecendo sua posição como polo industrial e comercial do estado.

Figura 52 - O prédio da filial caxiense do Frigorífico Rizzo, na década de 1930, onde foi aberto o prolongamento da Rua Feijó Jr.



Fonte: Arquivo Histórico Municipal João Spadari Adami. Fotografia: Giacomo Geremia.

A importância da ferrovia como vetor de desenvolvimento continuou a atrair novos empreendimentos. Em 1932, a Cooperativa Vinícola São Victor Ltda., conforme registra a Figura 53, reconhecendo as vantagens logísticas da proximidade ferroviária, adquiriu um terreno na Rua Augusto Pestana, junto à Estação Férrea.

Esta realocação estratégica marcou o início de uma fase de crescimento e consolidação da empresa no mercado (Jornal Pioneiro, 25/10/2021), reafirmando o papel catalisador da ferrovia para o desenvolvimento empresarial local.

Figura 53 - Registro da fachada da Cooperativa Vinícola São Victor, na Rua Augusto Pestana, em frente à Estação Férrea, registro em meados dos anos 1940



Fonte: AHMJSA.

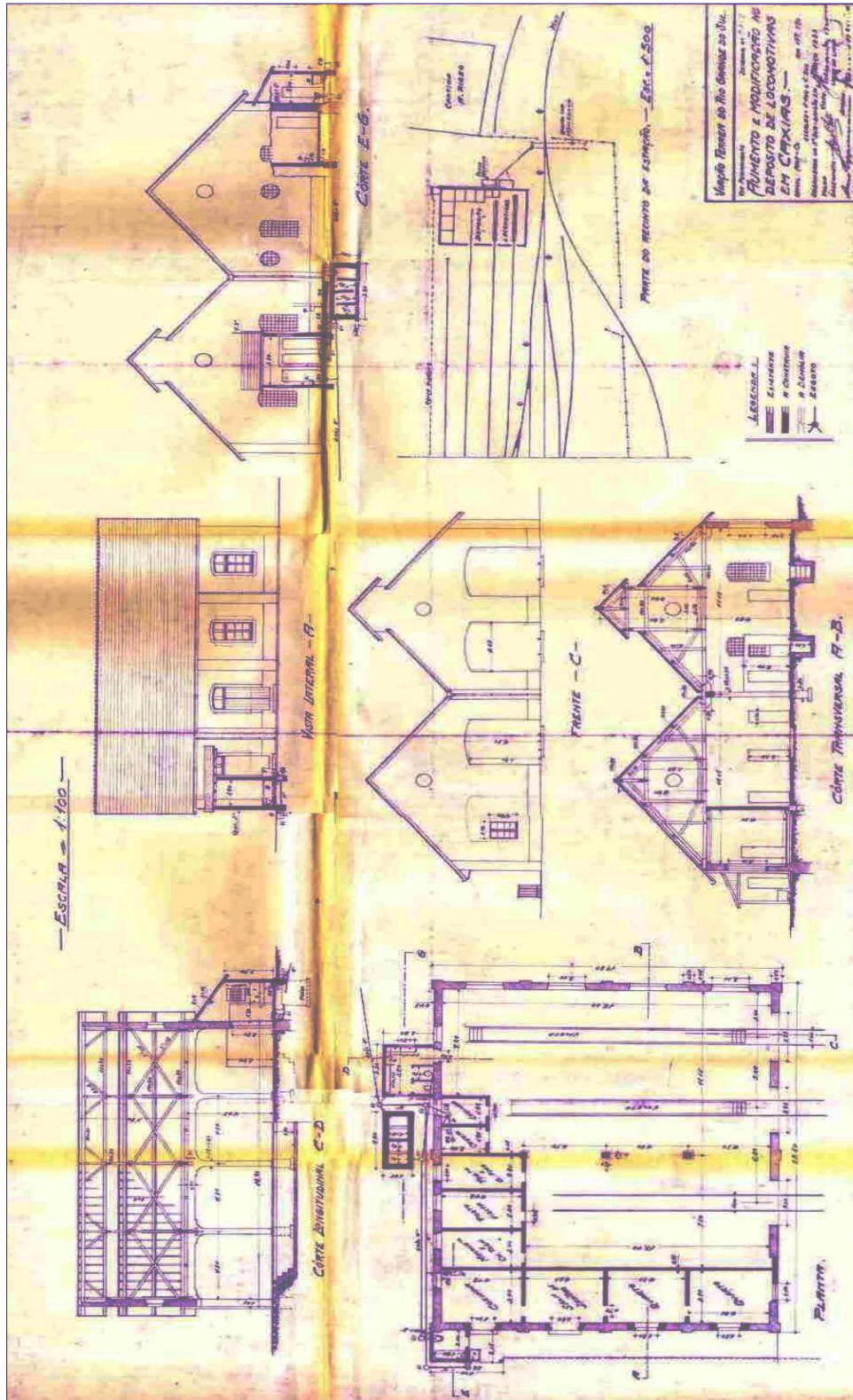
Neste mesmo ano, a Estação Férrea de Caxias do Sul vivenciaria um momento de singular importância simbólica e cultural. Em 28 de fevereiro, o interventor federal do Estado, José Antônio Flores da Cunha, e o embaixador italiano Victorio Cerutti chegaram em trem especial para a inauguração da segunda edição da Festa da Uva. Partindo da estação em carro aberto até a Praça Dante Alighieri, os ilustres visitantes marcaram o início de uma celebração que duraria uma semana e que, segundo Staudt (2024, online), representaria um marco histórico para Caxias do Sul, entrelaçando de forma emblemática a ferrovia com as manifestações culturais e econômicas da região.

A crescente demanda por serviços ferroviários exigiu constantes adaptações na infraestrutura da estação. Em 1933, foi elaborado o Projeto de Aumento e Modificação no Depósito de Locomotivas da 3ª subdivisão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, VFRGS, (IPHAE, 2002).

Esta intervenção, documentada na prancha reproduzida na Figura 54, reflete a necessidade de expansão e modernização das instalações para atender ao intensificado fluxo de cargas e passageiros.

Assim como ocorreu com a documentação da estação ferroviária anteriormente analisada, desta prancha também resta apenas a versão digitalizada, tendo-se perdido os originais físicos durante o processo de desestatização da RFFSA, uma perda que sublinha a fragilidade da preservação documental ferroviária brasileira.

Figura 54 - Reprodução digital do projeto de reforma de ampliação do Depósito de Locomotivas. Sítio da Estação Ferroviária de Caxias, 1933.



Fonte: Caxias do Sul (2004).

O reconhecimento institucional da importância da Estação de Caxias veio em 1935, quando foi elevada da categoria de primeira classe para classe especial

(Cardoso; Zamin, 2001). Esta reclassificação administrativa não representava mera formalidade burocrática, mas implicava em maior autonomia operacional, ampliação do quadro de funcionários e prioridade na alocação de recursos para manutenção e melhorias, demonstrando o reconhecimento da VFRGS quanto ao papel estratégico da estação caxiense no sistema ferroviário gaúcho.

Apesar das melhorias implementadas, as deficiências no sistema ferroviário persistiam. Em 1934, a Associação dos Comerciantes retomou discussões sobre a necessidade de um melhor atendimento da viação férrea local para o escoamento das mercadorias, ecoando preocupações semelhantes às manifestadas em 1928, quando a entidade havia solicitado a redução das tarifas ferroviárias sobre o transporte de areia. Estas reivindicações recorrentes sugerem que, mesmo com as ampliações e modernizações, o sistema ferroviário continuava a enfrentar dificuldades para acompanhar plenamente o ritmo de crescimento econômico da região.

Os últimos anos da década testemunharam novas intervenções na infraestrutura da estação. "Em 1937, o projeto de ampliação do armazém foi concluído, e posteriormente, em 1939, o calçamento do recinto da estação foi executado" (IPHAN, 2002, p. 75). Estas melhorias, embora significativas, inseriam-se no contexto de um constante esforço para adequar as instalações ferroviárias às crescentes demandas logísticas de uma cidade em plena expansão industrial e comercial.

#### **4.4.4 Período Áureo e Início do Declínio (1940-1970)**

A década de 1940 inaugurou-se sob a sombra da Segunda Guerra Mundial e seus reflexos na vida cotidiana brasileira. Em Caxias do Sul, este período foi marcado por desafios significativos na infraestrutura urbana, com destaque para a severa crise de abastecimento de água ocorrida em 1941. Nor e Maschio (1982) documentam que a situação atingiu tal gravidade que o racionamento tornou-se inevitável, comprometendo seriamente o cotidiano da cidade.

Diante deste cenário crítico, as autoras relatam que a solução encontrada demonstrou a versatilidade e o valor estratégico do sistema ferroviário, transportando grandes volumes de água por 73 quilômetros, desde a estação de Maratá até Caxias, através da alocação de dois trens noturnos equipados com

vagões-tanque. Diariamente, cerca de 420.000 litros chegavam à cidade, sendo distribuídos gratuitamente à população por meio de caminhões de bombeiros e veículos particulares (Nor; Maschio, 1982).

O evento foi registrado no depoimento do Sr. João Viegas, ex-agente da Viação Férrea que testemunhou a época no percurso de seus 27 anos de serviço. No relato, preservado no Arquivo Histórico Municipal João Spadari Adami, Viegas sintetiza a importância daquele momento: "[...] a via férrea veio em socorro dos caxienses demonstrando o muito que ela representou [...]" (Viegas, depoimento registrado em 2000, AHMJSA).

A narrativa revela como, em momentos de adversidade, a infraestrutura ferroviária transcendeu sua função primária de transporte comercial para assumir um papel humanitário essencial.

O contexto internacional da Segunda Guerra Mundial intensificou ainda mais a relevância estratégica das ferrovias. Segundo o mesmo depoimento, com a escalada do conflito global e o consequente racionamento de combustíveis na época, especialmente a gasolina, as ferrovias foram mobilizadas para o esforço de guerra. Viegas conta que todos os vagões solicitados eram prontamente disponibilizados, proporcionando, naquele período crítico para a nação, facilidades de transporte para uma cidade cujas indústrias experimentavam um impulso extraordinário, duplicando sua produção, principalmente no setor metalúrgico.

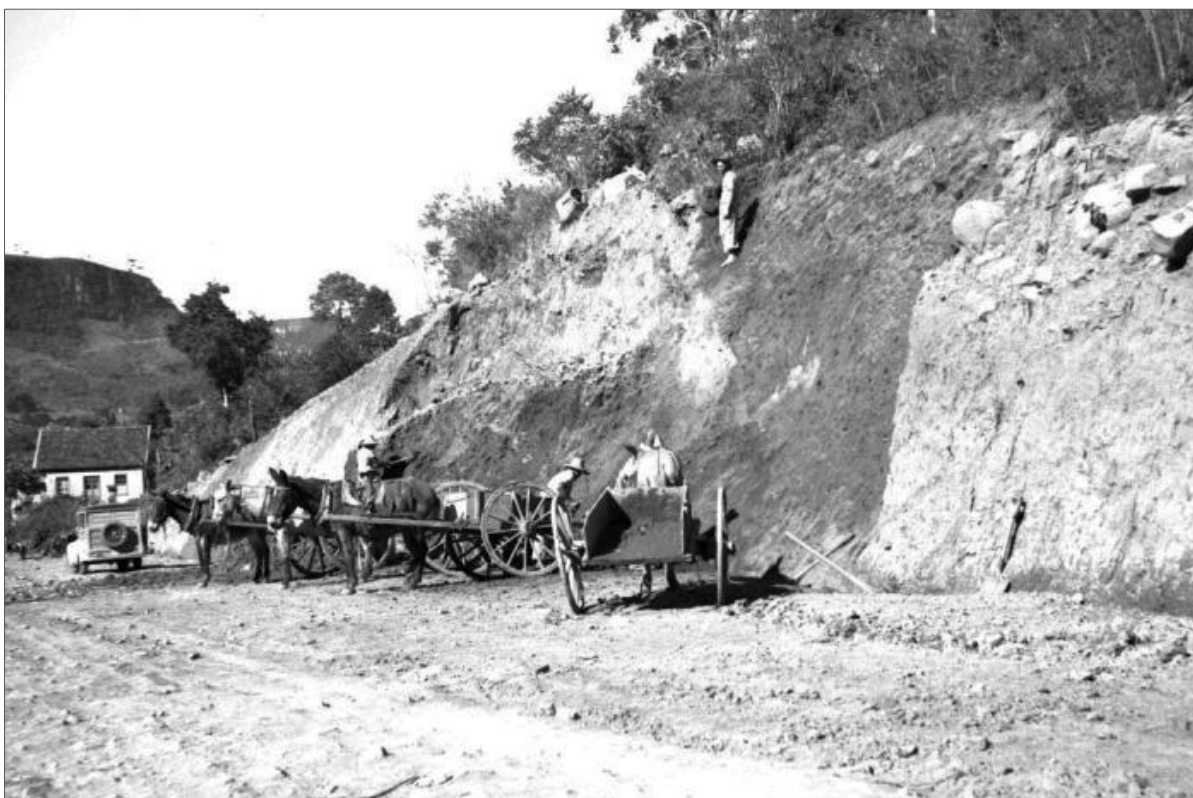
Esta expansão produtiva visava suprir a escassez de importações de utilidades, maquinário e, notadamente, material bélico, que passou a ser fabricado pela Indústria Metalúrgica Gazola. Esta empresa reorientou sua produção, dedicando-se extensivamente à fabricação de diversos artefatos bélicos, tendo sido declarada de utilidade militar por decreto de 10 de dezembro de 1942, em virtude de sua contribuição estratégica para o Exército Nacional.

Com a conclusão das obras em 9 de novembro de 1941, a Rodovia Getúlio Vargas, documentada na Figura 55 e que posteriormente se tornaria a BR-116, passou a interligar Caxias e Porto Alegre através de um trajeto de cerca de 120 quilômetros. Segundo o Jornal A Época, a nova rodovia passava

[...] por uma região riquíssima, até agora segregada do restante do estado, justamente pela falta de meios que lhe facilitasse o escoamento de seus produtos. A estrada que ora é franqueada ao público não só atende aos interesses econômicos do nosso comércio e das nossas indústrias, como também da população em geral" (A Época, 1941).

Esta obra influenciou fortemente as atividades de transporte de carga no município, estabelecendo uma alternativa ao modal ferroviário, que conforme aponta Machado "já não atendia a demanda de cargas e passageiros que iam se avolumando no decorrer dos anos" (Machado, 2001, p. 306).

Figura 55 - Obras da Rodovia Getúlio Vargas, futura BR 116. Inaugurada em 09 de novembro de 1941



Fonte: Acervo do AHMJSA. Studio Geremia.

Em 1944, o município passou por uma reorganização administrativa, quando o Decreto nº 720, de 29 de dezembro daquele ano, alterou a divisão territorial da cidade e modificou seu nome de Caxias para Caxias do Sul, denominação mantida até a atualidade.

No âmbito dos transportes, a década de 1950 trouxe mudanças significativas com as políticas do governo de Juscelino Kubitschek, entre 1956 e 1961, que priorizou a indústria automobilística e a construção de rodovias.

Tal contexto marcou o início da redução da importância do transporte ferroviário no Brasil. A finalização da BR-116, conectando Caxias do Sul a Porto Alegre e outras regiões do país, diminuiu progressivamente a dependência da

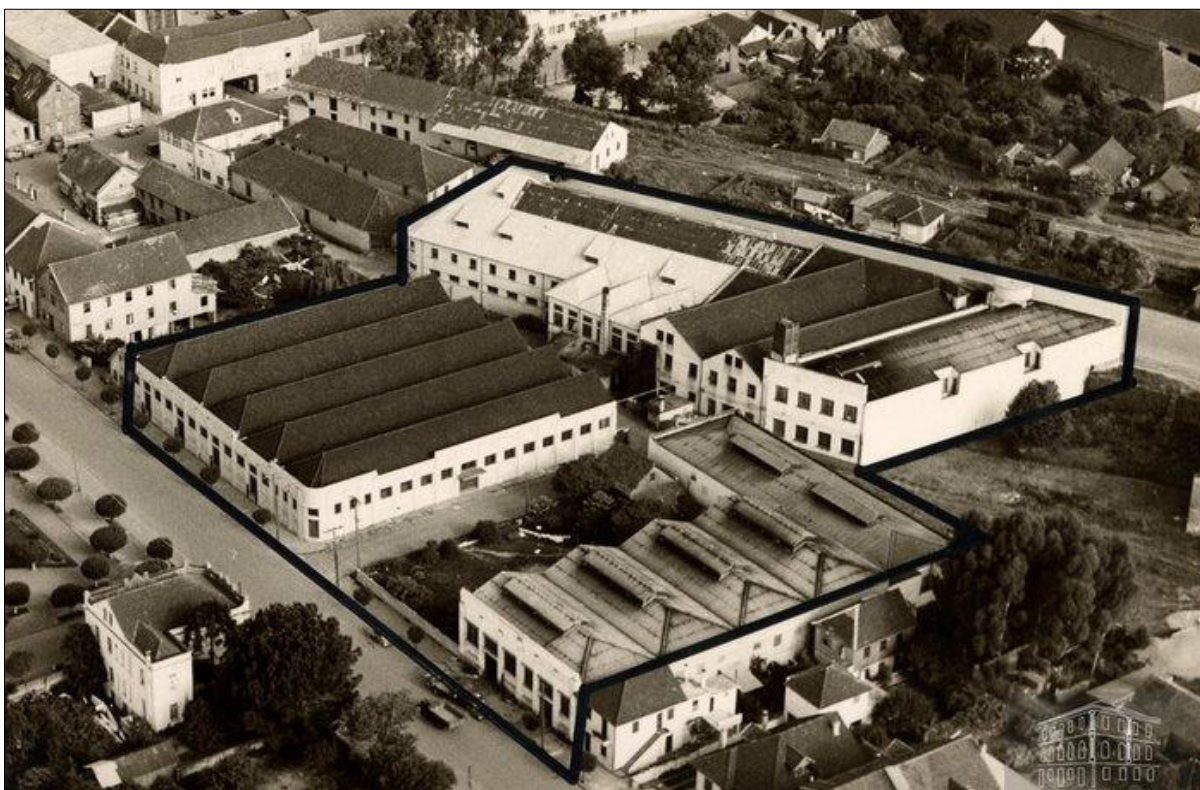
cidade em relação à ferrovia, estabelecendo o modal rodoviário como principal meio para o escoamento da produção local.

De acordo com Almeida (2024), o complexo da Vinícola Rio Grandense ocupava, na década de 1950, uma área extensa que se distribuía pelas ruas Os Dezoito do Forte e Dr. Augusto Pestana, sendo esta última onde se encontra a Estação Férrea. A pesquisadora relata que no local atual da Faculdade da Serra Gaúcha, FSG, existia uma estrutura para recebimento de uvas, e que a instituição de ensino comprometeu-se a preservar o edifício histórico após o encerramento das operações da Sociedade em 1997.

Como mostra a Figura 56, registro fotográfico aéreo do início dos anos 1950, o complexo da Vinícola Rio Grandense ocupava parte significativa do quarteirão que incluía também a Rua Coronel Flores, posicionando-se em frente aos trilhos ferroviários, com um desvio ferroviário próprio pela Rua Dr. Augusto Pestana. Nas proximidades, a fotografia registra um trecho da então Praça da Bandeira, atual Praça Dante Marcucci, e, ao fundo, parte das instalações da Industrial Madeireira Ltda, na Rua Marechal Floriano.

A imagem histórica permite observar a notável transformação da paisagem urbana ocorrida em aproximadamente quatro décadas. O que em 1910, quando da inauguração da Estação Férrea e do início das operações da linha Porto Alegre-Caxias, constituía uma região periférica e pouco desenvolvida da cidade, converteu-se em um dinâmico centro de atividades econômicas. A fotografia documenta a densidade construtiva alcançada, com a presença de edificações industriais de grande porte, estabelecimentos comerciais e residências que se estabeleceram no entorno da estação, atraídos pelas vantagens logísticas oferecidas pela ferrovia.

Figura 56 - Vista aérea do entorno da Estação Férrea de Caxias do Sul, início dos anos 1950. Em destaque, o complexo da Vinícola Rio Grandense (área delimitada pelo traçado) e as instalações da Industrial Madeireira Ltda ao fundo, ilustrando o desenvolvimento do bairro em torno da infraestrutura ferroviária



Fonte: Foto Victor / Arquivo Histórico Municipal João Spadari Adami (AHMJSA).

A vista aérea revela como a infraestrutura ferroviária atuou como elemento estruturador do espaço urbano, determinando o padrão de ocupação e o perfil funcional do bairro São Pelegrino.

A disposição das edificações, muitas delas com acessos diretos ou desvios ferroviários próprios, demonstra a íntima relação entre o desenvolvimento econômico local e a presença da estação, a qual funcionou como catalisador da transformação de uma área anteriormente periférica em um importante polo produtivo da cidade.

A reorganização do sistema ferroviário brasileiro ganhou novos contornos ao final da década de 50. Em 16 de março de 1957, a Lei nº 3.115 autorizou a criação da Rede Ferroviária Federal S.A., RFFSA. Esta legislação buscava unificar a administração de 18 ferrovias regionais que operavam de forma independente pelo país, permitindo à União centralizar a gestão do setor.

Nas décadas de 1960 e 1970, o transporte rodoviário ganhou cada vez mais espaço, enquanto o sistema ferroviário enfrentaria crescentes dificuldades

operacionais e financeiras. Gradualmente, os serviços oferecidos pela estação foram sendo reduzidos, primeiro com a diminuição das linhas de passageiros e posteriormente com a limitação do transporte de cargas.

Dois anos após a promulgação da referida lei, a VFRGS foi incorporada ao sistema nacional. O processo formalizou-se em 2 de julho de 1959, quando seus representantes e os do governo federal assinaram um acordo de reversão à União. O documento estabeleceu os termos para liquidação dos direitos e condições do arrendamento que até então permitia a operação autônoma da malha ferroviária gaúcha (Dias, 1986).

#### **4.4.5 A Decadência do Transporte Ferroviário em Caxias do Sul**

A partir da década de 1970, o sistema ferroviário de Caxias do Sul experimentou uma acentuada redução em suas operações. Conforme documentado por Nor e Maschio (1982), o movimento de cargas na região havia diminuído para aproximadamente 50% de sua capacidade anterior. Esta redução não era um fenômeno isolado, mas parte de um processo mais amplo que afetava o sistema ferroviário nacional.

Em 1971, o jornal Pioneiro publicou uma matéria em que o autor revelava uma contradição: mesmo tendo a Estação Férrea sido historicamente ligada ao progresso e desenvolvimento da cidade, sua movimentação havia diminuído consideravelmente em relação ao seu período áureo. Diante do transporte rodoviário, o trem se mostrava moroso e com menos conforto. Por isso, já havia quem cogitasse a transferência da estação para um local mais afastado, pois no ponto central onde se localizava, agora entravava o progresso (Chies, 1971). No mesmo artigo, o autor reconhece que no início da década de 1970, o movimento mais expressivo na estação ferroviária era mesmo o transporte de carga:

Anualmente, chegam mais de quatrocentos vagões de trigo da Argentina para serem distribuídos pela região. Sal, açúcar, cal e cimento são os produtos que mais chegam por via ferroviária a Caxias do Sul. Em contrapartida, os produtos que mais são escoados pelos vagões são bebidas em geral, material de metalurgia e móveis (Chies, 1971, p. 10).

Diante deste cenário de declínio, a RFFSA implementou diversas medidas visando reduzir seus déficits operacionais. Entre as mais impactantes para a

comunidade local estava a substituição do trem a diesel de passageiros que conectava Caxias do Sul a Porto Alegre por composições mistas. As novas composições, que transportavam simultaneamente carga e passageiros, utilizavam vagões antiquados, desconfortáveis e em condições higiênicas precárias (Nor; Maschio, 1982).

Esta transformação representou uma significativa deterioração do serviço ferroviário na região. Em entrevista concedida no ano 2000 ao AHMJSA, o agente ferroviário aposentado Viegas confirmou que, antes dessa mudança, a linha contava com trens exclusivos para passageiros e para cargas, o que em sua percepção, proporcionava um serviço de melhor qualidade e mais adequado às necessidades dos usuários.

As alterações não se limitaram ao transporte de passageiros. As pesquisadoras registram que o serviço de cargas avulsas foi suprimido no início da década de 1970, mantendo-se apenas o transporte de vasilhames que eram recusados pelo transporte rodoviário ou pelos quais eram cobrados fretes excessivamente altos. Os trens que transportavam gado, que chegavam à cidade vindos da fronteira com uma média mensal de 1.500 cabeças, abastecendo Caxias do Sul e municípios vizinhos, também foram desativados. Em seu lugar, passou-se a utilizar grandes caminhões para o transporte de animais vivos.

A transformação estava diretamente relacionada à implementação da indústria automobilística no país. De acordo com o estudo, empresas estrangeiras que dominavam o setor, aliadas à abundância de combustível, criaram condições favoráveis para que indivíduos adquirissem caminhões e ingressassem "no ramo do transporte rodoviário, sem o pagamento de grandes taxas" (Nor; Maschio, 1982, p. 38).

#### **4.4.6 Desequilíbrio na Competição entre Modais**

Um aspecto fundamental revelado no trabalho das autoras concerne às condições díspares de operação e financiamento entre os meios de transportes ferroviário e rodoviário. A pesquisa descreve uma assimetria estrutural no financiamento dos sistemas, pois as ferrovias arcavam com seus próprios custos de infraestrutura, incluindo leitos, depósitos, estações e pessoal administrativo. Em contrapartida, os investimentos rodoviários eram diretamente absorvidos pelo

orçamento público federal. Inicialmente, essa responsabilidade cabia ao Ministério da Viação e Obras Públicas, substituído em 1967 pelo Ministério dos Transportes, conforme estabelecido pelo Decreto-Lei nº 200 de 25 de fevereiro.

Essa diferença na forma de contabilizar os gastos dificultava ver quanto o transporte rodoviário realmente custava à sociedade. Enquanto isso, os gastos e prejuízos das ferrovias eram facilmente identificáveis em sua contabilidade específica. Esse desequilíbrio ajudou a criar a narrativa dos 'déficits ferroviários', frequentemente mencionados nos debates públicos da época (Nor; Maschio, 1982).

Esta constatação encontra correspondência em documentos institucionais posteriores, como ilustra o Manual Técnico do Patrimônio Ferroviário do IPHAN, que afirma:

Na década de 1960, tem início o processo de estagnação da indústria ferroviária, quando o governo brasileiro decide priorizar o transporte rodoviário que, mesmo sendo mais oneroso em longo prazo, exigia investimentos iniciais menores. Com diversos ramais deficitários a Rede Ferroviária iniciou um programa de erradicação de ramais antieconômicos, ocasionando uma eliminação maciça de linhas durante a década de 1960. As ferrovias passam então a atender prioritariamente o escoamento de produção em detrimento do transporte de passageiros. (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, [s./d.], p. 18).

Ao examinar este processo histórico sob a perspectiva contemporânea da engenharia de transportes, nota-se que as decisões adotadas priorizaram parâmetros de investimento inicial, negligenciando uma abordagem que contemplasse o ciclo de vida integral da infraestrutura. Segundo postulam Litman (2009) e Rodrigue, Comtois e Slack (2020), o planejamento consistente em transportes deve incorporar análises multidimensionais de eficiência energética, custos de manutenção ao longo do tempo, capacidade de carga, impactos ambientais e externalidades sociais.

O acervo documental histórico disponível e os desdobramentos observados indicam que a priorização do modal rodoviário respondeu predominantemente a imperativos políticos e econômicos imediatistas, afastando-se consideravelmente dos preceitos contemporâneos de planejamento em engenharia de transportes, que preconizam a otimização de recursos considerando horizontes temporais alinhados à vida útil da infraestrutura.

#### 4.4.7 O Fim de uma Era

Foi neste contexto que em 1977, a RFFSA tomou a decisão de suprimir o transporte de cargas avulsas e de passageiros no ramal de Caxias do Sul. O editorial do jornal *Pioneiro* de 4 de fevereiro daquele ano lamentava a determinação dos altos escalões da RFFSA do fechamento de vários ramais ferroviários do Rio Grande do Sul, que incluíam Caxias do Sul-Porto Alegre, devido ao alto déficit e à nova política de combustíveis do país. Mesmo após a nota publicada pela RFFSA informando a extinção do serviço de passageiros, o editorial mantinha a esperança de reverter a situação (*Pioneiro*, 1977).

A partir daquele momento, a operação ferroviária local dedica-se exclusivamente ao transporte de cargas em vagões completos, resultando na eliminação de diversos postos de trabalho. Segundo Nor e Maschio (1982, p. 39), nesta época o quadro de funcionários foi reduzido “a apenas quatro” pessoas.

Em 1980, o mesmo estudo indica que Caxias do Sul ainda recebia pela ferrovia alguns produtos como ferro laminado, trigo, cimento, areia, milho e mercadorias de menor expressão relacionadas à tecelagem. No entanto, segundo as pesquisadoras, este movimento não foi suficiente para sustentar as operações a longo prazo.

De acordo com Giacomet (2017), em seu estudo sobre a revitalização do sítio ferroviário da cidade, a Estação Caxias encerrou definitivamente os serviços de transporte de cargas pesadas em 27 de setembro de 1994, aproximadamente 17 anos após a suspensão do transporte de passageiros. Com o fim das operações, as áreas de seus prédios foram desocupadas e abandonadas, iniciando um período de deterioração de sua estrutura física.

O declínio das atividades ferroviárias em Caxias do Sul desenvolveu-se simultaneamente à desarticulação mais abrangente da malha ferroviária brasileira. Esta desconstrução sistemática da RFFSA percorreu uma extensa trajetória legal, tendo início oficial com sua dissolução mediante o Decreto nº 3.277/1999, alterado posteriormente por normativas complementares. A sequência de eventos atingiu seu desfecho oito anos mais tarde com a Medida Provisória nº 353/2007, transformada na Lei nº 11.483/2007, que determinou a finalização da liquidação e a extinção definitiva da RFFSA, estabelecendo a redistribuição de seu patrimônio, atribuições e compromissos legais.

A história da Estação Ferroviária de Caxias do Sul reflete, assim, um processo mais amplo de transformação dos sistemas de transporte no Brasil, marcado pelo progressivo abandono do modal ferroviário em favor do rodoviário, com profundas implicações para a configuração urbana, econômica e social das cidades servidas pela ferrovia.

#### 4.4.8 Anos 2000

Reconhecendo a relevância histórica, cultural e arquitetônica da Estação Ferroviária para a identidade de Caxias do Sul, iniciou-se o processo de tombamento do edifício como patrimônio histórico através do processo 2208-11.00-SEDAC-96. Este reconhecimento oficial do valor patrimonial da estação representou um marco determinante para sua preservação e foi oficializado pela Portaria de Tombamento 27/01 de 27 de setembro de 2001, documentado na Fig. 57.

Figura 57 - Portaria de Tombamento 27/01.27 set. de 2001

**PORTARIA Nº 27/01/SEDAC**

**O SECRETÁRIO DE ESTADO DA CULTURA**, no uso de suas atribuições conferidas pelo artigo 90, inciso V, artigo 221, inciso V, alíneas "d" e "e" e artigo 222 e seus parágrafos, da Constituição do Estado, pela Lei 7.231, de 18 de dezembro de 1978, combinada com Decreto-Lei nº 25, de 30 de novembro de 1937, considerando a importância de preservar o bem cultural Estação Férrea de Caxias do Sul,

**RESOLVE** tomba o **SÍTIO FERROVIÁRIO DE CAXIAS DO SUL**, conforme parecer técnico nº 33 do processo nº 002208-1100/96.6, constando das seguintes edificações: estação de passageiros, plataforma de embarque, prédio dos sanitários, prédio do depósito de carga, prédio do depósito de locomotivas, caixa d'água e casa do administrador; e dos espaços: terreno da Estação Férrea e Largo da Estação.

Publique-se no Diário Oficial do Estado.  
Ratifique-se e registre-se no respectivo Livro Tombo do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado.  
Promova-se a averbação no Registro de Imóveis competente.

Caxias do Sul, 27 de setembro de 2001.

  
**LUIZ MARQUES**  
Secretário de Estado da Cultura

Testemunhas:

Segundo o IPHAE (2024), o pedido de tombamento estadual foi solicitado por meio de abaixo-assinado da comunidade, sendo efetivado no mesmo ano. A prefeitura, na condição de comodataria do sítio, concluiu a primeira etapa das obras de revitalização em junho de 2007, contemplando o prédio principal, o da estação de passageiros, e o do depósito de cargas. Atualmente, o prédio da estação abriga a Secretaria Municipal da Cultura.

De acordo com a mesma fonte, no sítio tombado, denominado Terreno da Estação Férrea e Largo da Estação, constam as seguintes edificações:

1. Estação de Passageiros;
2. Plataforma de Embarque;
3. Prédio dos Sanitários;
4. Prédio do Depósito de Cargas;
5. Prédio do Depósito de Locomotivas;
6. Caixa de Água;
7. Casa do Administrador;

Em 17 de Junho de 2007, foi inaugurada a primeira etapa das obras de revitalização da Estação.

A Prefeitura de Caxias do Sul, por meio da Secretaria da Cultura, inaugurou na tarde deste domingo, 17, a primeira etapa das obras de revitalização da Estação Férrea, localizada à rua Dr. Pestana, 150. A solenidade iniciou às 14h com apresentações artísticas, shows culturais e o 10º Encontro de Bandas de Caxias do Sul e região (Caxias do Sul, 2007, [s./p.]).

O projeto de revitalização da Estação Férrea foi concebido em duas etapas distintas. A fase inicial, concluída em 2007, concentrou-se na restauração de duas edificações históricas: o terminal de passageiros e o depósito de cargas. Com investimento de R\$300 mil, os trabalhos foram executados pela Companhia de Desenvolvimento de Caxias do Sul (Codeca).

O antigo terminal de passageiros ganhou nova função ao abrigar a Secretaria Municipal da Cultura e seus departamentos, enquanto o depósito de cargas transformou-se em espaço cultural para ensaios da Orquestra de Sopros, do Coral Municipal e de grupos teatrais da cidade.

A revitalização do complexo ferroviário prosseguiu nos anos seguintes. Em 2013, as antigas oficinas de locomotivas, com área de 470 m<sup>2</sup>, Figura 58, passaram por completa transformação. O espaço foi adaptado para receber uma biblioteca

integrada ao sistema municipal de bibliotecas. Com foco no público infantojuvenil, o novo equipamento cultural **disponibilizava** acervo literário e **oferecia** ambiente adequado para apresentações artísticas, ampliando as possibilidades de interação da comunidade com o patrimônio histórico recuperado.

Figura 58 - Antigas oficinas de locomotivas. Sítio da Estação Férrea de Caxias do Sul, RS. Ano 2017



Fonte: Adaptada de foto Rodrigo Vaccari.

A requalificação do entorno da Estação Férrea ganhou impulso significativo entre 2015 e 2016. Conforme documentado pelo jornal *Pioneiro* (2016), julho de 2015 marcou a entrega da Praça do Trem, Figura 59, área pública estrategicamente posicionada nas adjacências do Shopping São Pelegrino.

Figura 59 - Praça do Trem, Estação Férrea de Caxias do Sul, RS. Ano 2019



Fonte: Foto Daniel Balconi.

No ano seguinte, completou-se mais uma etapa deste processo com a inauguração da Praça das Feiras, Figura 60, ambiente comunitário separado da Praça do Trem pela Avenida Rio Branco.

Figura 60 - Praça das Feiras, RS. Ano 2019



Fonte: Foto Giovana Bertoni.

Esta nova área de convivência, fruto de colaboração entre setores público e privado, ocupa posição privilegiada no tecido urbano, delimitada pela Rua Coronel Pena de Moraes, Avenida Rio Branco e Rua Feijó Júnior. Com dimensão expressiva de 7,6 mil metros quadrados, o local foi concebido para acolher diversas manifestações comerciais e culturais, como feiras de produtos agrícolas, artigos ecológicos e artesanato, além de proporcionar infraestrutura adequada para exposições artísticas.

A intervenção urbanística contemplou múltiplos aspectos técnicos e estéticos: procedimentos de limpeza e preparação do terreno, trabalhos de terraplenagem, implementação de sistema de drenagem pluvial, recuperação dos históricos trilhos ferroviários, pavimentação adequada, instalação de ciclovia, paisagismo e sistema de iluminação.

Em setembro de 2023, durante reunião realizada na Prefeitura Municipal de Caxias do Sul com representantes da Secretaria de Planejamento Municipal (SEPLAM) e da Secretaria Municipal da Cultura, foi apresentado o andamento desta pesquisa, as ideias de produto decorrente deste estudo e discutidas estratégias de conservação patrimonial e apropriação comunitária do bem tombado. Na ocasião, emergiram reflexões sobre os resultados das entrevistas realizadas, que evidenciaram questões como percepções do estado de conservação, desconhecimento da história e do legado da estação, bem como a constatação de que as intervenções no sítio até então, embora bem intencionadas, haviam abordado predominantemente aspectos estéticos, sem contemplar ações voltadas ao reavivamento da memória coletiva e à construção de vínculos identitários com o patrimônio. Durante a reunião, foi mencionada a existência de uma locomotiva histórica que operou na linha Caxias-Porto Alegre e que se encontrava nas dependências da ULBRA, em Sapucaia do Sul.

Posteriormente, observou-se que algumas das questões identificadas na pesquisa encontraram correspondência em ações desenvolvidas pela gestão municipal em relação à estação ferroviária. A reportagem publicada em 08 de abril de 2024 evidenciou medidas implementadas pela prefeitura que convergem com os achados da investigação acadêmica, conforme registrado na afirmação de que "O prédio da Estação Férrea [...] passou por melhorias [...] com o objetivo de incentivar a comunidade a se apropriar do espaço, cuidando do patrimônio como se pertencesse a cada um" (Pioneiro, 2024).

A importância da preservação da memória ferroviária, tema central desta investigação, encontrou materialização adicional em julho de 2025, quando a locomotiva histórica de 1921 mencionada nas discussões anteriores chegou a Caxias do Sul para integrar o projeto de revitalização do Largo da Estação Férrea, Figura 61.

Figura 61 - Locomotiva de 1921, uma das três que operaram na linha Caxias-Porto Alegre, de volta à estação



Fonte: Foto por Fokus Vídeojornalismo/Prefeitura de Caxias. Disponível em: <https://caxias.rs.gov.br/noticias/2025/07/em-grande-operacao-locomotiva-historica-e-instalada-na-estacao-ferrea>). Acesso em: 08 jul. 2025.

Segundo reportagem do GZH, "A locomotiva, com cerca de 80 toneladas, é de 1921 e chegou ao Brasil pelo Porto de Rio Grande. O patrimônio, que era do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), estava há 20 anos na Ulbra e foi doado oficialmente ao município recentemente para fazer parte da revitalização do Largo da Estação Férrea" (Silva, 2025, [s./p.]) Esta incorporação de patrimônio ferroviário móvel ao projeto de revitalização representa um avanço significativo na preservação da memória ferroviária local, agregando dimensão histórica tangível ao espaço urbano.

As recentes transformações na Estação Férrea de Caxias do Sul ilustram a importância da articulação entre diferentes perspectivas na construção de políticas patrimoniais efetivas. A convergência entre estudos acadêmicos e iniciativas

municipais evidencia como a preservação do patrimônio cultural se fortalece quando múltiplas competências se alinham em torno de objetivos comuns de conservação e educação patrimonial.

#### 4.4.9 Padrões Cíclicos na Preservação Patrimonial

As Figuras 62 e 63 documentam a transformação da Estação Férrea de Caxias do Sul após intervenção externa finalizada em abril de 2024. Este processo de recuperação ilustra o padrão cíclico de restauro e deterioração que caracteriza a trajetória recente do edifício histórico, considerando que a construção já havia passado por obras de conservação em 2007, de manutenção em 2016, mas gradualmente apresentou novos sinais de desgaste ao longo dos anos subsequentes.

Figura 62 - Estação Férrea de Caxias do Sul, sede da Secretaria Municipal da Cultura (SMC), antes da revitalização externa. Ano 2024



Fonte: Juliane Ribas. Pioneiro.

Figura 63 - Estação Férrea de Caxias do Sul após revitalização externa. Ano 2024



Fonte: Juliane Ribas. Pioneiro.

Segundo reportagem publicada pelo jornal Pioneiro, a recente ação de recuperação do edifício histórico foi viabilizada pela lei municipal "Cultura Melhor: Sociedade Melhor", dispositivo legal que estabelece mecanismos de cooperação entre poder público e empresas privadas para a conservação de bens culturais. A proposta transcendeu a mera recuperação estrutural do edifício, buscando também estimular laços afetivos e senso de responsabilidade coletiva da população em relação ao seu patrimônio edificado (Pioneiro, 2024).

Esta nova intervenção ilustra a recorrência dos problemas de conservação patrimonial. Mesmo após a substancial reforma realizada em 2007, que sucedeu o extenso período de abandono e disputas documentadas por Tronca (2022), tanto o edifício quanto seu entorno voltaram a enfrentar problemas de insegurança, vandalismo e deterioração progressiva. Diante destes desafios recorrentes, a Secretaria Municipal da Cultura adotou medidas complementares, implementando programas educativos sobre a importância do legado histórico e instalando sistema de monitoramento eletrônico integrado ao Centro de Operações (Pioneiro, 2024). Este cenário reforça o que a literatura especializada em patrimônio industrial ferroviário tem consistentemente documentado sobre os ciclos recorrentes de

restauração e degradação que caracterizam estações históricas convertidas em equipamentos culturais. Como observado na Estação da Luz e na Estação Júlio Prestes em São Paulo, na Estação Central do Brasil no Rio de Janeiro, e em diversos outros exemplos nacionais, a experiência caxiense demonstra que intervenções limitadas à recuperação física das edificações tendem a ter efeito temporário quando não integradas a políticas abrangentes de apropriação cultural e participação comunitária.

No início de 2025, a Prefeitura Municipal prosseguiu com os trabalhos de revitalização do Largo da Estação Férrea, conforme documentado nos registros fotográficos das Figuras 64 a 70, visando converter parte do Largo em espaço de lazer e cultura.

Figura 64 - Imóveis foram removidos para obras da revitalização em Caxias do Sul. Ano 2025



Fonte: Porthus Junior – Agencia RBS.

Figura 65 - Obras da revitalização Estação Caxias do Sul. Ano 2025(a)



Fonte: Porthus Junior – Agência RBS.

Figura 66 - Obras da revitalização Estação Caxias do Sul. Ano 2025(b)



Fonte: Porthus Junior – Agência RBS. 2025.

Figura 67 - Obras da revitalização Estação Caxias do Sul. Ano 2025(c)



Fonte: Porthus Junior – Agência RBS.

Figura 68 -Obras da revitalização Estação Caxias do Sul. Ano 2025(d)



Fonte: Porthus Junior – Agência RBS.

Figura 69 - Obras da revitalização Estação Caxias do Sul. Ano 2025(e)



Fonte: Porthus Junior – Agência RBS.

Figura 70 - Obras da revitalização Estação Caxias do Sul. Ano 2025(f)



Fonte: Porthus Junior – Agência RBS.

A trajetória histórica da Estação Férrea de Caxias do Sul, desde sua inauguração em 1910 até as recentes intervenções de 2024-2025, revela um patrimônio em constante transformação. Como testemunho material insubstituível do desenvolvimento urbano, econômico e social da região, seu percurso histórico,

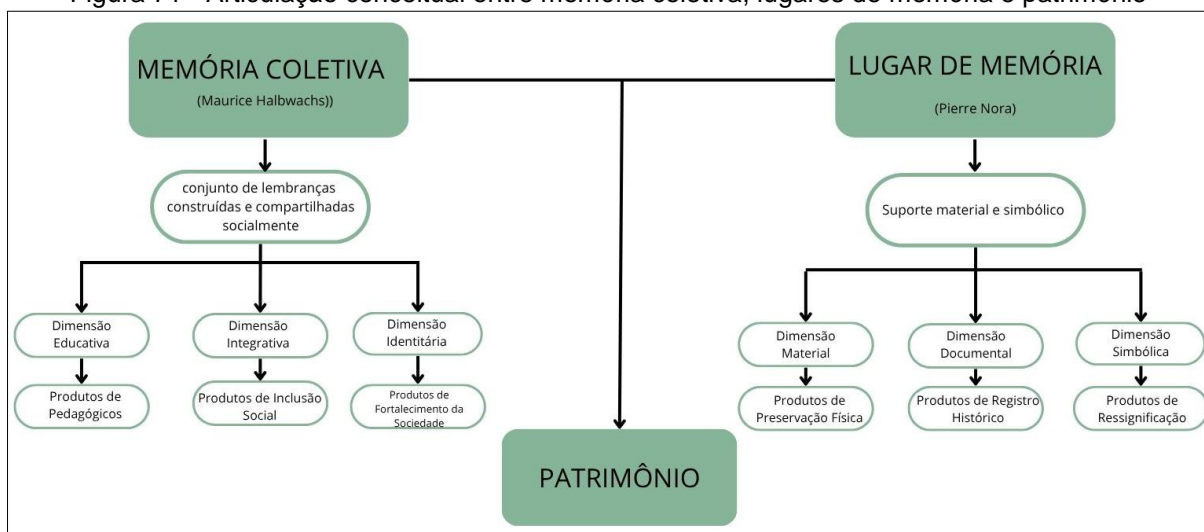
marcado por ciclos de valorização, abandono e renovação, reflete os próprios desafios da preservação patrimonial no Brasil.

É neste cenário complexo de constante transformação que nossa pesquisa se insere, propondo estratégias de educação patrimonial que complementem a conservação física do edifício. A linha do tempo interativa digital a seguir sintetiza visualmente esta narrativa histórica, constituindo base para o desenvolvimento tanto do caderno patrimonial desenvolvido para a educação infantil como ao produto digital interativo direcionado ao público geral interessado na história ferroviária local.

#### 4.5 PRODUTOS PARA VALORIZAÇÃO DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO CONTEXTUALIZAÇÃO TEÓRICO-METODOLÓGICA E PROPOSIÇÃO CONCEITUAL ORIGINAL

Nossa investigação sobre a Estação Ferroviária de Caxias do Sul revelou uma desconexão entre o patrimônio oficialmente tombado e sua incorporação à memória coletiva local, confirmando nossa hipótese de que um bem patrimonializado só se efetiva como lugar de memória quando há identificação e apropriação simbólica por parte da sociedade. Diante deste diagnóstico, desenvolvemos produtos educacionais como estratégia de intervenção, fundamentados na articulação conceitual sintetizada na Figura 71. Esta proposta baseia-se no entendimento de que o patrimônio se constitui na interseção dinâmica entre os lugares de memória (Nora, 1992), que oferecem o suporte material e simbólico, e a memória coletiva (Halbwachs, 2013), que representa o conjunto de lembranças construídas e compartilhadas socialmente. Essa dinâmica transforma espaços e narrativas em bens culturais reconhecidos e valorizados pela sociedade.

Figura 71 - Articulação conceitual entre memória coletiva, lugares de memória e patrimônio



Fonte: Elaborado pela autora (2024)

#### 4.5.1 Linha do Tempo: Marcos Históricos da Estação Ferroviária de Caxias do Sul

Para sistematizar a compreensão da evolução histórica da Estação Ferroviária de Caxias do Sul e facilitar sua visualização no produto digital proposto, apresentamos a seguir uma linha do tempo com os principais marcos cronológicos identificados nesta pesquisa:

- 1875 – Fundação da Colônia Caxias.
- 1890 – Elevação de Caxias à categoria de vila.
- 1910 –
  - 1) Inauguração da Estação Ferroviária de Caxias (1º de junho).
  - 2) Ato 23 de 30/11/1910 incorpora ao município a área da ferrovia, ampliando o limite urbano de Caxias do Sul.
- 1913 –
  - 1) Chegada da energia elétrica a Caxias do Sul, marcando o início da eletrificação urbana e o avanço das condições de infraestrutura na cidade;
  - 2) Implantação de trem diário destinado ao transporte de produtos perecíveis;
  - 3) Início da operação de trem direto de passageiros para Porto Alegre.

- 1925 – Ampliação do perímetro urbano: O Ato nº 21 amplia a cidade nos sentidos norte-sul e leste-oeste, incorporando novas áreas ao território de Caxias do Sul.

- 1928 – Aprovação do projeto de ampliação da Estação Ferroviária de Caxias do Sul, viabilizando futuras melhorias na infraestrutura ferroviária do município.

- 1929 – Conclusão das obras de ampliação da Estação.

- 1932 –

- 1) Instalação da Cooperativa Vinícola São Victor: A cooperativa adquire terreno e se estabelece nas proximidades da Estação Ferroviária de Caxias do Sul;

- 2) Realização da segunda edição da Festa da Uva, marcada pela chegada do interventor Flores da Cunha em trem especial, sendo recebido com festejos na estação ferroviária.

- 1933 – Elaboração do projeto de aumento e modificação no Depósito de Locomotivas.

- 1935 – Elevação da Estação à categoria de classe especial.

- 1937 – Conclusão do projeto de ampliação do armazém.

- 1939 – Execução do calçamento do recinto da estação.

- 1941 -

- 1) Inauguração do Trecho Caxias - São Leopoldo da Rodovia Federal Getúlio Vargas (futura BR 116);

- 2) Crise de abastecimento d'água: devido à grande estiagem daquele ano. 420 metros cúbicos de água diários foram transportados pelo trem pela linha Maratá- Caxias, em um percurso de 73Km Para abastecimento gratuito da cidade.

- 1944 – Mudança oficial de nome: Caxias passa a se chamar oficialmente Caxias do Sul.

- 1957 — Criação da Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA).

- 1960 – Início do declínio do transporte ferroviário: Com a priorização do modal rodoviário, o movimento de carga cai 50%.
- 1977 – Saída do último trem de passageiros de Caxias do Sul.
- 1980 – Continuidade da operação ferroviária: A linha ainda operava com transporte de cargas pesadas.
- 1994 – Extinção oficial da Estação Ferroviária: A RFFSA extingue oficialmente a Estação Ferroviária. Os prédios e as áreas externas são desocupados e abandonados.
- 2001 – Tombamento oficial da Estação Ferroviária de Caxias do Sul.
- 2007 – Inauguração da primeira fase de revitalização: Valorização da região e estímulo a novos negócios no entorno da estação ferroviária.
- 2020 – Percepção do declínio da região do entorno da estação.
- 2025 – Obras de revitalização e ampliação da área cultural e de lazer: A Secretaria da Cultura destaca a importância do acolhimento da estação como Patrimônio Cultural pela população para o sucesso do projeto.

#### **4.5.2 Concepção do Caderno de educação patrimonial destinado ao ensino fundamental**

O projeto "Estação Férrea: Uma História para Colorir" constitui a proposta de material educativo destinado a crianças do 1º ao 5º ano do ensino fundamental, visando aproximá-las do patrimônio ferroviário de Caxias do Sul por meio de recursos lúdicos, visuais e tecnológicos.

##### **4.5.2.1 Fundamentação e Diretrizes**

A concepção deste material fundamenta-se nos referenciais teórico-metodológicos já apresentados na pesquisa, articulando os conceitos de lugar de memória (Nora, 1992), memória coletiva (Halbwachs, 2013) e patrimônio cultural industrial. Estes elementos são analisados sob a perspectiva historiográfica de Certeau (1982), complementados pelo enfoque da história pública digital e da "autoridade compartilhada" proposta por Frisch (1990). Tais princípios orientam as escolhas conceituais e de mediação presentes nesta proposta.

Nesse contexto, "Estação Férrea: Uma História para Colorir" foi idealizado para aproximar crianças do universo simbólico e afetivo do patrimônio ferroviário de Caxias do Sul. Por meio de recursos visuais, narrativos e interativos adequados ao público infantil, o material busca favorecer o contato inicial com a memória coletiva local e estimular formas de apropriação lúdica e criativa da história da Estação Ferroviária, alinhando-se às diretrizes gerais da pesquisa.

#### 4.5.2.2 Conceito e Metodologia

O material estrutura-se como narrativa sequencial dos momentos históricos da Estação Férrea de Caxias do Sul, mediada pelo personagem "Vaporzinho", uma locomotiva a vapor antropomorfizada que atua como narrador. A proposta fundamenta-se nos princípios da educação patrimonial de Horta, Grunberg e Monteiro (1999), que preconizam o uso de recursos lúdicos para despertar o interesse pelo patrimônio cultural.

A antropomorfização do personagem ancora-se nos estudos de Bettelheim (2002) sobre a eficácia de personagens fantásticos na comunicação com crianças, facilitando a identificação emocional e o processo de aprendizagem. O design visual considera as características do desenvolvimento cognitivo da faixa etária de 6 a 10 anos, conforme os estágios operacionais de Piaget (1999), priorizando elementos visuais claros e narrativa acessível.

A integração de recursos de realidade aumentada alinha-se às propostas de Lévy (1999) sobre as potencialidades educativas das tecnologias digitais, criando uma experiência que amplia as possibilidades de interação com o patrimônio histórico local.

#### 4.5.2.3 Estrutura e Recursos

O caderno organiza-se segundo os seguintes elementos:

- a) **Formato interativo:** Cada capítulo apresenta páginas ilustradas em cores e com desenhos para colorir;
- b) **Estilo visual:** Ilustrações com linhas claras e elementos reconhecíveis, preservando características arquitetônicas do patrimônio ferroviário com adaptações para o público infantil;
- c) **Linguagem acessível:** Textos concisos de 3 a 5 frases, elaborados com vocabulário simples e fonte ampliada;
- d) **Personagem condutor:** Vaporzinho apresenta características visuais que remetem às locomotivas a vapor da história ferroviária local;
- e) **Elementos digitais:** Marcadores de realidade aumentada permitem acesso a sons ferroviários e fotografias históricas;

f) **Modalidades de uso:** Leitura individual, compartilhamento familiar ou aplicação escolar.

#### 4.5.2.4 Sequência de Conteúdos Detalhada

A narrativa desenvolve-se em 13 momentos históricos, cada um ocupando página dupla, conforme descrito a seguir:

##### **a) Apresentação do Vaporzinho:**

**Página esquerda:** Ilustração colorida do personagem Vaporzinho, uma locomotiva a vapor antropomorfizada com expressão amigável, posicionada sobre trilhos. Balão de fala contendo: *"Tchuu-tchuu! Eu sou o Vaporzinho! Venha viajar comigo pela estação de Caxias do Sul! Com o trem e a estação, muita coisa boa chegou para transformar a cidade! Já pegou seus lápis? Pronto para descobrir o que vamos viver juntos?"*

**Página direita:** Ilustração colorida simplificada da Estação Férrea, apresentando detalhes identificáveis como "VFRGS" no frontão, telhado característico, portas e janelas em paleta de cores vibrantes próximas às tonalidades reais do patrimônio.

##### **b) Caxias antes da ferrovia:**

**Página esquerda:** Representação colorida do cotidiano urbano anterior à ferrovia, mostrando estradas precárias e transporte rudimentar. Fala do Vaporzinho: *"Antes de eu chegar, tudo era mais difícil. As estradas tinham buracos, e a viagem era de carroça ou mula. Era demorado, cansativo... Quase nada novo chegava por aqui!"*

**Página direita:** Desenho para colorir apresentando carroça carregada de produtos coloniais puxada por burro. Balão de fala do animal: *"Eu carregava os produtos feitos por aqui para outras cidades... e trazia outras coisas de lá!"*

**Conteúdo digital:** Marcador de realidade aumentada para acesso a fotografias históricas do período.

##### **c) Construção da ferrovia:**

**Página esquerda:** Fala do Vaporzinho: *"Olha só que aventura! Para eu poder chegar em Caxias, muitos trabalhadores instalaram trilhos, construíram pontes e enfrentaram montanhas. Foi preciso união e coragem para transformar esse sonho em realidade!"*

**Página direita:** Desenho para colorir retratando paisagem montanhosa com rio, trabalhadores instalando trilhos e construindo pontes, evidenciando os desafios da construção ferroviária.

**Conteúdo digital:** Fotografias históricas do período construtivo via realidade aumentada.

**d) Inauguração festiva:**

**Página esquerda:** Desenho para colorir mostrando a estação em festa, com multidão celebrando a chegada do primeiro trem, bandeiras e decorações festivas.

**Página direita:** Vaporzinho colorido como narrador central, com balão de fala: *"Que dia especial! A cidade inteira veio me ver. Tinha muita festa, música e alegria. Todos comemoravam a chegada do primeiro trem em Caxias. Eu me senti muito importante!"*

**e) Chegadas e partidas importantes:**

**Páginas esquerda e direita:** Composição para colorir apresentando a estação recebendo o trem com vagões de passageiros e carga. Destaque para janela com o primeiro bispo da cidade acenando. Vagões de carga exibem livros, tecidos, máquinas e materiais de construção.

**Narrativa dividida:** Página esquerda: *"Aqui chegavam as visitas importantes..."* Página direita: *"...e tudo o que a cidade precisava para crescer!"*

**Conteúdo digital:** Sons de apito ferroviário e paisagem sonora da celebração.

**f) Crescimento da cidade:**

**Página esquerda:** Ilustração colorida apresentando a estação como "coração" urbano, com ruas irradiando como "artérias". Ao longo das vias, prédios industriais (vinícola, fábrica de móveis, moinho) com famílias representando prosperidade e empregos.

**Página direita:** Desenho para colorir com contornos da estação e ruas traçadas, permitindo à criança completar a cidade. Vaporzinho em destaque: *"Com a chegada do trem, muitas fábricas vieram se instalar perto da estação. As pessoas conseguiam empregos e a cidade crescia cada vez mais!"* Legenda lúdica: *"Que tal desenhar uma fábrica de chocolate aqui? Ou quem sabe uma loja de brinquedos ali? Como seria a cidade dos seus sonhos ao redor da estação?"*

**g) Festa da Uva:**

**Página esquerda:** Ilustração colorida retratando movimento de visitantes e desfile característico do evento.

**Página direita:** Desenho para colorir do Vaporzinho com vagões carregados de uvas, simbolizando o transporte da produção local.

**h) Novos meios de transporte:**

**Página esquerda:** Cena colorida mostrando a estação ferroviária com trem ao centro, circundada por novos ônibus, caminhões e automóveis. Representação sutil de maior movimento direcionado aos novos veículos. Narrativa do Vaporzinho: *"Com o tempo, novos amigos chegaram para o transporte. Eu continuava importante, mas percebia que as coisas estavam mudando..."*

**Página direita:** Desenho para colorir apresentando estradas e trilhos paralelos, com diversos veículos. Estradas mais largas com maior quantidade de veículos contrastando com trilho único. Fala do Vaporzinho: *"...as pessoas começaram a escolher mais os carros e caminhões. Que tal colorir essa nova paisagem da cidade? Você pode dar cores especiais ao trem para que ele continue bonito e importante!"*

**i) Transformação do trem:**

**Página esquerda:** Ilustração colorida da última viagem de passageiros, com Vaporzinho enfeitado com faixas e flores. Na plataforma, pessoas acenam com lenços em despedida emotiva. Texto do Vaporzinho: *"Em 1976, fiz minha última viagem com passageiros. Foi um dia muito especial! Tantas pessoas vieram se despedir. Que dia emocionante foi aquele!"*

**Página direita:** Desenho para colorir de trem de carga robusto transportando mercadorias por trilhos serpenteantes na paisagem serrana, com vagões carregando produtos em contêineres. Convite do Vaporzinho: *"Mesmo depois que parei de levar passageiros, meus amigos trens de carga continuaram trabalhando duro! Que tal dar vida a esta parte da minha história? Use suas cores preferidas para colorir e mostrar como os trens de carga seguiram seu caminho!"*

**j) Estação adormecida:**

**Página esquerda:** Ilustração colorida da estação em abandono: janelas quebradas, telhado com telhas faltando, trilhos cobertos por folhas e plantas silvestres, pássaros pousados, raio de sol entrando por janela quebrada, placa desbotada, poste inclinado. Paleta em tons suaves de azuis e cinzas com toques

verdes e dourados. Texto do Vaporzinho: *"Depois que os trens de carga também pararam de circular, a estação ficou muito quietinha por vários anos. As pessoas foram embora, as portas se fecharam e o silêncio tomou conta. Era como se toda a estação estivesse dormindo um longo sono. Mesmo assim, todas as histórias e memórias continuavam guardadas ali, esperando para serem lembradas novamente."*

**Página direita:** Desenho para colorir do Vaporzinho em repouso sobre trilhos, com "ZZZs" saindo da chaminé, expressão serena, cobertor imaginário, lua crescente e estrelas no céu, brotos de plantas ao redor, ninho de pássaro discreto. Convite do Vaporzinho: *"Durante esse tempo todo, eu fiquei sonhando com as viagens que fiz e com todas as pessoas que conheci! Mesmo adormecido, eu sabia que um dia alguém iria lembrar da minha importância. Que tal colorir meus sonhos? Você pode usar cores tranquilas para a noite ou cores vibrantes para mostrar os sonhos coloridos que eu tinha!"*

#### **k) Reconhecimento do patrimônio:**

**Página esquerda:** Ilustração colorida da cerimônia de tombamento: autoridades com faixas oficiais cortando fita vermelha, placa de bronze declarando "Patrimônio Histórico e Cultural", comunidade reunida aplaudindo e fotografando, bandeiras decorativas, paleta celebrativa contrastando com céu azul. Texto do Vaporzinho: *"Depois de um tempo adormecida, a estação foi reconhecida como um tesouro da nossa cidade. As pessoas entenderam que minha estação guardava histórias importantes que não podiam ser esquecidas. Foi um dia de muita alegria!"*

**Página direita:** Desenho para colorir de documento oficial estilizado com bordas decorativas e selo. Estação em destaque no centro com detalhes arquitetônicos. Vaporzinho no canto inferior usando medalha, com expressão orgulhosa e balão de fala apontando para a estação. Título "Patrimônio Histórico e Cultural" e data do tombamento. Convite do Vaporzinho: *"Quando recebi a notícia do tombamento, fiquei apitando de alegria! Minha querida estação agora é um tesouro oficial da cidade! Sua história será preservada para sempre! Vamos colorir este documento especial que mostra como a estação é importante para Caxias do Sul?"*

#### **l) Restauração:**

**Página esquerda:** Cena colorida da revitalização: metade da fachada restaurada com cores vivas contrastando com metade em processo. Trabalhadores

com capacetes coloridos (pintor, telhadista), engenheiro consultando plantas, andaimes, pequeno jardim com flores, arco-íris discreto simbolizando renascimento.

**Página direita:** Fundo com plantas arquitetônicas em marca d'água suave. Texto do Vaporzinho em fonte ampliada: *"Depois que a estação virou patrimônio, ela ganhou vida de novo! As pessoas olharam fotos antigas para descobrir como ela era antes. Chegaram trabalhadores para consertar tudo. Que alegria ela sendo cuidada com tanto carinho!"* Ilustração complementar: Vaporzinho com capacete de obra supervisionando os trabalhos.

**m) Novo capítulo:**

**Página única para colorir:** Largo da estação em perspectiva amigável, com estação ao fundo, pequena praça com bancos e pessoas conversando, barracas da feira ecológica com frutas e verduras, crianças brincando, árvores estilizadas, Vaporzinho nos trilhos junto à estação representando a locomotiva trazida de Sapucaia do Sul, simbolizando a continuidade histórica e o futuro do patrimônio.

#### 4.5.2.5 Especificações Técnicas

**Formato:** 210 x 297 mm (A4), orientação retrato, capa dura, laminação brilho.

**Elementos visuais:** Paleta de cores vibrantes, linhas definidas para colorir, uniformidade gráfica entre páginas.

**Conteúdo digital:** Realidade aumentada em páginas selecionadas com fotografias históricas e sons ferroviários.

#### 4.5.2.6 Diretrizes de Implementação

A implementação do caderno requer:

- a) Testes com crianças da faixa etária prevista para avaliar compreensão e usabilidade;
- b) Adequação das ilustrações para colorir e reconhecimento por realidade aumentada;
- c) Manutenção de linguagem acolhedora, focando na experiência positiva com o patrimônio.

#### 4.5.2.7 Apresentação do Protótipo

Com o objetivo de demonstrar a viabilidade do conceito, foi elaborada versão preliminar, Figuras contendo:

- a) Capa com identidade visual;
- b) Apresentação do personagem;
- c) Contextualização histórica;
- d) Inauguração da estação;
- e) Cotidiano ferroviário.

O protótipo demonstra a aplicação dos referenciais teóricos e das escolhas metodológicas, funcionando como demonstração de conceito para desenvolvimento integral durante o doutorado ilustrado nas Figuras 72 a 85.

**Limitações identificadas:** adequação da linguagem para diferentes níveis de leitura, refinamento dos textos e desenhos, integração dos recursos digitais, necessidade de equipe técnica especializada.

Figura 72 - Capa com identidade visual



Fonte: Elaborado pela autora (2025). Ilustração por Gabriela Nuvolari.

Figura 73 - Apresentação de detalhes técnicos

**Título do Livro:** Estação Férrea de Caxias do Sul – Colorindo Memórias e Histórias  
**Autora:** Granzotto, Marlise C. Sonntag  
**Ilustração e diagramação:** Gabriella Nuvolari  
**Projeto gráfico:** Desenvolvido em colaboração com Gabriella Nuvolari  
**Concepção, História e Pesquisa:** Marlise C. Sonntag Granzotto  
**Local e Ano de Publicação:** Caxias do Sul – RS, 2025  
**Descrição:** 12 páginas, 21 cm x 29,7 cm, livro infantil educativo.  
**Assuntos:** Educação Patrimonial – História – Caxias do Sul - Patrimônio Cultural – Infantil.

Este livro é um protótipo desenvolvido como parte da pesquisa de Mestrado no Programa de Pós-Graduação em História (PPGHIS) da Universidade de Caxias do Sul (UCS), sob orientação da Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Eliana Relá e coordenação do Prof. Dr. Roberto Radünz. Esta versão piloto, composta por 12 páginas, representa o início de um projeto mais amplo, que será integralmente desenvolvido no âmbito do Doutorado, com o objetivo de criar um material completo voltado para a educação patrimonial, destinado a turmas do primeiro ao quinto ano do ensino fundamental.

© 2025 Marlise C. Sonntag Granzotto, todos os direitos reservados. Proibida a reprodução total ou parcial desta obra, por qualquer meio, sem autorização prévia do autora.

Contato: [mcsgranzotto@ucs.br](mailto:mcsgranzotto@ucs.br)



Em todo o livro existem códigos como este ao lado, que dão acesso a conteúdos extras. Para visualizá-los, baixe o aplicativo Zappor no seu celular ou tablet e aponte-os para os códigos para carregar os conteúdos (você precisa ter conexão à internet).

Baixe o aplicativo Zappor no seu celular ou tablet






Fonte: Elaborado pela autora (2025). Ilustração por Gabriela Nuvolari.

Figura 74 - Folha de rosto



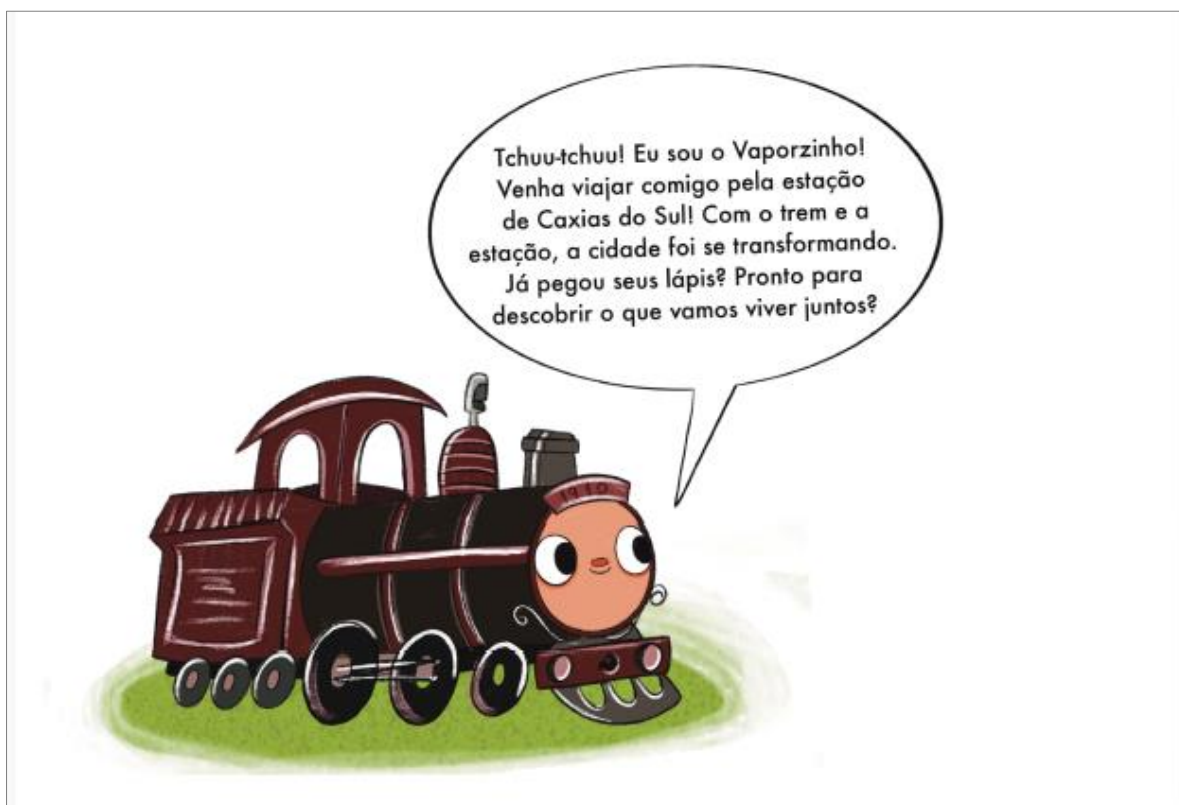
**A ESTAÇÃO FÉRREA DE CAXIAS DO SUL**  
 colorindo memórias e histórias



UNIVERSIDADE DE CAXIAS DO SUL  
 2025

Fonte: Elaborado pela autora (2025). Ilustração por Gabriela Nuvolari.

Figura 75 - Apresentação do personagem



Fonte: Elaborado pela autora (2025). Ilustração por Gabriela Nuvolari.

Figura 76 - A Estação Caxias



Fonte: Elaborado pela autora (2025). Ilustração por Gabriela Nuvolari.

Figura 77 - Contextualização histórica(a)



Fonte: Elaborado pela autora (2025). Ilustração por Gabriela Nuvolari.

Figura 78 - Contextualização histórica(b)



Fonte: Elaborado pela autora (2025). Ilustração por Gabriela Nuvolari.

Figura 79 - Inauguração da estação(a)



Fonte: Elaborado pela autora (2025). Ilustração por Gabriela Nuvolari.

Figura 80 - Inauguração da estação(b)



Fonte: Elaborado pela autora (2025). Ilustração por Gabriela Nuvolari.

Figura 81 - Cotidiano ferroviário(a)



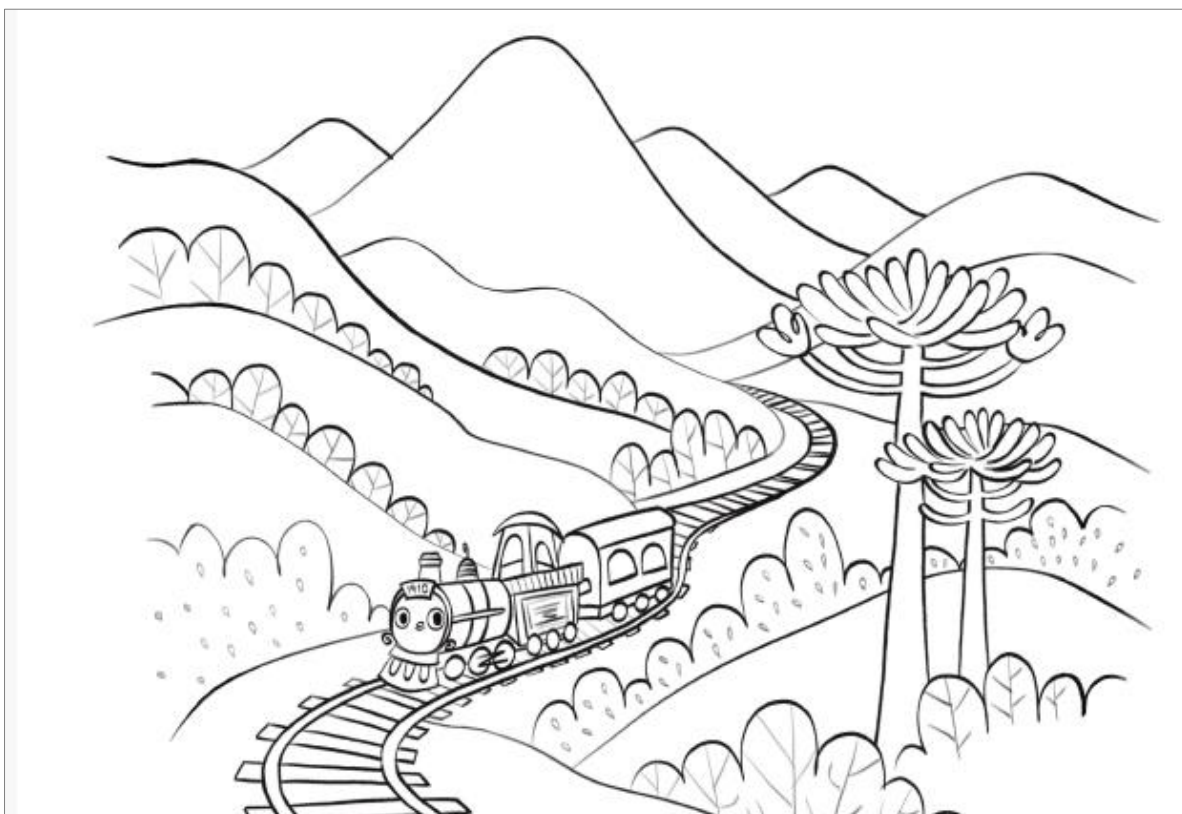
Fonte: Elaborado pela autora (2025). Ilustração por Gabriela Nuvolari.

Figura 82 - Cotidiano ferroviário(b)



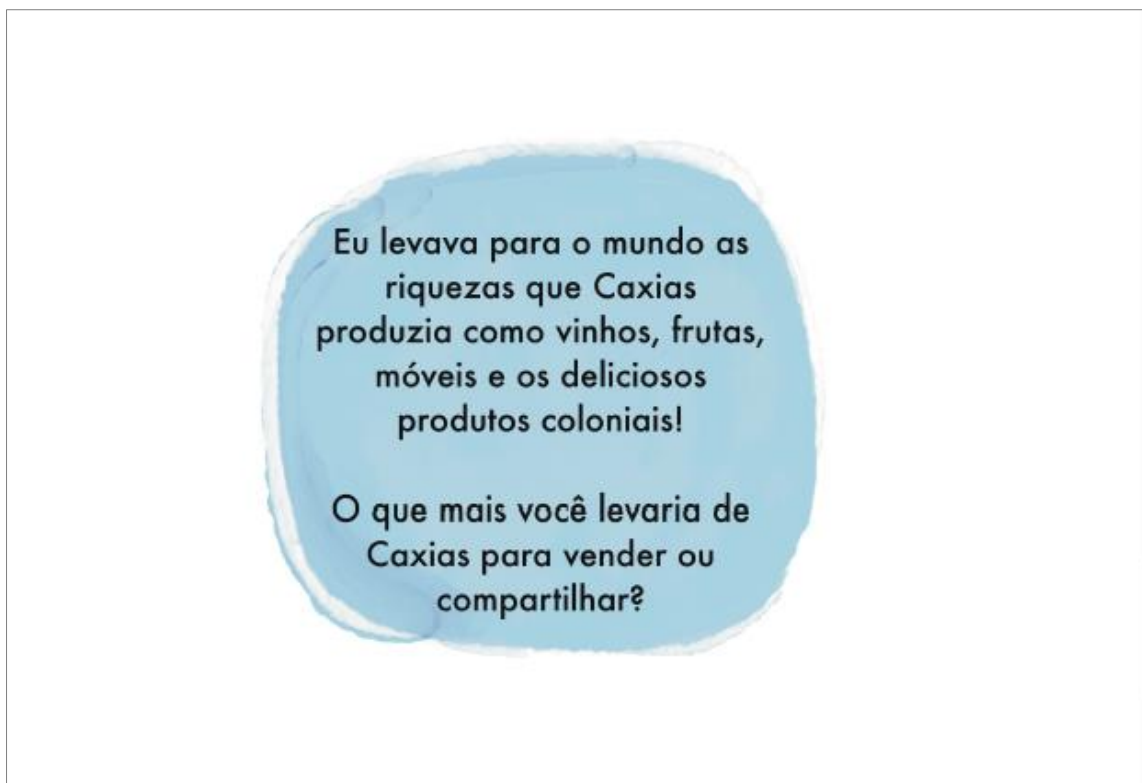
Fonte: Elaborado pela autora (2025). Ilustração por Gabriela Nuvolari.

Figura 83 - Cotidiano ferroviário(c)



Fonte: Elaborado pela autora (2025). Ilustração por Gabriela Nuvolari.

Figura 84 - Cotidiano ferroviário(d)



Fonte: Elaborado pela autora (2025). Ilustração por Gabriela Nuvolari.

Figura 85 - Contracapa



Fonte: Elaborado pela autora (2025). Ilustração por Gabriela Nuvolari.

#### 4.5.2.8 Síntese do Produto

O caderno "Estação Férrea: Uma História para Colorir" constitui recurso de aproximação do público infantil ao patrimônio ferroviário local, combinando elementos lúdicos e tecnológicos. Sua efetividade depende do contexto de uso e mediação adotada, sendo fundamental realizar experimentações para aprimoramentos futuros, alinhando-se aos princípios de democratização patrimonial apresentados nesta pesquisa.

#### 4.5.3 Concepção do Produto Digital Interativo

Como produto complementar desta pesquisa, foi desenvolvido protótipo conceitual de linha do tempo digital interativa destinada ao público geral. Este recurso visa ampliar o alcance das estratégias de educação patrimonial, oferecendo experiência multimídia acessível.

#### 4.5.3.1 Recursos e Funcionalidades

O produto integra elementos multimídia organizados cronologicamente:

- 1) **Narrativa visual:** Cada marco histórico será acompanhado de fotografias de época, plantas arquitetônicas e documentos originais;
- 2) **Dados contextualizados:** Gráficos sobre desenvolvimento populacional e industrial regional;
- 3) **Conteúdo multissensorial:** Narrações em áudio, ambientação sonora e mapas interativos da evolução urbana.

#### 4.5.3.2 Diretrizes de Desenvolvimento

A concepção fundamenta-se em três princípios norteadores:

1. **Acessibilidade universal:** Descrições alternativas, legendas, contraste adequado e navegação por teclado;
2. **Usabilidade intuitiva:** Interface clara com organização lógica do conteúdo;
3. **Adaptabilidade multiplataforma:** Design responsivo para diversos dispositivos. Além desses princípios, as descrições textuais adotarão uma linguagem clara e acessível, visando contemplar públicos distintos.

#### 4.5.3.3 Integração e Acessibilidade

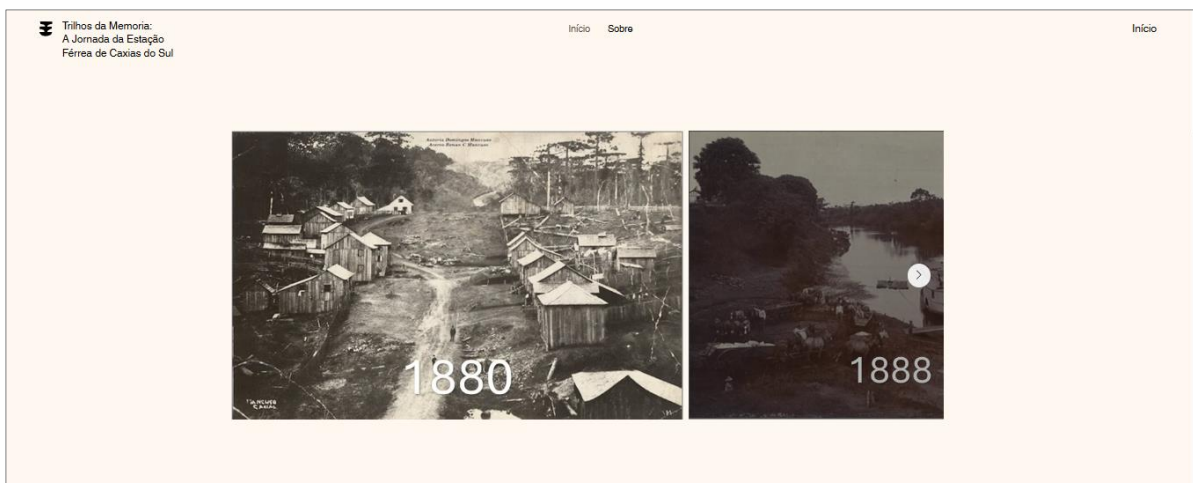
O acesso será facilitado mediante:

- a) **Visitação presencial:** QR codes instalados próximos aos edifícios ferroviários permitem acesso imediato ao conteúdo digital durante a observação do patrimônio;
- b) **Acesso remoto:** Disponibilização online para consulta via dispositivos móveis e computadores;
- c) **Demonstração conceitual:** Protótipo funcional desenvolvido em plataforma Wix demonstra as funcionalidades propostas, servindo como demonstração de conceito para desenvolvimento técnico posterior.

As Figuras 84 a 88 apresentam o protótipo conceitual desenvolvido, ilustrando a estrutura navegacional e recursos multimídia. Todavia, reconhece-se que as

limitações técnicas atuais requerem desenvolvimento profissional para otimização da interface e a totalidade das funcionalidades propostas.

Figura 86 - Interface inicial com navegação por imagens e acesso às seções



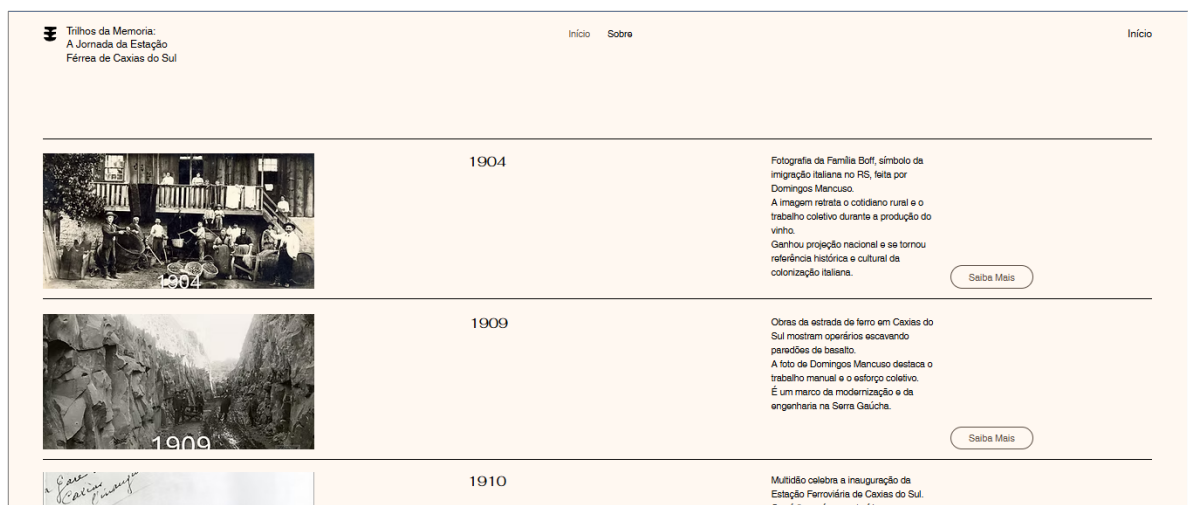
Fonte: Elaborado pela autora e Paulo Pasqual (2025).

Figura 87 - Página “SOBRE”



Fonte: Elaborado pela autora e Paulo Pasqual (2025).

Figura 88 - Interface da linha do tempo com recursos interativos



Fonte: Elaborado pela autora e Paulo Pasqual (2025).

Figura 89 - Página “Entre em contato”

The screenshot shows a contact form with the following elements:

- Header:** Trilhos da Memória: A Jornada da Estação Férrea de Caxias do Sul. Navigation links: Início, Sobre. A 'Início' link is repeated on the right side.
- Form:**
  - Label: "Entre em Contato"
  - Field: "Nome" (Name)
  - Field: "Email"
  - Field: "Mensagem" (Message)
  - Button: "Enviar" (Send)
- Footer:** © 2025 by Marcos Históricos de Estação Ferroviária de Caxias do Sul. Powered and secured by Wix.

Fonte: Elaborado pela autora e Paulo Pasqual (2025).

#### 4.5.3.4 Fundamentação Teórico-Methodológica

Este produto fundamenta-se nos mesmos referenciais teórico-metodológicos apresentados na seção 4.5.2.2, aplicando os conceitos de lugar de memória e história pública digital ao contexto da mediação patrimonial digital.

#### 4.5.3.5 Síntese do Produto

A linha do tempo digital constitui ferramenta complementar de mediação patrimonial, buscando democratizar o acesso às narrativas históricas e fortalecer

vínculos identitários com o patrimônio ferroviário local. Seu desenvolvimento completo será aprofundado durante o doutorado, utilizando-se da pesquisa elaborada neste trabalho e com a contribuição de equipe técnica especializada.

## 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao concluir esta investigação sobre a Estação Férrea de Caxias do Sul, retomamos a problemática central que motivou nosso percurso: a aparente desconexão entre o patrimônio ferroviário oficialmente tombado e sua incorporação à memória coletiva da população local. Os resultados obtidos através das entrevistas semiestruturadas demonstram que um bem patrimonializado tende a se efetivar como lugar de memória quando há identificação e apropriação simbólica por parte dos sujeitos que com ele se relacionam. As narrativas coletadas revelaram uma dicotomia entre o reconhecimento do valor histórico da estação e a percepção de um espaço que parece não realizar plenamente seu potencial como lugar de memória, indicando a necessidade de estratégias que reconectem a comunidade com este patrimônio.

A conservação da Estação Férrea de Caxias do Sul e a revitalização de seu entorno representam não apenas um desafio de preservação patrimonial, mas também uma oportunidade para aprofundar discussões sobre desenvolvimento urbano, patrimônio cultural e identidade coletiva. Este trabalho, ao explorar as transformações socioeconômicas e culturais relacionadas à estação, busca colaborar para a reflexão sobre sua importância no tecido urbano e na memória da região.

Durante o percurso investigativo, encontramos dificuldades significativas de acesso a documentos e informações, o que revela lacunas na gestão documental e na salvaguarda da memória ferroviária. Esta experiência demonstrou o que poderia ser interpretado como fragilidades no processo de preservação deste patrimônio.

Paralelamente, observou-se nas fontes consultadas um aparente padrão cíclico nas iniciativas de revitalização: períodos de valorização e uso público intenso frequentemente seguidos por fases de menor utilização, demandando posteriormente novos ciclos de intervenção.

Este padrão documentado indica que intervenções de revitalização concentradas nos aspectos físicos e estéticos, sem fortalecer simultaneamente a memória coletiva e a identificação afetiva com o espaço, apresentam eficácia temporária. Embora tais iniciativas valorizem momentaneamente o espaço e atraiam determinados públicos, a ausência de conexão com a identidade comunitária compromete sua sustentabilidade.

Esta observação comprova que políticas de preservação patrimonial efetivas se beneficiam da integração com estratégias de educação patrimonial e fortalecimento dos vínculos identitários.

Nossa investigação estabelece que a validação de um bem como legado patrimonial transcende sua existência física ou importância histórica isolada, envolvendo uma conexão reconhecível com a identidade coletiva e a memória compartilhada. Esta relação entre percepção de identidade e memória histórica constitui um elemento relevante para compreender os processos de patrimonialização e sua recepção social.

Diante deste cenário, esta pesquisa colabora para o campo da educação patrimonial ferroviária ao abordar especificamente a apropriação comunitária da Estação Férrea de Caxias do Sul, desenvolver produtos de educação patrimonial direcionados ao contexto local como livro infantil e linha do tempo digital, e aplicar metodologia de história pública digital ao patrimônio ferroviário caxiense. Os produtos desenvolvidos buscaram responder ao objetivo geral de propor formas de tornar mais acessível ao público o conhecimento sobre a história e a memória do largo da estação ferroviária.

O desenvolvimento do livro "A Estação Férrea de Caxias do Sul: Colorindo memórias e histórias", voltado para a educação patrimonial no ensino fundamental, busca ampliar o alcance desta pesquisa ao propor o envolvimento do público infantil na construção de uma relação com o patrimônio.

A proposta de um produto adicional visando um público mais amplo, uma linha do tempo interativa digital, representa uma estratégia de mediação entre o patrimônio e a comunidade, utilizando recursos tecnológicos para facilitar o acesso à história local.

O arcabouço teórico que articula a história pública digital com a valorização do patrimônio estabelece a importância da participação das comunidades na preservação de sua herança cultural. A elaboração destes produtos foi orientada por estes princípios e pelo conceito de "autoridade compartilhada", de Michael Frisch (1990), buscando propor possibilidades de participação da comunidade na construção e apropriação das narrativas sobre seu patrimônio.

Esta abordagem dialoga com a perspectiva de Michel de Certeau (1982) sobre a operação historiográfica, reconhecendo que a produção do conhecimento histórico está intrinsecamente ligada ao lugar social, às práticas metodológicas e à

construção narrativa visando fortalecer os vínculos comunitários com o patrimônio cultural.

Um aspecto observado durante o desenvolvimento desta pesquisa foi a constatação de que, embora existam informações dispersas sobre a história ferroviária de Caxias do Sul, há uma carência de iniciativas que centralizem esse conhecimento em linguagens acessíveis a diferentes públicos. Neste sentido, o trabalho aqui apresentado não se pretende inédito em termos de conteúdo histórico, mas explora possibilidades de mediação que facilitam a conexão da sociedade caxiense com seu patrimônio.

Uma etapa importante desta pesquisa consistiu na apresentação dos resultados preliminares no Congresso Internacional de Patrimônio Cultural e Sustentabilidade, CIPCS, realizado em Pelotas, RS, em julho de 2024. A participação neste evento acadêmico possibilitou o compartilhamento dos achados iniciais com a comunidade científica, culminando na aprovação do trabalho para publicação nos anais do congresso.

O processo de desenvolvimento destes produtos revelou desafios, como a busca por equilibrar o rigor histórico com a acessibilidade da linguagem, a importância de considerar diferentes perfis de público e a complexidade de traduzir conceitos teóricos em propostas concretas. Adicionalmente, emergiram limitações técnicas inerentes à natureza interdisciplinar do projeto: embora a formação acadêmica proporcione visão clara dos objetivos e funcionalidades desejadas, a execução técnica especializada em pedagogia infantil, ilustração artística, desenvolvimento web e design de interfaces demanda competências específicas que extrapolam o escopo individual desta pesquisa.

Esta constatação reforça a importância da colaboração interdisciplinar em projetos de educação patrimonial digital, demonstrando que a efetivação plena dos produtos propostos se beneficia significativamente de parcerias com profissionais especializados.

Estes desafios constituem oportunidades para reflexão e aprendizado, colaborando para o amadurecimento da proposta.

Em contraste com a tendência identificada no estado do conhecimento, que parece privilegiar aspectos estéticos nas intervenções em áreas ferroviárias, os produtos aqui propostos buscam dialogar com abordagens que valorizam a memória e a identidade local, como exemplificado pelo trabalho da arquiteta Sandra Barella

para o Projeto Trem Regional da Serra Gaúcha.

Esta pesquisa aponta que a preservação do patrimônio cultural se beneficia de estratégias que promovam sua apropriação simbólica e afetiva pela comunidade. Neste sentido, a educação patrimonial pode representar não apenas uma ferramenta pedagógica, mas também um processo potencialmente relevante para a construção de cidadania cultural.

Almejamos que esta iniciativa contribua para as discussões sobre valorização e preservação desse bem, talvez inspirando também reflexões em outros contextos. Assim, este trabalho se coloca como uma contribuição para um diálogo contínuo e uma construção coletiva de conhecimento, que auxiliem na salvaguarda e na difusão da memória e da identidade local.

Por fim, esperamos que esta dissertação ofereça contribuições para o campo da educação patrimonial e da história pública digital, bem como para as reflexões sobre a valorização do patrimônio ferroviário de Caxias do Sul. Acreditamos que o fortalecimento dos laços entre a comunidade e seu patrimônio cultural constitui um elemento significativo para a construção de cidades mais conectadas com sua história.

## 5.1 LIMITAÇÕES E PESQUISAS FUTURAS

Esta investigação apresenta limitações metodológicas e técnicas que configuram oportunidades para pesquisas subsequentes. A natureza interdisciplinar do projeto demandou competências especializadas em pedagogia infantil, ilustração artística, desenvolvimento web e design de interfaces que extrapolam o escopo individual desta pesquisa, evidenciando a necessidade de parcerias colaborativas para a implementação completa dos produtos propostos.

As restrições temporais do mestrado impossibilitaram a aplicação prática e avaliação de eficácia dos materiais desenvolvidos junto aos públicos-alvo. Futuras pesquisas poderiam investigar o impacto real destes produtos na percepção comunitária do patrimônio ferroviário, bem como sua efetividade pedagógica no contexto escolar.

Estudos subsequentes podem expandir esta metodologia para outros contextos patrimoniais ferroviários, permitindo análises comparativas sobre processos de apropriação comunitária. O desenvolvimento e implementação efetiva

destes produtos, bem como investigações longitudinais sobre seus efeitos na construção de vínculos identitários entre comunidades e patrimônios culturais, constituem campos promissores que pretendemos aprofundar em estudos doutorais, visando consolidar esta linha de pesquisa em educação patrimonial digital.

## REFERÊNCIAS

- ADAMI, João Spadari. **História de Caxias do Sul (1864-1970)**. Caxias do Sul: Paulinas, 1971.
- A ÉPOCA. **Aberta ao Tráfego Público a Estrada Federal "Getulio Vargas"**. Caxias do Sul, 09 nov. 1941.
- ALLIS, T. **Turismo, patrimônio cultural e transporte ferroviário: um estudo sobre ferrovias turísticas no Brasil e na Argentina**. 2006. 234 f. Dissertação (Mestrado em Integração da América Latina) - Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006.
- ALMEIDA, Ana Paula de. Cooperativa Vinícola Caxiense. *In*: ALMEIDA, Ana Paula. **Na Trilha do Patrimônio Industrial**. Caxias do Sul, 2024. Disponível em: <https://natrihadopatrimonio.com.br/patrimonio/cooperativa-vinicola-caxiense/>. Acesso em: 20 dez. 2024.
- ANCRINI, Humberto. **Bollettino Dell' Imigrazione, Ministero Degli Affari Esteri**, n. 19, 1905.
- BACHELARD, Gaston. **A Formação do Espírito Científico: Contribuição para uma Psicanálise do Conhecimento**. Tradução de Estela dos Santos Abreu. Rio de Janeiro: Contraponto, 1996.
- BERENSTEIN, Jacques, P. Patrimônio cultural urbano: espetáculo contemporâneo? **RUA: Revista de Urbanismo e Arquitetura**, [S./l.], 2008. DOI: 10.9771/rua.vi0.3229. Disponível em: <https://periodicos.ufba.br/index.php/rua/article/view/3229>. Acesso em: 28 abr. 2025.
- BETTELHEIM, Bruno. **A psicanálise dos contos de fadas**. Tradução de Arlene Caetano. São Paulo: Paz e Terra, 2002.
- BIBLIOTECA DIGITAL BRASILEIRA DE TESES E DISSERTAÇÕES - BDBTD. Disponível em: <https://bdt.d.ibict.br>. Acesso em: 18 fev. 2025.
- BISOL, Leticia Eloisa. **O patrimônio urbano-arquitetônico de Caxias do Sul (RS): resgate memorial das edificações para possível utilização turística**. 2017. 206 f. (Mestrado em Turismo e Hospitalidade) - Universidade de Caxias do Sul, Caxias do Sul, 2017.
- BRASIL. Directoria Geral de Estatística. **Recenseamento do Brazil realizado em 1º de setembro de 1920**. Volume IV (1ª parte): População do Brazil por Estados, municipios e districtos, segundo o sexo, o estado civil e a nacionalidade. Rio de Janeiro: Typ. da Estatística, 1926. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv6461.pdf>. Acesso em: 17 maio 2025.
- BRASIL. Ministerio da Industria, Viação e Obras Publicas. Directoria Geral de Estatística. **População do Brazil por Municipios e Estados (1907-1912)**. Rio de Janeiro: [s.n.], [entre 1907 e 1912]. Disponível em:

[https://seculoxx.ibge.gov.br/images/seculoxx/arquivos\\_download/populacao/1908\\_12/populacao1908\\_12v1\\_082\\_a\\_116.pdf](https://seculoxx.ibge.gov.br/images/seculoxx/arquivos_download/populacao/1908_12/populacao1908_12v1_082_a_116.pdf). Acesso em: 17 maio 2025.

BRASIL. Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas. Directoria Geral de Estatística. **Synopse do Recenseamento de 31 de dezembro de 1900**. Rio de Janeiro: Typographia da Estatistica, 1905. Disponível em: [biblioteca.ibge.gov.br](http://biblioteca.ibge.gov.br). Acesso em: 17 maio 2025.

BRITO, José de Nascimento. **Meio século de estradas de ferro**. Rio de Janeiro: Livraria São José, 1961.

BRIZOLLA MONASTIRSKY, L. (2022). Estação ferroviária: “lugar-de-memória” das cidades brasileiras. **Revista Espaço e Geografia**, 16(2), 781:804. Disponível em: <https://doi.org/10.26512/2236-56562013e40001>. Acesso em: 19 abr. 2025.

BURKE, Peter (Org.). **A escrita da história: novas perspectivas**. São Paulo: UNESP, 1992.

CÂMARA DE INDÚSTRIA E COMÉRCIO (CIC). **Livros de atas dos comerciantes do Rio Grande do Sul**. (Vol. 1, 2 e 3, 1901 a 1936).

CANDAU, Joël. **Memória e Identidade**. Tradução de Maria Letícia Ferreira. São Paulo: Contexto, 2018.

CARDOSO, Alice; ZAMIN, Frinéia. **Patrimônio ferroviário no Rio Grande do Sul: inventário das estações, 1874-1959**. INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO DO ESTADO DA SECRETARIA DA CULTURA DO RIO GRANDE DO SUL – IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

CARDOSO, C. E. P. **Análise do transporte coletivo urbano sob a ótica dos riscos e carências sociais**. 2008. 138 f. (Tese de Doutorado) - Programa de Pós-graduação em Serviço Social, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2008.

CARTA DE VENEZA – **Carta Internacional sobre conservação e restauração de monumentos e sítios**, maio de 1964. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/portal/baixaFcdAnexo.do?id=2>. Acesso em: 12 ago. 2023.

CARVALHO, Carlos Alberto; FONSECA, Maria Gislene Carvalho. Entre Memória Forjada e Lugar de Memória: Feira de São Cristóvão e Tradição. **Contracampo**, Niterói, v. 37, n. 3, 2018.

CAXIAS DO SUL. **Projeto Trem Regional: Trecho Caxias do Sul/Farroupilha**. Contratado pela Prefeitura Municipal de Caxias do Sul e elaborado pela arquiteta Sandra M. Favaro Barella. Caxias do Sul: Acervo da Divisão de Proteção ao Patrimônio Histórico (DIPPACH), 2004.

CAXIAS DO SUL. Prefeitura Municipal. **Prefeitura inaugura obras de revitalização da Estação Férrea**. Caxias do Sul, 14 jun. 2007. Disponível em: [caxias.rs.gov.br](http://caxias.rs.gov.br). Acesso em: 10 nov. 2023.

CIDADE DE CAXIAS. [Edições diversas]. **Caxias do Sul, 1911-1912**. Disponível em: <https://liquid.camaracaxias.rs.gov.br/portalliquid/Pasta/SubPastas/27>. Acesso em: 02 jan. 2025.

CAXIAS DO SUL. Prefeitura Municipal de Caxias do Sul. **Curta Caxias**. Disponível em: <https://curtacaxiasdosul.com.br/atracoes/arquivo-historico-municipal-joao-spadari-adami/>. Acesso em: 4 jan. 2024.

CERTEAU, Michel de. **A Escrita da História**. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1982.

CHARTIER, Roger. O mundo como representação. **Estudos Avançados**, v. 5, n. 11, 1991, p. 173-191.

CHIES, Guiomar. Estação Ferroviária Ares de Museu com serviços atuais. **Pioneiro**, Caxias do Sul, p. 10, 11 set. 1971.

CHOAY, Françoise. **A Alegoria do Patrimônio**. Tradução de Luciano Vieira Machado. São Paulo: Estação Liberdade/Editora UNESP, 2001.

COORDENAÇÃO DE APERFEIÇOAMENTO DE PESSOAL DE NÍVEL SUPERIOR (CAPES). Catálogo de Teses e Dissertações. Brasília, DF: CAPES, 2025. Disponível em: <https://catalogodeteses.capes.gov.br>. Acesso em: 14 fev. 2025.

COSSONS, Neil. *Why preserve the industrial heritage? In: DOUET, James (Ed.). **Industrial Heritage Re-tooled: The TICCIH Guide to Industrial Heritage Conservation**. Lancaster: Carnegie Publishing Ltd., 2012.*

COSTA, Ana Elísia da. **Evolução da arquitetura industrial de Caxias do Sul: de 1880 a 1950**. 2001. 193 f. (Mestrado em Arquitetura) - Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2001.

DIAS, J. R. **Caminhos de Ferro do Rio Grande Do Sul: Uma Contribuição Ao Estudo Da Formação Histórica Do Sistema De Transportes Ferroviários No Brasil Meridional**. São Paulo: Editora Rios, 1986.

DUBY, Georges. **Diálogos sobre a nova história**. Lisboa: Dom Quixote, 1989.

ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS. Disponível em: [http://www.estacoesferroviarias.com.br/rs\\_linhaspoa/caxias.htm](http://www.estacoesferroviarias.com.br/rs_linhaspoa/caxias.htm). Acesso em: 15 ago. 2023.

FINGER, Anna Elisa. **Um século de estradas de ferro: arquiteturas das ferrovias no Brasil entre 1852 e 1957**. 2013. 465 f. Tese de Doutorado (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Universidade de Brasília. Brasília, 2013. Disponível em: [https://sucupira.capes.gov.br/sucupira/public/consultas/coleta/trabalhoConclusao/viewTrabalhoConclusao.jsf?popup=true&id\\_trabalho=312632](https://sucupira.capes.gov.br/sucupira/public/consultas/coleta/trabalhoConclusao/viewTrabalhoConclusao.jsf?popup=true&id_trabalho=312632). Acesso em: 28 mar. 2023.

FRISCH, Michael. **A Shared Authority: Essays on the Craft and Meaning of Oral and Public History**. Albany: State University of New York Press, 1990.

FROSI, Vitalina; MIORANZA, Ciro. **Imigração Italiana no Nordeste do Rio Grande do Sul**. Porto Alegre, Movimento, 1975.

FURTADO, Celso. **Formação Econômica do Brasil**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1971.

GIACOMET, Shailla. **Revitalização do sítio ferroviário de Caxias do Sul**. 2017. 31 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Arquitetura e Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2017. Disponível em:

<https://lume.ufrgs.br/bitstream/handle/10183/174967/001063685.pdf>. Acesso em: 31 out. 2024.

GIRON, Loraine Slomp; NASCIMENTO, Roberto Revelino Fogaça do. (Orgs.). **Caxias Centenária**. Caxias do Sul: Educs, 2010.

GERODETTI, João Emilio; CORNEJO, Carlos. **As Ferrovias do Brasil nos Cartões Postais e Álbuns de Lembranças**. São Paulo: Solaris Edições Culturais, 2005.

GROSSELLI, Renzo M. **Vencer ou morrer: camponeses Trentinos (Vênetos e Lombardos) nas florestas brasileiras**. Florianópolis: Ed. da UFSC, 1987.

GZH. Disponível em: <https://gauchazh.clicrbs.com.br/pioneiro/cultura-e-lazer/memoria/noticia/2020/12/caxias-1910-uma-outra-estacao-ckj93mwgn008o019wmmmtt3ugm.html>. Acesso em: 10 ago. 2023.

HALBWACHS, Maurice. **A memória coletiva**. Tradução de Beatriz Sidou. 2. ed. São Paulo: Centauro, 2006.

HORTA, Maria de Lourdes Parreiras; GRUNBERG, Evelina; MONTEIRO, Adriane Queiroz. **Guia básico de educação patrimonial**. Brasília: Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional; Museu Imperial, 1999.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE. **Estatísticas históricas do Brasil: séries econômicas, demográficas e sociais de 1550 a 1988**. 2. ed. rev. e atual. do v. 3 de Séries estatísticas retrospectivas. Rio de Janeiro: IBGE, 1990. Disponível em: [biblioteca.ibge.gov.br](http://biblioteca.ibge.gov.br). Acesso em: 17 maio 2024.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO DO ESTADO - IPHAE. Disponível em:

<http://www.iphae.rs.gov.br/Main.php?do=BensTombadosDetalhesAc&item=14002>. Acesso em: 11 maio 2024.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO DO ESTADO - IPHAE. Disponível em: <http://www.iphae.rs.gov.br/>. Acesso em: 10 set. 2023.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO DO ESTADO - IPHAE. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/127>. Acesso em: 10 dez.

2024.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO DO ESTADO - IPHAE.  
Disponível em:  
[http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/aprendendo\\_patrimonio\\_cultural.pdf](http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/aprendendo_patrimonio_cultural.pdf).

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO DO ESTADO - IPHAE.  
Disponível em: Acesso em: 10 dez. 2024.  
[http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/EduPat\\_EducPatrimonialReflexoesEPra\\_ticas\\_ct1\\_m.pdf](http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/EduPat_EducPatrimonialReflexoesEPra_ticas_ct1_m.pdf). Acesso em: 10 dez. 2024.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO DO ESTADO - IPHAE.  
Disponível em:  
[http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/EduPat\\_ManualAtividadesPraticas\\_m.pdf](http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/EduPat_ManualAtividadesPraticas_m.pdf) Acesso em: 10 dez. 2024.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO DO ESTADO - IPHAE.  
Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/609>. Acesso em: 16 maio. 2023.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL - IPHAN.  
Disponível em:  
[http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Manual\\_tecnico\\_patrimonio\\_ferro\\_viaro.pdf](http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Manual_tecnico_patrimonio_ferro_viaro.pdf). Acesso em: 16 dez. 2024.

KLIEMANN, Luiza Helena Schmitz. **A Ferrovia Gaúcha e as Diretrizes de Ordem e Progresso: 1905-1920**. Porto Alegre: PUC/RS/PPGH, 1977.

KÜHL, Beatriz Mugayar. **Patrimônio industrial: algumas questões em aberto**. **Arq.urb**, [S./l.], n. 3, p. 23-30, 2010. Disponível em:  
<https://revistaarqurb.com.br/arqurb/article/view/115>. Acesso em: 2 set. 2023.

KÜHL, Beatriz Mugayar. **Preservação do patrimônio arquitetônico da industrialização: problemas teóricos de restauro**. 2. ed. Cotia: Ateliê Editorial, 2018.

LE GOFF, Jacques. **História e memória**. 4. ed. Campinas, SP: Editora da UNICAMP, 1996

LEITE, Rogério Proença. **Contra-usos da cidade: lugares e espaço público na experiência urbana contemporânea**. 2. ed. Campinas: Editora da Unicamp, 2008.

LÉVY, Pierre. **Cibercultura**. Tradução de Carlos Irineu da Costa. São Paulo: Editora 34, 1999.

LITMAN, Todd. **Transportation Cost and Benefit Analysis: Techniques, Estimates and Implications**. Victoria Transport Policy Institute, 2009.

LUCHESE, Terciane Ângela. **Modos de Fazer História da Educação: Pensando a Operação Historiográfica em Temas Regionais**. História da Educação, v. 18, n. 43, p. 145-161, 2014.

MACDONALD, Mirian; OGLETHORPE, Miles. *Recording and documentation*. In: DOUET, James (Ed.). **Industrial Heritage Re-tooled: The TICCIH Guide to Industrial Heritage Conservation**. Lancaster: Carnegie Publishing Ltd., 2012.

MACHADO, Maria Abel. **Construindo uma cidade: História de Caxias do Sul, 1875-1950**. Caxias do Sul: Maneco Livraria e Editora, 2001.

MACIEL, E. M.; RODRIGUES, F.; VARUM, H.; COSTA, A. Estação férrea de São Borja: a importância da preservação para a memória da cidade. **Cadernos NAUI**, Cascavel, PR, v. 7, n. 13, p. 47-57, jul.-dez. 2018.

MANCUSO, Renan Carlos. **Blog Caxias por Mancuso**. Disponível em: [caxiaspormancuso.blogspot.com](http://caxiaspormancuso.blogspot.com). Acesso em: 10 nov. 2024.

MANFROI, O. **A colonização italiana no Rio Grande do Sul: implicações econômicas, políticas e culturais**. 2. ed. Porto Alegre: EST, 2001.

MENEGUELLO, Cristina. **Patrimônio industrial como tema de pesquisa**. SEMINÁRIO INTERNACIONAL HISTÓRIA DO TEMPO PRESENTE, 2., 2011, Florianópolis. **Anais...** Florianópolis: UDESC; ANPUH-SC; PPGH, 2011. p. 1819-1834. ISSN 2237-4078. Disponível em: <https://eventos.udesc.br/ocs/index.php/STPII/stpi/paper/viewFile/313/234>. Acesso em: 4 maio 2024.

MENESES, Ulpiano Toledo Bezerra. **O campo do patrimônio cultural: uma revisão de premissas. Conferência Magna**. In: FÓRUM NACIONAL DO PATRIMÔNIO CULTURAL, 1., 2009, Ouro Preto. *Anais...* V. 1. Ouro Preto: IPHAN, 2009. p. 25-39. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/4%20-%20MENESES.pdf>. Acesso em: 15 ago. 2023.

MONASTIRSKY, Leonel Brizolla. **Ferrovia: patrimônio cultural - Estudo sobre a ferrovia brasileira a partir da região dos Campos Gerais (PR)**. 2006, 190 f. (Doutorado em Geografia) - Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis, 2006.

NASCIMENTO, Ednair R. **Patrimônio Cultural: Uma colaboração para a construção da cidadania de um povo**. Revista Arte da Cena, Goiânia, v. 2, n. 2, p. 98-104, Jan./Jun. 2016. DOI: 10.5216/ac.v2i2.43679. Disponível em: <https://revistas.ufg.br/artce/article/view/43679>. Acesso em: 2 set. 2024.

NOR, Ivoni; MASCHIO, Loiva Pelizzari. **A estrada de ferro em Caxias do Sul**. 1982. 51 f. Monografia (Especialização em História da América Latina) - Universidade de Caxias do Sul, Caxias do Sul, 1982.

NORA, Pierre (Dir.). **Le lieux de mémoire – III: Les France**. Paris: Gallimard, 1992.

NORA, P.; AUN KHOURY, T. Y. **Entre memória e história: a problemática dos lugares**. Projeto História: Revista do Programa de Estudos Pós-Graduados de História, [S. l.], v. 10, 2012. Disponível em: <https://revistas.pucsp.br/index.php/revph/article/view/12101>. Acesso em: 27 abr. 2025.

**NOVA ÉRA**. *O Brazil*, Caxias do Sul, 01 jun. 1910. p. 1-2.

Organização das Nações Unidas (ONU). Convenção para a Proteção do Patrimônio Mundial, Cultural e Natural, elaborada na Conferência Geral da Organização das Nações Unidas para Educação, a Ciência e a Cultura (Unesco), em Paris (França), em 1972, e ratificada pelo Decreto No. 80.978, de 12 de dezembro de 1977.

OBA, Leonardo Tossiaki. **Os marcos urbanos e a construção da cidade: a identidade de Curitiba**. 1999. 327 f. Tese (Doutorado) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 1999. <https://repositorio.usp.br/item/001066504>. Acesso em: 27 abr. 2025.

O CAXIENSE, Jornal. Caxias do Sul, 13 nov. 1897.

PAES, Maria Tereza Duarte; MOURA, Rafael Henrique de. **Patrimônio Ferroviário e Refuncionalização dos Bens Culturais Tombados da Companhia Paulista de Estradas de Ferro (CPEF)**. *Confins[Online]: Revue Franco-brésilienne de Géographie*, n. 54, 2022. Disponível em: <https://journals.openedition.org/confins/45255?lang=pt>. Acesso em: 12 mar. 2024.

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*, v. 54, 2022. Disponível em: <http://journals.openedition.org/confins/45255>; DOI: <https://doi.org/10.4000/confins.45255>. Acesso em: 3 set. 2024.

PELEGRINI, S. C. A. **Cultura e natureza: os desafios das práticas preservacionistas na esfera do patrimônio cultural e ambiental**. *Revista Brasileira de História*, São Paulo, v. 26, n. 51, p. 115-140, 2006.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. **História do Rio Grande do Sul**. 7. ed. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1994.

PESCIOLINI, R. V. **Le Colonie italiene nel Brasile meridionale**. Torino: Fratelli Bocca, 1914.

PIAGET, Jean. **Seis estudos de psicologia**. Tradução de Maria Alice Magalhães D'Amorim e Paulo Sérgio Lima Silva. 24. ed. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1999.

PIONEIRO, Jornal. Caxias do Sul, 27 out. 2004. p. 23.

PIONEIRO. **Prédio da Estação Férrea, em Caxias, exibe resultado após revitalização externa.** Caxias do Sul, 8 abr. 2024. Disponível em: [gauchazh.clicrbs.com.br](http://gauchazh.clicrbs.com.br). Acesso em: 24 jan. 2025.

PIONEIRO. **Praça das Feiras será inaugurada no sábado em Caxias do Sul.** Caxias do Sul, 5 jul. 2016. Disponível em: [gauchazh.clicrbs.com.br](http://gauchazh.clicrbs.com.br). Acesso em: 24 jan. 2025.

POLLACK, Michael. Memória e Identidade Social. **Revista Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, v. 5, n. 10, p. 201, 1992.

PORTARIA DE ENTORNO Nº 011/05/SEDAC. Disponível em: <http://www.iphae.rs.gov.br/>. Acesso em: 12 out. 2024.

PORTARIA DE TOMBAMENTO Nº 027/01/SEDAC. Disponível em: <http://www.iphae.rs.gov.br/>. Acesso em: 12 out 2024.

POZZER, Guilherme Pinheiro. **A antiga estação da Companhia Paulista em Campinas: história de um lugar de memória.** 2007. 407 f. Dissertação (Mestrado em História) - Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2007.

PREITE, Massimo. *Urban regeneration and planning*. In: *DOUET, James (Ed.). Industrial Heritage Re-tooled: The TICCIH Guide to Industrial Heritage Conservation*. Lancaster: Carnegie Publishing Ltd., 2012.

PROCHNOW, L. N. **O IPHAN e o patrimônio ferroviário: a memória ferroviária como instrumento de preservação.** 2014. 177 f. (Mestrado Profissional em Preservação do Patrimônio Cultural) - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, Rio de Janeiro, 2014.

RADÜNZ, R.; MACHADO, M. B. P. **Educação patrimonial e multimídia: arquitetura moderna na serra gaúcha.** *Revista Aedos*, v. 4, n. 11, 2012. Disponível em: <https://seer.ufrgs.br/index.php/aedos/article/view/30750> . Acesso em: 7 jun. 2024.

RIEGL, A. **O culto moderno dos monumentos: a sua essência e sua origem.** Trad. de Werner Rothschild Davidsohn e Anat Falbel. São Paulo: Perspectiva, 2014.

RIO GRANDE DO SUL. **Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado.** Estação Férrea de Caxias do Sul. 2024. Disponível em: [www.iphae.rs.gov.br](http://www.iphae.rs.gov.br). Acesso em: 27 maio 2024.

ROCHA, T. S. F. **Refletindo sobre memória, identidade e patrimônio: as contribuições do programa de Educação Patrimonial do MAEA.** UFJF. ANPUH, Associação Nacional de História, 2012.

RODRIGUE, Jean-Paul; COMTOIS, Claude; SLACK, Brian. **The Geography of Transport Systems.** 5. ed. [S/l.]: Routledge, 2020.

RODRIGUES, M. **Patrimônio industrial, entre o fetiche e a memória**. Arq.urb, [S./l.], n. 3, p. 31-40, 2010. Disponível em: <https://revistaarqurb.com.br/arqurb/article/view/116>. Acesso em: 2 set. 2024.

RUFINONI, Manoela Rossinetti. **Preservação e restauro urbano: intervenções em sítios históricos industriais**. São Paulo: Edusp, 2013.

SALASAR, Desirée; SOUSA, C. M. A. O. A.; MICHELON, F. F. **Patrimônio para todos: o estado da arte da acessibilidade cultural para pessoas com deficiência nos principais museus nacionais no Brasil e em Portugal**. XV ENCONTRO DE ESTUDOS MULTIDISCIPLINARES EM CULTURA - ENECULT, 2019. Anais... Salvador, 2019, p. 1-12. (Vol. XV).

SCHOPPA, René F. **150 anos do trem no Brasil**. Rio de Janeiro: Milograf, 2003.

SILVA, Ana Caroline Caixeta. **Do Edifício Histórico ao Espaço Urbano: Um Estudo da Estação Ferroviária no Centro Pioneiro de Anápolis – GO**. 2019. 175 f. (Mestrado em Territórios e Expressões Culturais no Cerrado). Universidade Estadual De Goiás, Anápolis, 2019.

SILVA, G. P. **Arquitetura do ferro no Brasil**. 2. ed. São Paulo: Nobel, 2012.

SILVA, Renata Oliveira. Pioneiro. **Locomotiva de 1921 doada pela ULBRA e pelo Dnit chega em Caxias do Sul**. Disponível em: <https://gauchazh.clicrbs.com.br/pioneiro/geral/noticia/2025/07/locomotiva-de-1921-doad-a-pela-ulbra-e-pelo-dnit-chega-em-caxias-do-sul-cmcngcyqp01m0013djawmmnw1.html>. Acesso em: 8 jul. 2025.

SILVA, V. R. F. **Patrimônio, Memória e Mercadoria: uma reconstrução arquitetônica em Ouro Preto, Minas Gerais**. 2011. 180 f. Dissertação (Mestrado em Memória Social e Patrimônio Cultural). Universidade Federal de Pelotas, 2011.

SPAGNOLLO, P.; OLIVEIRA de Almeida, C. C. **Ferrovia e Cidade: Transformações Urbanas em Cidade de Médio Porte no Sul do Brasil**. Paranoá, v. 15, n. 32, p. 1-26, 2022. Disponível em: <https://doi.org/10.18830/issn.1679-0944.n32.2022.04>. Acesso em: 4 jan 2024.

STAUDT, Leandro. **A primeira grande Festa da Uva de Caxias do Sul**. Jornal Pioneiro, Caxias do Sul, 19 fev. 2024. Disponível em: <https://gauchazh.clicrbs.com.br/colunistas/leandro-staudt/noticia/2024/02/em-fotos-de-1932-veja-a-primeira-grande-festa-da-uva-de-caxias-do-sul-clsnbjp9h003c014lgdd01xed.html>. Acesso em: 25 mai. 2024.

TAGORE, M. R.; SIKDAR, P. K. **A new accessibility measure accounting mobility parameters**. 7th WORLD CONFERENCE ON TRANSPORT RESEARCH. Anais... Sydney, 1995.

TICCIH - *The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage* - 2003. **Carta de Nizhny Tagil sobre o Patrimônio Industrial**. Disponível em: <http://ticcih.org/wp-content/uploads/2013/04/NTagilPortuguese.pdf>. Acesso em: 9

set. 2023.

TOMÉ, Bruno. **Casas são removidas para a revitalização do Largo da Estação Férrea em Caxias do Sul**. Pioneiro, Caxias do Sul, 24 fev. 2025. Disponível em: [gauchazh.clicrbs.com.br](http://gauchazh.clicrbs.com.br). Acesso em: 24 jan. 2025.

TRONCA, Tadiane. **Vapor Drina**. Porto Alegre: Artes e Ofícios, 1997.

TRONCA, Tadiane. **Casas de Ontem: Vida e morte do patrimônio Histórico-cultural de Caxias do Sul, 1975 a 2022**. Caxias do Sul: Bestiário/Class, 2022.

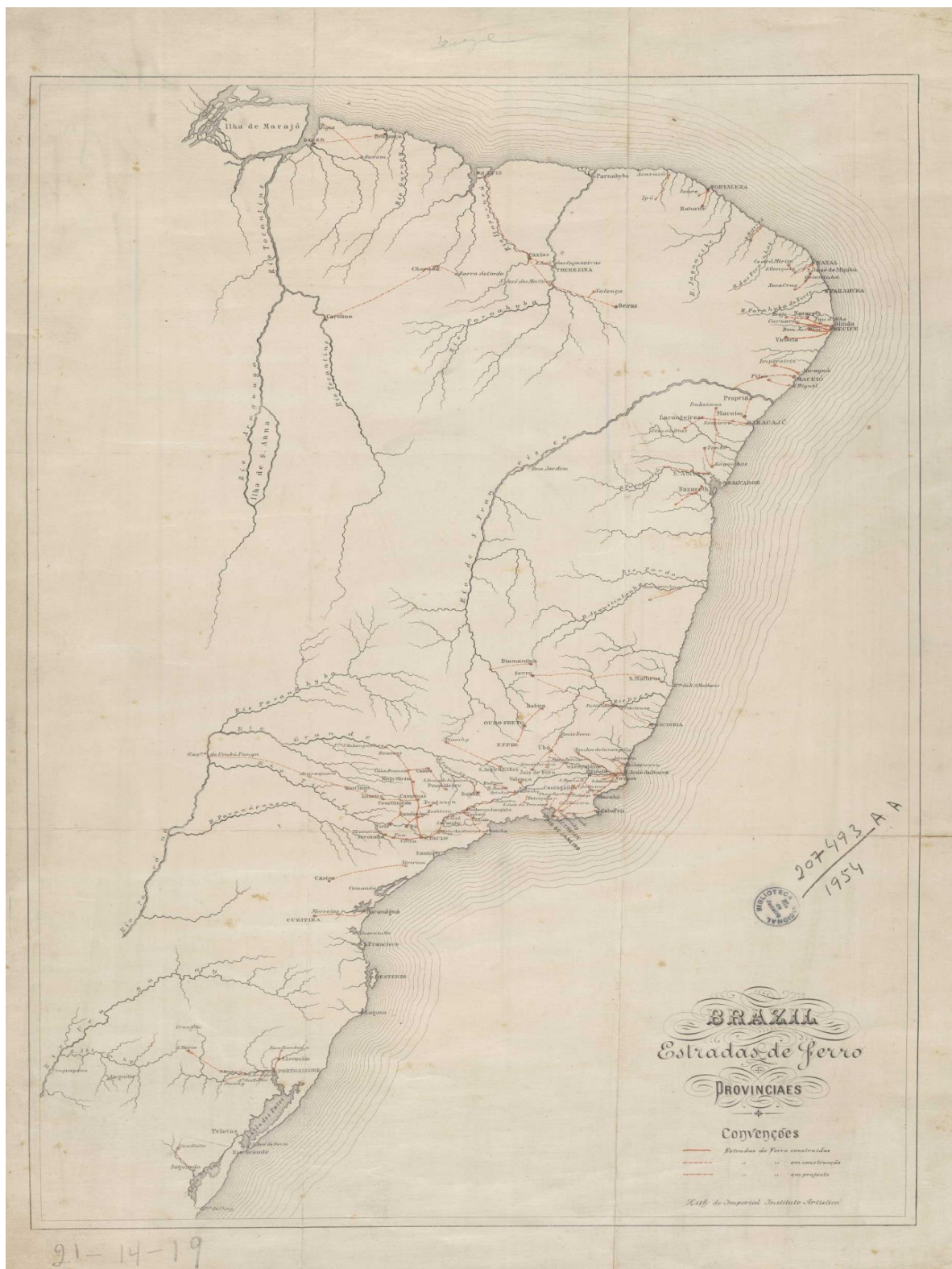
TUAN, Yi-Fu. **Espaço e lugar: a perspectiva da experiência**. Tradução de Livia de Oliveira. São Paulo: DIFEL, 1983.

VIEGAS, João de Oliveira. [Entrevista concedida a] Elenira Prux e Maria Beatriz Gil. Caxias do Sul, 27 mar. 2000. **Banco de Memória. Arquivo Histórico Municipal João Spadari Adami**, Caxias do Sul. Tema: Transporte - Viação Férrea (Caxias do Sul e Rio Grande do Sul).

WINCKLER, João Antônio. **Viação Férrea**. [S.l.]: Núcleo de Preservação e Pesquisas Histórico-Ferrovárias, [entre 1980 e 2023]. Disponível em: [viacaoferrea.com.br](http://viacaoferrea.com.br). Acesso em: 17 maio 2024.

WIX. Disponível em: <https://amgrenchengharia.wixsite.com/marcos-hist>. Acesso em: 16 jun. 2025.

## ANEXO A – BRAZIL ESTRADAS DE FERRO PROVINCIAES



Fonte: BNDigital - Fundação Biblioteca Nacional. Rio de Janeiro, RJ: Lith. do Imperial Instituto Artístico, [1875]. 1 mapa, col., 51x33,5cm em f. 58 x 36,7. Disponível em: [https://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo\\_digital/div\\_cartografia/cart207493/cart207493.jpg](https://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart207493/cart207493.jpg). Acesso em 15 maio 2024.



**ANEXO C – CÓPIA DO DECRETO Nº 1607 DE 01 DE JUNHO DE 1910**

Cópia Xerográfica do Decreto nº 1607 de 01 de junho de 1910 que eleva a Villa de Santa Tereza de Caxias à categoria de Cidade- Palácio do Governo - Dr. Carlos Barbosa Gonçalves (primeira página). Porto Alegre, 01 jun. de 1910

— 313 —

professora D.<sup>a</sup> Maria de Assumpção Pontes, da 12.<sup>a</sup> mixta do Mussum, na Estrella.

O que se cumpre, fazendo-se as necessarias communicações.

Palacio do Governo, em Porto Alegre, 23 de maio de 1910.

*Dr. Carlos Barbosa Gonçalves.  
Protasio Alves.*

**Decreto n. 1606, de 30 de Maio de 1910**

Converte em mixta e transfere para os suburbios de São João do Montenegro a 18.<sup>a</sup> escola do sexo masculino, da linha Santa Clara, no mesmo municipio.

O Presidente do Estado do Rio Grande do Sul, attendendo á conveniencia do ensino e de accordo com a proposta da Inspectoria Geral da Instrucção Publica, resolve converter em mixta e transferir para os suburbios de S. João do Montenegro, a 18.<sup>a</sup> escola, do sexo masculino, da linha Santa Clara, no mesmo municipio.

Palacio do Governo, em Porto Alegre, 30 de maio de 1910.

*Dr. Carlos Barbosa Gonçalves.  
Protasio Alves.*

**Decreto n. 1607, de 1º de Junho de 1910**

Eleva á categoria de cidade a villa de Caxias.

O Presidente do Estado do Rio Grande do Sul, considerando que o movimento commercial e industrial

**ANEXO D – RECENSEAMENTO DE 1920: POPULAÇÃO DO MUNICÍPIO DE  
CAXIAS (RIO GRANDE DO SUL)**

**População dos municípios do RGS - Recenseamento de 1920 (p. 232)**

232		DIRECTORIA GERAL DE ESTATISTICA				
		População dos municípios de cada um dos Esta				
		Population des municipes de chaque État				
MUNICIPIOS MUNICIPES	DISTRICTOS DISTRICTS	HOMENS HOMMES				Total Total
		Solteiros Célibataires	Casados Mariés	Viuvas Veufs	Estado civil ignorado État civil inconnu	
<b>ESTADO DO RIO</b>						
(CONTINUA)						
Cachoeira.....	1º Cachoeira.....	5.191	2.148	164	15	7.518
	2º Capané.....	2.178	595	67	—	2.840
	3º Palmas.....	1.245	426	40	—	1.711
	4º Restinga Secca.....	3.221	1.267	76	4	4.568
	5º Dona Francisca.....	2.318	1.007	49	2	3.376
	6º Agudo.....	3.495	1.595	93	27	5.210
	7º Serro Branco.....	2.981	1.205	71	12	4.269
	TOTAL.....	20.629	8.243	560	60	29.492
Cangussú.....	1º Cangussú.....	3.703	1.191	114	3	5.016
	2º Iguatemy.....	2.422	840	44	9	3.315
	3º Pantanoso.....	2.690	798	71	23	3.582
	4º Cerrito.....	2.737	919	84	24	3.764
	5º Rincão dos Cravos.....	2.074	620	50	5	2.749
	TOTAL.....	13.631	4.368	363	64	18.426
Caxias.....	1º Caxias.....	6.321	2.537	218	9	9.135
	2º Nova Trento.....	1.643	689	56	—	2.388
	3º Nova Vicenza.....	1.908	753	41	2	2.704
	4º Nova Padua.....	1.015	461	38	—	1.514
	5º Gallopolis.....	726	327	21	—	1.074
	TOTAL.....	11.613	4.817	374	11	16.815
Conceição do Arroio.....	1º Conceição do Arroio.....	1.988	734	57	—	2.779
	2º Tres Forquilhas.....	1.649	733	42	1	2.425
	3º Passinhos.....	1.643	534	43	8	2.228
	4º Barra do Ouro.....	983	314	24	1	1.322
	5º Cachoeira.....	1.139	361	26	1	1.527
	TOTAL.....	7.402	2.676	192	11	10.281
Cruz Alta.....	1º Cruz Alta.....	4.217	1.606	111	7	5.941
	2º Tupacretan.....	789	296	21	9	1.115
	3º Vallos (ou Santa Clara).....	1.979	697	60	2	2.738
	4º Santa Barbara.....	1.409	568	35	4	2.016
	5º Tres Capões.....	516	174	11	—	701
	6º Cadeado.....	503	183	12	—	703
	7º Colonia General Osorio.....	2.297	918	46	—	3.261
	8º New Wurttemberg.....	2.868	1.160	59	33	4.120
	9º Visconde do Rio Branco.....	811	310	21	—	1.142
TOTAL.....	15.389	5.917	576	55	21.737	

Fonte: Brasil (1928, p. 232).

## População dos municípios do RGS - Recenseamento de 1920 (p. 233)

RECENSEAMENTO REALIZADO EM 1 DE SETEMBRO DE 1920 233									
dos do Brazil, segundo o sexo e o estado civil									
du Brésil, d'après le sexe et l'état civil									
MULHERES FEMMES					TOTAL TOTAL				
Solteiras Célibataires	Casadas Mariées	Viuvas Veuves	Estado civil ignorado État civil inconnu	Total	Solteiros Célibataires	Casados Mariés	Viuvas Veufs	Estado civil ignorado État civil inconnu	Total
<b>GRANDE DO SUL</b>									
CÃO — SUITE)									
5.222	2.141	548	10	7.921	10.413	4.289	712	25	15.439
1.923	597	107	2	2.629	4.101	1.192	174	2	5.469
1.193	410	63	—	1.666	2.438	836	103	—	3.377
2.886	1.239	164	8	4.297	6.107	2.506	240	12	8.865
2.192	993	129	—	3.314	4.510	2.000	178	2	6.690
3.257	1.547	164	17	4.985	6.752	3.142	237	44	10.195
2.938	1.180	152	4	4.274	5.919	2.385	223	16	8.543
19.611	8.107	1.327	41	29.086	40.240	16.350	1.887	101	58.578
3.483	1.178	248	6	4.915	7.191	2.369	362	9	9.931
2.384	836	121	5	3.346	4.806	1.676	165	14	6.661
2.550	776	155	10	3.491	5.240	1.574	226	33	7.073
2.596	914	184	—	3.494	5.133	1.833	268	24	7.258
1.880	622	99	2	2.603	3.954	1.242	149	7	5.352
12.693	4.326	807	23	17.849	26.324	8.694	1.170	87	36.275
6.082	2.572	551	10	9.215	12.403	5.159	769	19	18.350
1.523	664	112	2	2.301	3.166	1.353	168	2	4.689
1.896	758	116	—	2.770	3.804	1.511	157	2	5.474
1.081	452	74	—	1.607	2.096	913	112	—	3.121
702	325	38	—	1.065	1.428	652	59	—	2.139
11.284	4.771	891	12	16.958	22.897	9.588	1.265	23	33.773
1.828	734	161	—	2.723	3.816	1.468	218	—	5.502
1.583	726	113	5	2.427	3.232	1.459	155	6	4.852
1.639	526	113	9	2.287	3.282	1.060	156	17	4.515
896	296	49	1	1.242	1.879	610	73	2	2.564
1.065	357	56	1	1.479	2.204	718	82	2	3.006
7.011	2.639	492	16	10.158	14.413	5.315	684	27	20.439
3.483	1.407	418	4	5.312	7.700	3.013	529	11	11.253
717	269	62	1	1.049	1.506	565	83	10	2.164
1.783	667	147	2	2.599	3.762	1.364	207	4	5.337
1.292	549	89	2	1.932	2.701	1.117	124	6	3.948
419	172	50	—	641	935	346	61	—	1.342
457	179	36	—	672	960	367	48	—	1.375
2.163	901	94	—	3.158	4.460	1.819	140	—	6.419
2.500	1.125	147	27	3.799	5.368	2.285	206	60	7.919
804	302	41	—	1.147	1.615	612	62	—	2.289
13.618	5.571	1.084	36	20.309	29.007	11.488	1.460	91	42.046

Fonte: Brasil (1928, p. 233).

## ANEXO E – EVOLUÇÃO DO PARQUE PRODUTIVO NA MALHA URBANA DE CAXIAS (1910-1920)

<b>S. Industrial</b>	<b>1910</b>	<b>1915</b>	<b>1920</b>
Extrativista Madeira	06 marcenarias	01 marcenaria 01 marcenaria a vapor 01 carpintaria a vapor 03 depósitos de madeira	01 marcenaria 01 marcenaria a vapor 01 carpintaria a vapor 02 serrarias a vapor 01 fábrica de cadeiras 01 fábrica de móveis 01 depósito de madeira
Metal Metalúrgico	08 ferrarias 03 funilarias 03 fundições 01 caldeiraria 02 oficinas mecânicas 01 fábrica de veículos	06 ferrarias 03 funilarias 03 fundições 01 metalúrgica 01 oficina mecânica 03 fábricas de veículos 01 depósito de ferro	05 ferrarias 03 funilarias 02 fundições 02 metalúrgicas 03 oficinas mecânicas 04 fábricas de veículos 02 depósitos de ferro
Couro	04 curtume/selaria/ sapat. 06 selarias	01 curtume 01 curtume/ selaria 01 curtume/ selaria/ sapat. 01 selaria 02 depósitos de couro	02 cortume/ selaria/ sapat. 02 curtume/ fab. sapatos 05 selarias
Alimentícia e Bebidas	04 fáb. de salames 01 moinho 02 fáb. de café 01 fáb. gasosa/cevejaria 01 cervejaria 01 fáb. de licores 02 tanoarias 01 dep. de erva-mate	02 fáb. de massas 05 fáb. de salames 03 depósitos de banha 01 moinho 01 fáb. de conservas 01 fáb. caramelo/ xaropes 02 fáb. de café 02 fáb. de gasosa 01 fáb. gasosa/ cervejaria 02 cervejarias 01 fáb. de licores 01 tanoaria 01 tanoaria/ dep. vinho 03 depósitos de vinhos 01 depósito de erva-mate	04 fáb. de salames 03 dep. de banha 02 moinhos 02 fáb. de café 01 fáb. de gasosa 02 fáb. gasosa/ cervejaria 01 fáb. de licores 08 tanoarias 12 tanoarias/ dep. de vinho 04 depósitos de vinho 04 depósitos de erva-mate 03 depósitos de gêneros
Diversos	06 fáb. de obras de vime 03 olarias 01 fábrica de sabão	06 fáb. de obras de vime 01 fáb. de tecidos de seda 03 olarias 02 fábricas de sabão 01 fábrica de cola 01 fábrica de colchões 01 fábrica de malas viagem 02 depósitos de cargas	07 fáb. de obras de vime 02 fábricas de estátuas 01 fábrica tecidos de seda 01 depósito de tecidos 01 olaria 01 fáb. de louças de barro 01 fáb. de sabão 02 de velas 01 charqueadas 03 depósitos de cargas

FONTE: Registros dos "Lançamentos de Impostos de Indústrias e Profissões". Prefeitura Municipal de Caxias do Sul, 1910-1915-1920. Caxias do Sul: Arquivo Histórico Municipal João Spadari Adami.

Fonte: Adaptado de Costa (2001, p. 109).