

UNIVERSIDADE DE CAXIAS DO SUL
PRÓ-REITORIA DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA
MESTRADO EM TURISMO

**PASSEIO DE TREM MARIA-FUMAÇA: OS DIFERENTES
OLHARES**

Valdete Elza Spindler Debenetti

**CAXIAS DO SUL
2006**

VALDETE ELZA SPINDLER DEBENETTI

**PASSEIO DE TREM MARIA-FUMAÇA: OS DIFERENTES
OLHARES**

Dissertação de Mestrado submetida à Banca Examinadora, designada pelo Colegiado do Programa de Pós-Graduação em Turismo da Universidade de Caxias do Sul – Linha de pesquisa: Turismo, Meio Ambiente, Cultura e Sociedade como parte dos requisitos necessários para a obtenção do título de Mestre em Turismo.

Orientador:
Prof. Dr. Airton da Silva Negrine

CAXIAS DO SUL
2006

DEDICATÓRIA

Dedico esta dissertação ao meu marido Milton, fonte de incentivo e inspiração constante, e aos meus pais Harÿ e Menócia, pelo exemplo de vida que são.

AGRADECIMENTOS

Ao meu marido Milton, grande incentivador na busca deste objetivo, o meu reconhecimento por sua compreensão, tolerância e incentivo constantes, pois soube entender meu afastamento em prol deste mestrado.

Aos meus pais Harÿ e Menócia por terem sempre acreditado em mim, concedendo-me o apoio necessário e pelo exemplo que são para a minha vida.

Ao meu orientador Prof. Dr. Airton Negrine, o meu reconhecimento por sua dedicação, sapiência, compreensão e incentivo permanentes; por saber acolher minhas dificuldades, estabelecendo um vínculo de cumplicidade e de amizade entre orientador e orientanda.

Aos meus professores e colegas do Programa de Mestrado em Turismo por terem deixado sua contribuição que, com certeza, levarei na trajetória que ora inicio; deixo a minha gratidão e satisfação por ter tido a oportunidade de conviver com todos eles.

À minha amiga Melissa, companheira de angústias e sonhos em comum, que me acompanhou e incentivou-me desde o início desta caminhada e que sempre esteve disposta a ajudar-me nas dificuldades.

A todos que, de uma forma ou de outra, auxiliaram-me na realização desta dissertação. Não os nomearei aqui, porque foram muitos. A eles meus sinceros agradecimentos.

E a Ele, nosso Deus Pai, que me deu as condições para a conquista deste objetivo, pois sem Ele seria impossível, minha gratidão e meus louvores.

EPÍGRAFE

“A velha maria-fumaça conta que em todas as estações sua chegada era de festa e expectativa. Sempre havia alguém à espera de um familiar ou de um parente que, após longa viagem retornava. Era motivo de emoção [...]. Quanta magia, mesclada de esperança e expectativa representava a maria-fumaça em sua chegada!”

(Roteiro Turístico Ferrovia do Vinho, 1986).

RESUMO

Este estudo teve como propósito investigar se os atrativos turísticos e os serviços agregados ao Passeio de Trem Maria-Fumaça atendem às expectativas do turista. O paradigma adotado foi o de corte qualitativo servindo-se da metodologia descritiva do tipo estudo de caso. Análise documental, observação, entrevista, história oral, questionário, memorial descritivo, nota de campo e registro de relatos orais foram utilizados como instrumentos para coleta de informações. Os participantes do estudo foram os **protagonistas** definidos como sendo as diversas categorias de turistas estudadas, os animadores lúdicos e Susana Giordani, gestora do passeio, além de testemunhas oculares e fontes primárias. Por se tratar de estudo qualitativo, para descrição, análise e discussão dos resultados, foram elaboradas categorias de análise. Para os turistas definiram-se as seguintes: expectativa do turista (1); e emoções e sentimentos que o passeio desperta (2). Já em relação à gestora do passeio, as categorias foram: o produto pensado pela gestora (1); o sucesso do passeio na ótica da gestora (2); e o significado do passeio para a região, os animadores lúdicos e a comunidade na ótica da gestora (3). Aos animadores lúdicos, as categorias foram assim definidas: o olhar do animador lúdico em relação ao passeio (1); e o sucesso do passeio na opinião dos animadores (2). Os resultados apontaram que as animações culturais e lúdicas são o diferencial do passeio. Apesar das críticas negativas assinaladas, o Passeio de Trem Maria-Fumaça corresponde às expectativas da demanda turística.

Palavras-chave: Passeio de Trem Maria-Fumaça, animações culturais e lúdicas, produto turístico.

ABSTRACT

This study had by purpose to investigate if attractive tourists and the aggregate services to the Maria-Fumaça Train Trip take care of the tourist expectations. The adopted paradigm was the qualitative cut serving itself of the descriptive methodology type case study. Documental analysis, comment, interview, verbal history, questionnaire, descriptive petition, field note, and verbal reports register were used as instruments for information collect. The study participators were definite protagonists as being the several tourists categories studied, the playful entertainers and the trip manager, beyond eyewitnesses and primary sources. By being a qualitative study, for description, analysis and discussion of results, the categories of analysis were elaborated. For tourists the following ones were defined: tourist expectation (1); and emotions and feelings that the trip awakes (2). Regarding the trip manager the categories were: the product thought by manager (1); the success of the trip in the manager optics (2); and the meaning of the trip to the region, the playful entertainers and the community in the manager optics (3). To the playful entertainers, the categories were: the playful entertainer look regarding the trip (1); and the success of the trip in the entertainer opinion (2). The results pointed that the cultural and playful animations are the trip differential. Despite the negative critics, the Maria-Fumaça Train Trip corresponds to the tourist demand expectations.

Key words: Maria-Fumaça Train Trip, cultural and playful animations, tourist product.

LISTA DE SIGLAS

ALL: América Latina Logística

CEC: Centro Educativo Crescer

CRTUR: Companhia Rio-Grandense de Turismo

IBGE: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

NPPHF: Núcleo de Preservação e Pesquisas Histórico-Ferrovárias

OMT: Organização Mundial do Turismo

RFFSA: Rede Ferroviária Federal S.A.

Sistur: Sistema de Turismo

TPS: Tronco Principal Sul

UCS: Universidade de Caxias do Sul

VFRGS: Viação Férrea do Rio Grande do Sul

LISTA DE FIGURAS

| | | |
|------------|--|-----|
| A1 | Passagem do passeio turístico Ferrovia do Vinho | 111 |
| A2 | Cartaz do passeio turístico Ferrovia do Vinho | 111 |
| A3 | Exemplo de fôlder do passeio turístico Ferrovia do Vinho | 113 |
| A4 | Estudo técnico de viabilização do passeio Ferrovia do Vinho..... | 113 |
| A5 | Inauguração do passeio turístico Ferrovia do Vinho | 113 |
| A6 | Reportagem: “Nos túneis da história”..... | 114 |
| B1 | Passagem do Passeio de Trem Maria-Fumaça | 116 |
| B2 | Cartão-postal do trem Maria-Fumaça | 116 |
| B3 | Fôlder do Passeio de Trem Maria-Fumaça: vista externa | 117 |
| B4 | Fôlder do Passeio de Trem Maria-Fumaça: vista interna | 117 |
| B5 | Certificado de Sistema de Gestão Ambiental | 118 |
| B6 | Reportagem: “Maria-Fumaça do Inter não veio até Carlos Barbosa” | 119 |
| B7 | Capa da reportagem: A Itália em solo gaúcho | 120 |
| B8 | Reportagem: “A Itália em solo gaúcho” | 121 |
| B9 | Reportagem: “A volta da Maria-Fumaça” | 122 |
| B10 | Fotografia de animação na plataforma de Bento Gonçalves | 122 |
| B11 | Fotografia de animação no trem Maria-Fumaça: grupo “Os Gaúchos” | 123 |
| B12 | Fotografia de animação no trem Maria-Fumaça: coral “Imigrante” | 123 |
| B13 | Fotografia de animação e degustação na estação férrea de Garibaldi | 124 |
| B14 | Apresentação de Ines Rizzardo na plataforma de Carlos Barbosa | 124 |
| B15 | Participação da pesquisadora no Passeio de Trem Maria-Fumaça | 125 |

LISTA DE QUADROS

| | |
|--|----|
| 1 – Etapas do desenvolvimento da pesquisa | 36 |
| 2 – Quantificação do material documental analisado | 42 |
| 3 – Entrevistas realizadas | 46 |
| 4 – Questionários respondidos | 47 |
| 5 – Síntese da coleta de informações | 48 |

SUMÁRIO

| | | |
|----------|--|-----|
| 1 | ASPECTOS INTRODUTÓRIOS | 12 |
| 1.1 | Motivações iniciais, problema e questões de pesquisa | 12 |
| 1.2 | Objetivos do estudo | 15 |
| 2 | REFERENCIAL TEÓRICO | 17 |
| 2.1 | Concepções de turismo | 17 |
| 2.2 | Conceitos de lazer | 20 |
| 2.3 | Turismo com atividades culturais e lúdicas | 24 |
| 2.3.1 | <i>Turismo cultural, de lazer e lúdico</i> | 24 |
| 2.3.2 | <i>Oferta turística</i> | 26 |
| 2.3.3 | <i>Escolha do destino turístico</i> | 30 |
| 2.3.4 | <i>Animação turística</i> | 31 |
| 2.3.5 | <i>Turismo e transporte ferroviário</i> | 33 |
| 3 | TRAJETÓRIA METODOLÓGICA | 36 |
| 3.1 | Estudo preliminar | 37 |
| 3.2 | Definição da área de estudo | 37 |
| 3.3 | Definição dos procedimentos metodológicos | 38 |
| 3.3.1 | <i>Definição do paradigma e do método de investigação adotado</i> | 38 |
| 3.3.2 | <i>Seleção dos participantes do estudo</i> | 39 |
| 3.4 | Definição dos instrumentos de coleta de informações | 41 |
| 3.4.1 | <i>Análise documental</i> | 41 |
| 3.4.2 | <i>Observação</i> | 43 |
| 3.4.3 | <i>Entrevista e história oral</i> | 43 |
| 3.4.4 | <i>Questionário</i> | 47 |
| 3.4.5 | <i>Nota de campo e registro de relatos orais</i> | 47 |
| 3.4.6 | <i>Memorial descritivo</i> | 48 |
| 3.5 | Síntese da coleta de informações | 48 |
| 4 | DESCRIÇÃO E ANÁLISE DAS INFORMAÇÕES | 50 |
| 4.1 | Descrição do primeiro segmento | 50 |
| 4.1.1 | <i>Evolução histórica da ferrovia no Brasil</i> | 50 |
| 4.1.1.1 | <i>Do nascimento à decadência da ferrovia no Brasil</i> | 50 |
| 4.1.1.2 | <i>Breve histórico das ferrovias gaúchas</i> | 53 |
| 4.1.1.3 | <i>O ramal ferroviário de Montenegro a Caxias do Sul</i> | 56 |
| 4.1.1.4 | <i>O 1º Batalhão Ferroviário</i> | 59 |
| 4.1.2 | <i>O passeio turístico da Ferrovia do Vinho</i> | 61 |
| 4.1.3 | <i>Caracterização do Passeio de Trem Maria-Fumaça</i> | 70 |
| 4.1.3.1 | <i>Apresentando o Passeio de Trem Maria-Fumaça</i> | 70 |
| 4.1.3.2 | <i>O passeio no sentido Bento Gonçalves/Garibaldi/Carlos Barbosa</i> | 72 |
| 4.1.3.3 | <i>O passeio no sentido Carlos Barbosa/Garibaldi/Bento Gonçalves</i> | 74 |
| 4.2 | Descrição do segundo segmento | 81 |
| 4.2.1 | <i>Descrição e análise das informações dos protagonistas do estudo</i> | 81 |
| 5 | DISCUSSÃO DOS RESULTADOS | 88 |
| 5.1 | Respondendo às questões da pesquisa | 88 |
| 6 | CONSIDERAÇÕES FINAIS | 99 |
| | REFERÊNCIAS CITADAS | 104 |
| | REFERÊNCIAS CONSULTADAS | 107 |
| | ANEXOS | 109 |

1 ASPECTOS INTRODUTÓRIOS

O capítulo introdutório se propõe a caracterizar o foco de estudo. Além das motivações iniciais que levaram a pesquisadora a realizar estudo investigativo, estão configurados a temática, o problema, as questões de pesquisa e os objetivos da investigação.

1.1 Motivações iniciais, problema e questões de pesquisa

As motivações iniciais, para estudar o Passeio de Trem Maria-Fumaça, surgiram, de um lado, por ser um passeio de relevância econômica e turística para a Região Turística Uva e Vinho,¹ por outro, por ser um produto turístico consolidado com significativa demanda e por apresentar ingredientes lúdicos na sua composição.

Uma das dificuldades iniciais encontradas na realização do estudo foi o garimpo de material bibliográfico que tratasse do assunto, uma vez que o número de obras científicas publicadas na área do Turismo que tratam ou que façam referência a essa temática é reduzido. Alimentando o desejo de deixar uma contribuição para estudos futuros, também como propósito, o trabalho atende às motivações pessoais para esta pesquisa.

As pessoas buscam produtos turísticos que lhes possam proporcionar momentos de lazer, prazerosos, alegres e de interação com outras pessoas, fato que possibilita a troca de informações e o favorecimento das relações interpessoais. O Passeio de Trem Maria-Fumaça favorece essas questões, logo, elegê-lo como objeto de estudo foi uma opção deliberada face às suas especificidades.

Esse passeio acontece semanalmente, desde 1993. Representa um importante incremento econômico para a região, uma vez que atrai a Bento Gonçalves uma média de 100 mil turistas ao ano. Esses dados foram divulgados pelo secretário de Turismo daquele município, gestão 2005/2008, e referem-se ao ano de 2005.² A informação foi confirmada pelo prefeito de Garibaldi, Antonio Cettolin,³ gestão 2005/2008.

¹ Essa região, atualmente (2006), congrega 22 municípios da Serra gaúcha. Bento Gonçalves, Garibaldi e Carlos Barbosa fazem parte dessa região e são os três municípios contemplados com esse passeio.

² Fonte: Entrevista com Ivo Da Rold em 18/9/05. A entrevista encontra-se no Anexo Doc C5.

³ Fonte: Entrevista com Antonio Cettolin em 18/4/06. A entrevista encontra-se no Anexo Doc C6.

Cettollin também afirmou que o município de Garibaldi tem se beneficiado muito com o Passeio de Trem Maria-Fumaça em face do número de turistas que atrai anualmente.

Valquiria Ferla,⁴ secretária de Turismo de Carlos Barbosa na gestão 2001/2004 confirmou em entrevista a importância que o passeio tem para o município uma vez que esse atrai um número maior de turistas e projeta Carlos Barbosa nacionalmente.

Essas informações atestam a relevância econômica e turística desse produto turístico aos municípios que o passeio abrange.

O passeio tem, na sua essência, a forte presença de elementos lúdicos que visam a fixar a atenção do público para as atrações que ocorrem no interior do trem valorizando a cultura ferroviária e promovendo as culturas italiana e gaúcha.⁵

Em vista dessas constatações, justifica-se a importância de estudar esse produto turístico que tem valor significativo para a região na qual está inserido.

Após a definição do cenário, a tarefa seguinte será a formulação do problema. Para tanto, busca-se fundamentação teórica nos escritos de diversos autores.

Köche (2004) refere que o problema de pesquisa indica os possíveis caminhos que devem ser seguidos pelo investigador. Segundo esse autor, para se chegar ao problema de pesquisa, é preciso delimitá-lo de forma a dar dimensão ao trabalho do investigador. Assim sendo, um problema de pesquisa envolve, no mínimo, duas variáveis conhecidas.

Kerlinger citado por Köche (2004), sustenta que um problema de pesquisa é uma questão que indaga de que forma as variáveis estão relacionadas. Já Dencker (2002), autora com obras publicadas que tratam de metodologia científica na área do Turismo, é de opinião que pesquisa é toda atividade voltada à solução de problemas. É uma busca de resposta a uma indagação da realidade que se quer estudar.

Gil (2002), por sua vez, propõe algumas regras práticas com a finalidade de auxiliar os pesquisadores na formulação de problemas. O referido autor sugere que o problema deva ser formulado como pergunta, que seja claro e preciso, passível de

⁴ Fonte: Entrevista com Valquiria Ferla em 19/4/04. A entrevista encontra-se no Anexo Doc C8.

⁵ As finalidades referidas ao passeio foram mostradas por Susana Giordani, gestora do passeio, em entrevista concedida em 27/7/05. A entrevista encontra-se no Anexo Doc C4.

observação empírica, suscetível de solução e esteja delimitado a uma dimensão viável.

Essas recomendações foram importantes na formulação do problema a partir do tema elegido. Após algumas tentativas e reflexões e de alguns avanços e retrocessos, formulou-se o seguinte problema de pesquisa:

Os atrativos turísticos e os serviços agregados ao Passeio de Trem Maria-Fumaça atendem às expectativas do turista?

No problema é possível identificar três variáveis conhecidas: o Passeio de Trem Maria-Fumaça, os atrativos turísticos; e os serviços agregados a ele, exatamente como sustenta Köche (2004), quando trata da formulação de problema de pesquisa.

A variável desconhecida é a expectativa do turista em relação aos atrativos turísticos e aos serviços que compõem o Passeio de Trem Maria-Fumaça.

Tomando-se o Passeio de Trem Maria-Fumaça, os atrativos turísticos são o próprio trem Maria-Fumaça, a paisagem do local onde se realiza o passeio, as animações, a cultura local representada pelas tradições das culturas italiana e gaúcha, as degustações que são oferecidas, enfim, atrativos turísticos que fazem parte da composição do passeio.

Quanto aos serviços agregados a esse passeio turístico, são o transporte ferroviário exercido pelo trem Maria-Fumaça, os serviços de alimentação que acontecem através das degustações oferecidas, os serviços de guias de turismo, os serviços de recreação, ou seja, serviços agregados aos atrativos turísticos que compõem o produto turístico final.

A partir da indagação principal, outras indagações foram formuladas com o intuito de se obterem respostas mais específicas ao objeto de estudo denominadas ***questões de pesquisa***. Essas são específicas, por isso, ao serem respondidas, possibilitam uma melhor compreensão do fenômeno estudado. Para melhor responder ao problema, definiram-se, neste estudo investigativo, as seguintes questões de pesquisa:

Questão de Pesquisa 1:

A animação cultural e lúdica constitui-se no atrativo turístico mais relevante para o turista em realizar o passeio?

Questão de Pesquisa 2:

Que avaliação crítica faz o turista em relação aos atrativos e serviços turísticos prestados no decorrer do passeio?

Questão de Pesquisa 3:

Que olhares o passeio desperta nos protagonistas do estudo?

Definem-se como **protagonistas**, os **turistas**, a **promotora do passeio** e os **animadores lúdicos**, embora se tenham recolhido informações de outros participantes que estão descritos no capítulo denominado **Trajectoria metodológica**.

Uma vez formulados o problema da investigação e as questões que darão o norte ao processo investigatório, no próximo segmento desta dissertação, é feito um detalhamento dos objetivos do estudo.

1.2. Objetivos do estudo

Todo problema investigativo é realizado com algum propósito, isto é, tem objetivos que pretendem ser alcançados. Analisando os escritos de Köche (2004), quando trata de objetivos de pesquisa, o autor sustenta que os objetivos traduzem as pretensões da pesquisa e, ainda, os aspectos que o estudo pretende analisar.

Partindo-se dessas premissas, os objetivos foram definidos a partir do objeto de estudo, da indagação principal e das questões de pesquisa. Logo, são objetivos da pesquisa:

- identificar os atrativos turísticos e os serviços agregados ao passeio de forma a analisá-los criticamente quanto às expectativas do turista;
- investigar se as animações culturais e lúdicas constituem-se no atrativo turístico mais relevante do passeio;

- realizar o resgate histórico da ferrovia no Brasil e do passeio turístico Ferrovia do Vinho, considerado inspirador do atual passeio;
- realizar a caracterização do Passeio de Trem Maria-Fumaça e descrever, de forma pormenorizada, como ele acontece, analisando-o de forma crítica devido à sua relevância econômica e turística para a Região Turística Uva e Vinho;
- identificar os aspectos positivos e negativos, apontados pelos turistas, relacionados ao Passeio de Trem Maria-Fumaça;
- conhecer a opinião da gestora e dos animadores lúdicos a respeito do passeio, visto que são protagonistas significativos do produto turístico analisado.

Quanto ao último objetivo, sabe-se, por antecipação, que a gestora do passeio tem objetivos específicos em relação a ele, e que os animadores lúdicos têm no Passeio de Trem Maria-Fumaça o seu emprego. Logo, se pode inferir que não apresentariam *a priori* posições críticas, mas que a forma como pensam o produto analisado pode ser significativa à compreensão dos atrativos turísticos e dos serviços agregados ao passeio.

O próximo capítulo desta dissertação trata da fundamentação teórica, momento em que se procuram discutir questões epistemológicas da temática em questão.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

O referencial teórico permite discutir questões relativas à temática do estudo, ou seja, aborda concepções de Turismo, conceitos de lazer e turismo com atividades culturais e lúdicas e seus respectivos subtópicos.

2.1 Concepções de Turismo

A dificuldade em conceituar *Turismo* reside na difícil identificação do problema epistemológico do saber turístico, e em descobrir o paradigma que sustenta a teorização turística.

Inúmeros são os esforços dos estudiosos do Turismo em conceituá-lo. Nessa busca, encontram-se conceitos sumários, outros mais técnicos e muitos ainda mais abrangentes, que visam a compreendê-lo como fenômeno social.

As diversas áreas do conhecimento com as quais o Turismo mantém relações – como a Economia, a Sociologia, a Antropologia, a Psicologia, entre outras – o torna uma área interdisciplinar e multidisciplinar, complexa e de difícil identificação do seu objeto de estudo. Essas diversas áreas do conhecimento com as quais o Turismo mantém diálogo oferecem a sua contribuição para a ciência do Turismo que ainda se encontra em processo de construção.

Para Molina e Rodríguez (2001) as primeiras tentativas de conceituar Turismo provêm da década de 30. Inicialmente, os conceitos de Turismo partiam do ponto de vista do viajante, pois compreendiam o deslocamento de pessoas por um determinado tempo e motivados por determinadas razões. Essa idéia estava baseada no conceito de Turismo, elaborado pela Organização Mundial do Turismo (OMT) e que os autores abordaram em sua obra. Por muito tempo, essa definição serviu de suporte para a elaboração de estatísticas aplicadas em grande parte dos países, embora tenha sido considerado um conceito demasiadamente restrito por não contemplar a amplitude do fenômeno. Esse conceito dizia que o turismo se resumia ao deslocamento que a pessoa realizava para fora do seu lugar de residência habitual, por um período mínimo de 24 horas e máximo de 90 dias, por razões de caráter não-lucrativo.

No ano de 2000, Molina publica a obra *Conceptualización del turismo* na qual intenta chegar a um conceito de Turismo. Nessa obra, o autor assinala problemas atuais que a investigação encontra, o que dificulta o conhecimento mais amplo sobre o assunto. Molina não traz um conceito de Turismo, mas aponta vários aspectos que estão envolvidos nessa questão. Segundo esse autor, todo fenômeno turístico compreende uma essência que se manifesta e que se percebe dentro de determinadas condições particulares, sendo percebidas de distintas maneiras dentro de uma certa dimensão espaço-temporal.

À medida que a atividade turística foi se desenvolvendo, a amplitude e a compreensão do fenômeno turístico também foram se globalizando. Nessa perspectiva, os suíços Hunziker e Krapf, citados por Molina e Rodríguez (2001), elaboraram uma definição de Turismo que é considerada clássica nos meios acadêmicos:

Turismo é o conjunto das relações e os fenômenos produzidos pelo deslocamento e permanência de pessoas fora de seu lugar de domicílio, desde que tais deslocamentos e permanência não sejam motivados por uma atividade lucrativa principal, permanente ou temporária. (p. 11).

Numa perspectiva mais social, Sousa (1994) vê o Turismo como uma prática social baseada em visões diferentes, que são discutidas em diversas áreas do conhecimento, como as citadas neste texto. Segundo o autor, as conotações atuais de Turismo, como uma prática social, são relativamente recentes. Essa visão reside na dificuldade de vê-lo com uma atividade de lazer em que o indivíduo realiza em seu tempo livre, porque até há pouco tempo, essa prática de lazer era vista, fundamentalmente, como uma atividade econômica. O Turismo como atividade de lazer se intensificou a partir da Segunda Guerra Mundial, quando deixou de ser uma prática apenas de pequenos grupos sociais para ser atividade de um número bem maior de pessoas.

Sob a ótica mercadológica, McIntosh (1977) sustenta que o turismo pode ser definido como a ciência, a arte e a atividade de atrair e transportar visitantes, alojá-los e cortesmente satisfazer suas necessidades e seus desejos. O autor assinala que, em virtude dessa caracterização, vários serviços foram surgindo e se estruturando de modo a atender às necessidades dos viajantes em seus deslocamentos, principalmente, serviços de transporte, alojamento e alimentação.

No entender de Beni (2004), essas definições não conseguem refletir o que é o Turismo na sua essência. Na opinião desse analista, nos dias atuais, o Turismo alcançou conceitos, significados e dimensões complexos, subjetivos, que vão além de aspectos meramente quantitativos e estatísticos. Essa complexidade é consequência das transformações tecnológicas, culturais e sociais que a sociedade está vivenciando e, por isso, não são fáceis de ser quantificados.

O mesmo autor diz que o Turismo envolve um aglomerado de pessoas que possuem motivações, necessidades e expectativas diferentes, o que o torna uma atividade complexa de ser compreendida e executada, porém, não impossível. Como o Turismo é uma atividade que estabelece relações diretas com as pessoas, Beni (2004) o considera como sendo um processo humano que ultrapassa a fronteira do entendimento como função exclusiva de um sistema econômico. Por conta disso, o Turismo está em constante ebulição, periodicamente necessita ressignificar as relações impostas pelo mercado e pela sociedade e, devido a isso, é considerado um processo singular.

Ainda na visão de Beni (2004), é possível identificar três tendências para a definição de Turismo: a *econômica*, a *técnica* e a *holística*.

De modo a explicar a tendência **econômica**, Beni (2004) se utiliza de conceitos de diferentes autores e até de órgãos governamentais como o do Departamento Australiano de Turismo e Recreação, 1975, que assim o define: “Turismo é uma importante indústria nacionalmente identificável. Compreende um amplo corte transversal de atividades componentes, incluindo a provisão de transportes, alojamento, recreação, alimentação e serviços afins.” (p. 34).

Quanto à tendência **técnica**, Beni (2004) cita que, a partir da Conferência sobre Viagens Internacionais, realizada em Roma, em 1963, ficou acordado o uso das definições *visitante* e *turista* para finalidades estatísticas internacionais. Esse procedimento provocou confusões, tornando-se necessário diferenciar “conceito” de “definições técnicas”. O conceito de Turismo abarca as principais características dessa prática, diferenciando-o de outros fenômenos similares, enquanto as definições técnicas utilizadas para “turista” fornecem explicações técnicas universais, isto é, utilizadas internacionalmente.

A tendência **holística** se propõe a abranger a *essência* do Turismo pelo fato de esse dialogar com diversas áreas do conhecimento. Beni (2004) apresenta a definição holística de Turismo na visão de Jafari ao dizer que o Turismo “é o estudo

do homem longe de seu local de residência, da indústria que satisfaz suas necessidades, e dos impactos que ambos, ele e a indústria, geram sobre os ambientes físicos, econômicos e socioculturais da área receptora”. (p. 36).

Com a expansão da atividade turística, Beni (2004) destaca um fenômeno econômico-social percebível na sociedade, isto é, o crescimento de oportunidades de emprego e o surgimento de profissões diretamente ligadas à área do Turismo. Esse fato acentuou a necessidade de qualificar recursos humanos e de proporcionar cursos, escolas técnicas e universidades dirigidas a esse tema. Somente mais tarde apareceram organismos do governo com a finalidade de regulamentar, acompanhar e assessorar as atividades turísticas num patamar mais amadurecido acerca da importância do binômio turismo e lazer.

Boullón e outros (2004), quando tratam da relação que o turismo estabelece com o lazer, sustentam que, como fenômeno social, o turismo é produto, por um lado, de outro fenômeno, isto é, do tempo livre institucionalizado; por outro, é progresso tecnológico dos sistemas de transporte no século XX, já que no século XIX, o turismo esteve marcado pelos trens nas viagens nacionais e pelos navios nas internacionais, conforme o que ensina Beltrão (2001).

Na literatura referente ao Turismo, encontram-se diversas adjetivações ao termo *turismo*, como forma de diferenciar um produto turístico de outro. Como exemplos, tem-se: turismo de lazer, turismo de aventura, turismo cultural, turismo ecológico, entre tantos outros. Todavia, Negrine e Bradacz (2006) são de opinião que é impossível desvincular turismo de lazer porque o turismo é uma forma de lazer, como é impossível desvincular cultura de lazer e turismo. Cultura abarca lazer e turismo, e o último é apenas uma forma de lazer, sustentam os autores. Essas reflexões teóricas justificam que se discutam os conceitos de lazer para analisar as diferentes visões sobre o assunto.

2.2 Conceitos de lazer

A partir dessas concepções de Turismo, nesse segmento o objetivo é discutir os conceitos de lazer na ótica de distintos autores, já que o Turismo é uma alternativa de lazer como sustentam Negrine e Bradacz (2006).

No magistério de Bacal (2003), o lazer estabelece forte ligação com o *tempo livre* que nasceu a partir do desenvolvimento de atividades laborais decorrentes da

Revolução Industrial, sendo essas atividades controladas pelo relógio. Isto é, havia um tempo para o trabalho, destinado às atividades laborais, e o tempo restante era destinado a atividades de lazer. As sociedades decorrentes da Revolução Industrial procuravam regular as ações humanas a partir do tempo destinado ao trabalho, considerado como atividade obrigatória e, a partir daí, o tempo destinado ao lazer. Surgiu, então, o *tempo livre* como um tempo para compensar o período de trabalho, necessidade decorrente da atividade laboral cujo intuito era o de restabelecer os equilíbrios físico, mental e psicológico do trabalhador.

Em vista das transformações culturais e sociais que provocaram mudanças substanciais no modo de vida e de trabalho das pessoas, principalmente a partir da Revolução Industrial, século XVIII, Medeiros (1975) reforça que essas transformações alteraram o pensamento e a ação do homem daquela época, dando início a uma nova era marcada pela renovação econômico-social. Nos séculos seguintes, foi atenuado o desejo de fruição do lazer por parte das pessoas, principalmente dos trabalhadores, que, com a adoção de leis trabalhistas que limitavam a jornada de trabalho, houve um significado diferente para o lazer. A autora aponta que, atualmente, o lazer não é considerado privilégio de uma minoria, mas uma necessidade básica do indivíduo, cabendo ao empregador oferecer oportunidades de lazer aos seus empregados.

Compartilhando de idéia semelhante, Bacal (2003) ensina que é impossível a separação entre lazer e trabalho, pois ambos estabelecem um sincronismo forte que se tornou mais acentuado a partir do século XVIII com o advento da Revolução Industrial.

Referindo-se à temática *lazer e tempo livre*, Bacal (2003) estabelece uma relação próxima entre ambos ao caracterizar o *lazer* como sendo a realização de atividades discricionais, ou seja, atividades de livre-arbítrio que se efetivam no tempo livre. Tomando-se o turismo como exemplo nesse patamar de discussão, esse se destaca por ser uma atividade em que o indivíduo está em busca de lazer, bem-estar e satisfação e, por isso, o pratica conforme sua vontade.

Quanto à existência do tempo livre, Hourdin (1970) explica que esse fenômeno acentuou-se à medida que o desenvolvimento tecnológico avançou, sendo possível ao trabalhador produzir mais em menos tempo. Devido a isso, surgiu um tempo liberado maior, utilizado tanto para o descanso quanto para o desenvolvimento de outras atividades consoante sua própria escolha. A esse tempo,

o autor denominou tempo livre. De acordo com Hourdin (1970), tempo livre é aquele que a pessoa pode dispor da forma que desejar, legítima, legal e livremente, quando já tiver cumprido com as suas obrigações profissionais e sociais.

Para o sociólogo Dumazedier (1973), que se ocupa da análise e discussão do lazer e do tempo livre, no tempo de lazer o indivíduo tem a possibilidade de realizar uma diversidade de atividades como: descanso, divertimento, recreação, entretenimento e o desenvolvimento da sua personalidade com a finalidade de saciar as suas necessidades.

O Turismo, como sendo uma prática de lazer na concepção de Sousa (1994), ajusta-se às atividades de lazer que o indivíduo pode desenvolver no seu tempo livre, como aponta Dumazedier (1973). Para ele, o lazer faz parte da vida individual e social das pessoas, sendo que suas características e formas de expressão são definidas por diversas variáveis influentes, principalmente as culturais e psicológicas. As variáveis estruturais (que são particulares de cada sociedade) condicionam certas expressões de lazer, mas não são consideradas determinantes. Existe uma relação intrínseca entre as formas de lazer e o sistema referencial de valores de uma sociedade, determinando as formas de lazer mais comuns entre os indivíduos daquela sociedade.

Para Dumazedier (1973), o turismo pode representar um lazer compensatório ou gratificante em virtude das carências físicas e psicológicas que o indivíduo esteja sentindo. De acordo com suas necessidades, o sujeito busca formas variadas de lazer, comumente classificadas em ***lazer ativo*** e ***lazer passivo***. Referindo-se a essas formas de lazer, o autor diz que quando o indivíduo interage em atividades de lazer por ele elegidas, usufrui de ***lazer ativo*** e quando tem um comportamento mais de contemplação e de observação, ele usufrui de ***lazer passivo***.

Outra concepção respeitável sobre o tema refere-se aos aportes de Medeiros (1975). A autora afirma que ao longo da história os lazeres contemplaram significados diferentes, ora representando a oportunidade de que o indivíduo dispunha para cantar, dançar, praticar esportes, apreciar as artes, atividades essas quase sempre reservadas às camadas mais privilegiadas da sociedade, como em Roma, onde essa prática representava um presente divino dos poderosos. Em outros momentos, significava um perigo porque o indivíduo dispunha de demasiado tempo livre que, freqüentemente, era despendido em festas, orgias e jogos de azar.

Na lição de Medeiros (1975), na Idade Média, período marcado pelo sistema do feudalismo e pela crença na felicidade na vida pós-morte, as possibilidades de lazer subordinavam-se à classe social de cada pessoa. No período da Renascença, as artes, as letras, as ciências começaram novamente a ter o seu lugar de prestígio e importância e, conseqüentemente, o lazer. O período marcado pela Reforma Protestante nos séculos XVI e XVII reacende o preconceito contra as artes já que o lazer estava associado a tais práticas artísticas, assumindo a conotação de “algo terrivelmente sujeito ao pecado, instigado pelas pompas e vaidades deste mundo mau”. (MEDEIROS, 1975, p.13).

Na visão de Waichman (2003), o tempo livre aparece como um fenômeno transformador do trabalho e do homem. O autor sinaliza dizendo que o que se defende atualmente é o fato de o tempo livre ser utilizado em benefício da sociedade e, para isso, é preciso dispor à sociedade uma infinidade de estruturas que atendam às suas necessidades. Waichman (2003) defende a idéia de que quanto melhor for utilizado o tempo livre do trabalhador, maior será a produtividade dele e, em sendo assim, produzirá mais tempo livre. Porém, o tempo livre não é um bem oferecido gratuitamente à sociedade e, sim, é uma construção tanto individual quanto social. Para que isso aconteça, é preciso empreender uma série de medidas, reformular conceitos e pensamentos de modo que individual e socialmente se consiga atingir o almejado tempo livre.

O autor mencionado sustenta que costumeiramente o tempo livre é ocupado por atividades recreativas. Na intenção de tornar mais claro o conceito de recreação, diz ele que existem variadas definições para o termo, sendo que a maior parte das definições está centrada no jogo e na diversão, sendo a *alegria* o componente básico e que termina quando é encerrada a atividade. Para Waichman (2003) a recreação produz sensações de prazer nas pessoas que delas participam. Essa mesma idéia é compartilhada por Negrine e Bradacz (2006) ao relacionar a recreação ao divertimento, à diversão e ao entretenimento. Esses autores referem que o significado e a essência desses termos estão centralizados na sua expressão prática, isto é, quase exclusivamente em atividades que designam o jogo e a brincadeira.

Abordando-se o tempo livre numa ótica mais humanista, Grushin citado por Waichman (2003), conclui que o tempo livre precisa enfatizar aspectos qualitativos, isto é, faz-se necessário corrigir o trabalho na sua forma de ser, e que o tempo livre

será livre na medida em que fornecer ao indivíduo elementos para sua permanente humanização, isto é, é preciso que se dê ao indivíduo a oportunidade de aprofundar o conteúdo e as finalidades dessas práticas realizadas no tempo livre do indivíduo.

A reflexão que se impõe, no momento em que se discute lazer e tempo livre nessa dissertação, é colocar de pronto o vínculo desse tema com o objeto de estudo. Ocorre que o Passeio de Trem Maria-Fumaça não é somente um produto turístico que oportuniza uma viagem de trem, mas sobretudo, um produto com muitos atrativos culturais e lúdicos e serviços agregados a ele.

2.3 Turismo com atividades culturais e lúdicas

2.3.1. Turismo Cultural, de Lazer e Lúdico

Turismo Cultural, Turismo de Lazer e Turismo Lúdico são denominações que Beni (2004) utiliza em razão do tipo de atividade que o turista desenvolve.

Esse autor, além de reconhecer o objetivo a que se propõe o Turismo Cultural, faz referência a esse tipo de turismo no sentido de que esse possa servir de componente atrativo a regiões potencialmente turísticas por produzir expressões e atividades que servem como fatores motivacionais aos turistas que desejam conhecer os hábitos e costumes de determinada população ou local. Como advoga Beni (2004), nesse tipo de turismo integram-se expressões ou atividades como: artesanato, idioma, tradições, gastronomia, história da região e vestimentas típicas. Através dessa prática de turismo, tais atividades proporcionam aos turistas momentos de lazer que se caracterizam por ser diferentes e excitantes, eleitas por ele com o fim de conhecer e desfrutar.

Segundo Smith (1992), o Turismo Cultural está intimamente relacionado com o Turismo Histórico, estabelecendo uma relação de afinidade entre eles, ou seja, ambos referem-se aos “vestígios de uma vida em processo de extinção”. (p. 21). Sintetizando o pensamento dessa autora, Barretto (2005) diz que o “turismo cultural seria aquele que tem por objetivo conhecer os bens materiais e imateriais produzidos pelo homem”. (p. 22), isto é, conhecer a história do homem e a sua identidade.

Analisando os aportes dos especialistas, fica evidente que a dimensão que Beni dá ao que denomina Turismo Cultural é distinto do que Smith e Barretto apresentam. O conceito de Beni é muito mais amplo se comparado aos conceitos dos dois outros autores.

Já no que diz respeito ao Turismo de Lazer, consoante Barretto (2005), o mesmo passa a ser uma forma de lazer quando se desenvolve e ocorre no *tempo livre*. A autora salienta que as pessoas, quando dispõem de tempo livre, não precisam se dedicar, necessariamente ao lazer, porque o tempo livre poderá ser ocupado com outras atividades como políticas ou filantrópicas. Em relação às pessoas que dispõem de tempo e dinheiro e que optam pelo turismo como uma prática de lazer, a autora sustenta que nessa decisão estão implícitos a motivação e os fatores determinantes que as impulsionam a decidir por essa prática.

Quanto ao Turismo Lúdico, Smith (1992) sustenta que esse tipo de turismo é compreendido, atualmente, como sendo um novo destino do turismo de massa, que combina interesses clássicos como: sol, mar e sexo, com interesses culturais, patrimoniais e com atividades como: jogos, discotecas, cassinos, restaurantes, entre outros.

Para Beltrão (2001), o Turismo Lúdico consiste em atividades de jogos que exigem uma estrutura adequada para a realização dos mesmos e, como exemplo, cita os vários cassinos existentes em Las Vegas, nos Estados Unidos. Analisando as duas abordagens sobre Turismo Lúdico, fica evidente que as idéias de Beltrão (2001) são específicas e não tão genéricas como a de Smith (1992), embora ambas sejam de difícil compreensão, já que o turismo é uma prática de lazer, como reafirmam Negrine e Bradacz (2006).

O lazer como fenômeno social e como objeto de estudo tem uma transversalidade que abrange não apenas o Turismo, mas as mais distintas áreas do conhecimento, haja vista ser estudado a partir de diferentes perspectivas teóricas. Em síntese, a adjetivação pertinente à palavra *turismo* deve servir para as diferentes perspectivas que o turismo abrange.

A discussão do assunto se torna oportuna, na medida em que o Passeio de Trem Maria-Fumaça é um produto turístico que envolve questões culturais e lúdicas, sendo de difícil enquadramento nas segmentações que são encontradas na literatura pertinente ao Turismo.

2.3.2 Oferta turística

Beni em sua obra *Análise estrutural do Turismo* apresenta o Sistema de Turismo (Sistur) que se constitui na construção de um modelo teórico referencial para aplicação em pesquisa em Turismo. Nesse modelo, o autor especifica três segmentos essenciais presentes na atividade turística: a *oferta*, o *mercado* e a *demanda*. A *oferta*, por sua vez, é formada por um conjunto de **atrativos turísticos** que podem ser classificados em **naturais**, **culturais** e **artificiais**. Além dos atrativos turísticos, a oferta turística contempla os **serviços turísticos**, que ele define como sendo a parte agregada da oferta. Quanto às modalidades de serviços, Beni (2004) diz que esses podem ser serviços de transportes (1); e de intermediação de serviços, agências de viagens e de operadoras turísticas (2). A esse somatório de atrativos e serviços turísticos, Beni denominou **produto turístico**.

Tomando-se por base esse modelo desenhado por Beni, considerou-se relevante esclarecer o conceito de **oferta turística**, já que essa constitui um fator determinante da demanda turística. Beni (2004) subdivide a oferta turística em **oferta turística original** e **oferta turística agregada**.

A oferta turística original se constitui de atrativos naturais e culturais.

A oferta turística agregada é composta pelos transportes, pelas diversas formas de alojamento, lazer e recreação, pelos organizadores de viagens e pelas agências de viagens. Nesse sentido, o autor afirma que, para satisfazer a demanda turística, é necessário que haja uma combinação entre os diversos fatores da oferta turística original e da oferta turística agregada. Isto é, a combinação de elementos tangíveis e intangíveis.

No conceito de oferta turística apresentada por Beni (2004), encontra-se o uso da expressão *atrativo turístico*. Conceitualizá-lo é tarefa difícil devido ao fato de a atratividade de certos elementos variar de pessoa para pessoa como Beni mesmo expôs em sua obra. Devido a essa dificuldade, buscou-se fundamentação teórica também em outros autores.

De acordo com Ignarra (2003) e Rose (2002), o que pode ser atrativo para uma pessoa pode não ser para outra. Uma das teorias para a explicação desse fato é que os atrativos estão relacionados com as motivações de viagens dos turistas e a avaliação que os mesmos fazem desses elementos. Via de regra, um atrativo turístico se destaca de outro quanto mais acentuado for o seu caráter diferencial, já

que o turista procura conhecer aquilo que é diferente do seu dia-a-dia. Devido a essas características, os autores supracitados consideram os atrativos turísticos como sendo algo subjetivo.

Quanto aos tipos de atrativo turístico, Beni (2004) classifica as montanhas, o Litoral, a hidrografia, os parques, as reservas de fauna e flora, as grutas e as cavernas, como sendo atrativos naturais. Já os atrativos culturais são definidos como sendo sítios; estabelecimentos culturais e de lazer; manifestações populares, como festas, comemorações religiosas, folclóricas; entre tantos outros.

Na concepção de Beni (2004), **atrativo turístico** é todo lugar, objeto ou acontecimento de interesse turístico que motiva grupos humanos a se deslocarem de um determinado lugar para conhecê-los. Esse autor afirma que, ao se conhecer os atrativos turísticos, são conhecidos também os serviços que compõem o produto turístico, os quais sinalizarão a satisfação do turista quanto à experiência vivenciada.

No âmbito do Turismo, segundo Beni (2004), os serviços são atividades essenciais e para tanto existe uma rede de serviços disponível aos consumidores à realização da atividade turística como: transporte, entretenimento, meios de hospedagem, estabelecimentos gastronômicos, passeios, apenas para citar alguns.

Com o intuito de melhor compreender o conceito de serviços, consultou-se Johnston e Clark (2000). Os autores definem *serviços* como sendo a prestação de um bem, ou seja, como a instituição gostaria de ter seus serviços percebidos por seus clientes, funcionários, acionistas e, também por financiadores. Segundo os autores, o cliente, ao adquirir um serviço, estará comprando algo intangível, difícil de ser mensurado. Ao usufruir o produto e seus serviços, o consumidor vai usufruir algo mais intangível que é a experiência de experimentá-los. Lembrem, ainda, que, de acordo com a percepção do consumidor em relação aos serviços utilizados e à experiência vivida, o consumidor costuma emitir uma opinião de mérito sobre o que foi vivenciado, tendo motivos para repetir a experiência, recomendá-la ou não.

Com o propósito de apresentar em minúcias o significado de *produto turístico*, na concepção de diferentes autores, buscou-se fundamentação teórica nos autores que seguem.

Moesch (2000), para conceituar a expressão *produto turístico*, primeiramente, oferece uma explicação sobre o que é Turismo, a fim de chegar à definição de *produto turístico*. Moesch (2000) dá conta de que

o turismo é uma combinação complexa de inter-relacionamentos entre produção e serviços, em cuja composição integram-se uma prática social com base cultural, com herança histórica, a um meio ambiente diverso, cartografia natural, relações sociais de hospitalidade, troca de informações interculturais. O somatório desta dinâmica sociocultural gera um fenômeno, recheado de objetividade/subjetividade, consumido por milhões de pessoas, como síntese: o produto turístico. (p. 9).

Rose (2002) apresenta uma definição de produto turístico como sendo o “conjunto de bens e serviços colocados no mercado para satisfação das necessidades dos turistas. Em sua forma mais simples, trata-se do composto de atrativos naturais, culturais, estrutura turística, preço e comercialização”. (p. 45). A definição de produto turístico para esse autor está direcionada à satisfação das necessidades dos turistas mediante atrativos e serviços que ele encontra quando consumir o produto turístico.

Beni (2004) oferece a sua contribuição ao abordar a questão de forma mais ampla e abrangente. Segundo o autor, o Turismo é resultante de várias atividades econômicas, que utilizam bens e serviços de outras cadeias produtivas, de forma a obter o que se denomina *produto turístico final*. Esse mesmo estudioso apresenta duas visões de produto turístico: uma no sentido **macroeconômico** e outra no sentido **microeconômico**. No primeiro sentido, o *produto turístico total, ou final*, é formado por um conjunto de subprodutos, tais como: transporte, hotelaria, restaurantes, livros, filmes, diversões, entre outros. Já, no segundo sentido, cada um desses subprodutos pode receber a denominação *produto turístico*.

No entendimento de Oliveira (2005), produto turístico é “tudo o que é oferecido aos turistas, incluindo as atrações naturais, diversões, museus, paisagens, festivais e necessidades, tais como: refeições, alojamentos, transportes, serviços de guias, etc.” (p. 70).

Do ponto de vista da promoção turística, Acerenza (1991) refere que o produto turístico é constituído por atrativos (de sítios ou eventos), facilidades (alojamento, alimentação, entretenimento e complementares) e acesso (transportes).

Já o sociólogo Krippendorf (2001) enumera diversas singularidades específicas ao produto turístico, como:

- a) o produto turístico é um bem de consumo imaterial e intangível;
- b) os serviços são consumidos no momento de sua utilização, restando a recordação da experiência vivida;

c) é o consumidor que se desloca até a atração turística e não o produto turístico, diferentemente do que ocorre com os bens tangíveis;

d) é impossível estocar o produto turístico;

e) um mesmo serviço pode ser prestado de forma totalmente diversa entre duas pessoas;

f) o turista necessita de um conjunto de serviços que venha a atender às suas necessidades como: transporte, alojamento, restaurante, recreação, entre outros;

g) a sazonalidade das atividades turísticas, isto é, que se concentram em determinadas épocas do ano, principalmente, nas chamadas altas temporadas;

h) a dificuldade de prever com exatidão os serviços turísticos devido à instabilidade da demanda;

i) a demanda pode se apresentar heterogênea, dificultando, por parte do promotor, atender a uma gama de necessidades e desejos diversificada;

j) o produto turístico é estático;

l) a concorrência acirrada entre produtos turísticos é acentuada pela maior mobilidade que os turistas dispõem atualmente;

m) a diversidade. É interessante que municípios vizinhos criem pacotes ou roteiros turísticos entre si, na forma de parcerias, a fim de atrair um número maior de turistas à região visada.

As singularidades apontadas por Krippendorf (2001) contribuem para o conceito de produto turístico do ponto de vista do consumo. À luz da pós-modernidade, na visão de Gastal (2005), o consumidor, ao praticar o ato de consumo, é movido por necessidades e desejos, de não somente consumir produtos, mas também de satisfazer imaginários, idealizações e sentimentos. É no imaginário que os produtos também podem e devem atender às necessidades do consumidor para que possa transformá-las em desejos saciados. Completando o seu pensamento, Gastal (2005) afirma:

Os produtos turísticos contemporâneos, das localidades aos roteiros específicos, devem agregar imaginários e o imaginário deve ser incorporado ao produto muito antes, já na sua fase de planejamento: os planejadores, hoje, devem conhecer muito bem o que vai no coração das pessoas, seus desejos e anseios – o imaginal como propõe Maffesoli –, e materializá-los em produtos, sejam eles urbanos, sejam ecológicos, sejam rurais. (p. 84-85)

Em conformidade com os conceitos apresentados, é possível inferir que os produtos turísticos estabelecem uma relação determinante com os serviços, isto é, os produtos turísticos, para ser usufruídos de forma a atender às necessidades e expectativas do consumidor, necessitam de que os serviços estejam ajustados aos anseios da demanda.

À luz da teoria discutida, o produto turístico estudado nesta dissertação agrega na sua composição uma série de atrativos e serviços turísticos que são apresentados ao turista que realiza o Passeio de Trem Maria-Fumaça. A partir da experiência vivenciada, cada pessoa forma uma apreciação crítica sobre o produto que elegeu como destino turístico.

2.3.3 Escolha do destino turístico

Ao abordar as motivações do turista, Beni (2004) é enfático ao afirmar que há a necessidade de adequar o equipamento turístico aos desejos do consumidor, ou seja, é importante conhecê-lo e saber quais são as suas necessidades e seus desejos mais relevantes. Na fase de planejamento das atividades turísticas, é preciso considerar as motivações do consumidor ao optar por determinada prática turística. É importante conhecer o motivo que o levou a optar por tal prática e não por outra, garantindo a satisfação do turista e o sucesso do empreendimento. Beni (2004) concorda com a idéia de que continuamente sejam realizados estudos sobre as motivações dos turistas de modo a observar as mudanças que vão ocorrendo ao longo do tempo. Isso posto, é impossível ficar inerte diante dos **motivos** que conduzem o turista a optar por determinadas atividades turísticas. Referindo-se aos motivos, o autor diz que esses “são as razões que levam [o turista] a realizar uma viagem, os fatos pessoais que, do nosso interior, incitam à ação”. (p. 251).

Refletindo sobre o que diz Beni, se pode inferir que as razões podem ser tanto objetivas quanto subjetivas. Por exemplo, Barretto (2005) afirma que “as motivações são as causas subjetivas que vão fazer com que o turista decida sua viagem”. (p. 64). Nesse norte, um turista pode ter diferentes motivações quando decide viajar, como descreve Arrilaga (1976). Algumas delas são o desejo de viajar por viajar e de viver novas experiências; o desejo da busca da felicidade, entre tantas outras.

Trazendo essa discussão para o contexto da pós-modernidade, Acerenza (1991) aborda a *imagem* como elemento importante à classificação das motivações, numa palavra: significando imagem do lugar, que o sujeito pode ter através de vários meios, como: mídia, experiências próprias anteriores, relatos de amigos, imaginação criativa, entre outros. Tomando-se esse conceito no âmbito do *marketing*, para Kotler e outros (1995c), a imagem de um lugar é o somatório de valores, crenças, idéias e impressões que as pessoas têm ou que constroem dele.

Considerando que o objeto do estudo é o Passeio de Trem Maria-Fumaça e que o produto tem atrativos turísticos e serviços agregados a ele, no próximo segmento, discute-se a animação turística, outro aspecto relevante e presente na composição do produto turístico elegido como estudo nesta dissertação.

2.3.4 Animação turística

Os produtos turísticos disponíveis no mercado possuem especificidades próprias que os diferem uns dos outros e estão direcionados a diferentes demandas. Portanto, considera-se a animação turística um elemento diferenciado na composição de produtos turísticos.

Ferreira (1986)⁶ define **animação** como sendo o ato ou efeito de animar(-se); alegria, entusiasmo, vivacidade, calor, vida, atividade, movimento, reboiço. Nesse mesmo dicionário, se encontra o significado de **animador**, isto é, aquele que faz animação.

Monera Olmos (1992) explica a sua forma de pensar o termo *animação* dizendo que ele tem como característica fundamental proporcionar alegria, isto é, dar vida aos indivíduos que tenham perdido o sentido de viver proporcionando animação e divertimento. Evidentemente, o significado do termo nessa concepção não se aplica às demandas turísticas do Passeio de Trem Maria-Fumaça, entretanto, o sentido de proporcionar alegria é fundamental para compreender as animações que fazem parte do produto turístico em análise.

Na concepção de Ander-Egg (1992), a animação, do ponto de vista sociocultural, tem por finalidade transformar e converter o espectador em participante das atividades propostas. O espectador toma a atitude de ser protagonista da sua própria história, cabendo-lhe tomar uma atitude proativa diante

⁶ Trata-se do Novo Dicionário Aurélio de Língua Portuguesa, de Aurélio Buarque de Holanda Ferreira.

das situações que lhe são apresentadas. O aspecto significativo da abordagem desse autor é quando afirma que a participação em uma animação lúdica não significa que uns façam cultura e que outros a recebam. Entende que a animação sociocultural tende a transformar e a converter o público-espectador em público-ator com a finalidade de proporcionar divertimento e realização pessoal a quem dela usufrui.

Ander-Egg (1992) apresenta uma classificação das atividades de animação sociocultural, em quatro grupos: *atividades de formação*, de *difusão*, *artísticas*, e *lúdicas*. Com base nessa divisão, se pode inferir que o Passeio de Trem Maria-Fumaça se ajusta a atividades de difusão, artísticas e lúdicas.

Na categoria das atividades lúdicas, estão relacionadas as práticas diretamente relacionadas com diversão, recreação e jogos. O autor lembra que há pessoas que julgam que ditas atividades não sejam culturais, porém, ele afirma que essa é uma idéia equivocada porque tais práticas se expressam e são experimentadas em valores como a dimensão lúdica da vida, o desejo de pertencer a um grupo ou de lutar por um objetivo.

Na concepção cultural de Huizinga (2004), os jogos como atividades lúdicas voluntárias praticadas pelos participantes têm a característica de ser fascinantes e cativantes. A primeira característica fundamental atribuída à atividade lúdica é ser voluntária. A segunda característica apontada por Huizinga é que o jogo tem a possibilidade de proporcionar ao indivíduo evasão da vida real.

Nesse norte, o imaginário do indivíduo desenha imagens possíveis em sua mente capazes de transportá-lo ao seu mundo imaginário. É nesse campo de atuação que a figura do animador e o papel que desempenha tornam-se imprescindíveis.

Para melhor compreensão das idéias de Huizinga, é relevante que se entenda o sentido amplo da palavra *jogo*, isto é, no sentido de brincadeira, divertimento, folguedo.

Ander-Egg (1992) não trata apenas da animação sociocultural, mas também do papel do animador. Para ele, o animador atua como um facilitador entre o público e o objeto da animação, isto é, as atividades lúdicas. Segundo o autor, o animador desempenha um papel específico dentro do grupo que atua e destaca três aspectos principais: o animador deve se sentir *parte* do grupo (1); o animador deve conduzir-se de tal forma que ajude os membros do grupo a desenvolver sua própria iniciativa

e exercitar suas próprias capacidades (2); o animador deve fazer com que o grupo compreenda o significado do que ele diz e propõe (3).

Nessa direção, o autor ainda ressalta que qualquer em que seja o grupo em que o animador trabalhe ele sempre terá o papel de catalisador da vida do grupo, isto é, de criar e oportunizar um clima de descontração e de interação entre os integrantes do mesmo.

Quanto à interação que acontece entre os indivíduos que fazem parte de um grupo, Maffesoli (1995) afirma que acontece um contágio afetivo entre os participantes porque compartilham de uma mesma animação sociocultural. Há uma variedade de emoções comuns, mas que, em todos os casos, essas emoções são intensas.

Em relação à interação que acontece entre os sujeitos, Urry (1996) sustenta que as animações desempenham um papel fundamental ao estimular a participação do turista e sua interação com o meio em que se encontra, já que objetivam envolver as pessoas com sua magia e encanto, proporcionando alegria. O envolvimento que se espera do turista, o desejo de que ele faça parte desse momento de alegria, de festa, de prazer, são determinantes para que se alcance o resultado almejado.

Após essas reflexões teóricas, na próxima seção tratar-se-á de Turismo e transporte ferroviário, já que o objeto do estudo é um produto turístico em que um dos atrativos se constitui num trem, o Maria-Fumaça.

2.3.5 Turismo e transporte ferroviário

A relação entre turismo e sistemas de transporte vem de longa data. É preciso esclarecer que o turismo é um usuário dos sistemas de transporte e não o seu produtor. Segundo Roná (2002), o turismo ferroviário pode ser dividido em dois segmentos: o primeiro faz referência ao uso das ferrovias como transporte entre duas áreas de interesse turístico, origem e destino; e o outro segmento, como sendo as ferrovias a própria atração turística.

Como o produto turístico foco deste estudo é um passeio de trem, se faz necessário esclarecer alguns termos específicos pertinentes ao sistema ferroviário, os quais Roná (2002) apresenta e define.

Bitola: é a distância entre os dois trilhos sobre os quais correm as composições ferroviárias.

Carro: veículo que transporta **passageiros** sendo popularmente denominado vagão. Há tipos diversos conforme a sua função como o carro-restaurante, o carro-dormitório, etc.

Dormente: base em que se assentam os trilhos ferroviários; são tradicionalmente feitos de madeira.

Locomotiva: máquina que traciona a composição ferroviária.

Trem: composição ferroviária de locomotiva e carros ou locomotiva e vagões.

Vagão: veículo ferroviário sem tração própria utilizado para o transporte de **cargas**.

Outros termos específicos são apresentados e definidos por Palhares (2003):

Tipos de força motriz: estão relacionados, principalmente, com os veículos ferroviários e com as vias sobre as quais eles operam. As principais formas de força motriz são a vapor, a diesel, à bateria, à eletricidade e outras como: turbinas a gás, força animal e força humana. Os trens movidos a vapor se locomoviam através do vapor oriundo do carvão. Eram trens típicos no início do desenvolvimento do transporte ferroviário. Mais tarde, foram sendo substituídos por trens movidos a motor elétrico e diesel.

Trilhos: duas guias de aço sobre as quais se assentam os veículos ferroviários.

Veículos ferroviários: chamados genericamente de material rodante. Compreendem, basicamente, dois conjuntos independentes: as locomotivas e os diversos tipos de carros e de vagões.

Paolillo (2001) também faz referência a alguns termos específicos do transporte ferroviário:

Ramais: linhas secundárias que alimentam o tronco.

Tronco: linha principal de uma ferrovia que pode ser composta por linhas duplas ou singelas.

Os autores anteriormente citados, embora tenham apresentado termos específicos do transporte ferroviário, não fazem menção ao termo *ferrovia*. De acordo com a Nova Enciclopédia Barsa (2002, p. 246, v. 6), “Ferrovia é o sistema de transporte no qual vagões dotados de rodas metálicas circulam sobre um caminho de trilhos de aço paralelos (o carril), de forma independente ou formando uma sucessão de vagões, tracionados por uma locomotiva.”

O surgimento da locomotiva e das vias férreas aconteceu na Inglaterra. A Nova Enciclopédia Barsa registra que coube ao inglês George Stephenson a evolução e o sucesso das ferrovias. No ano de 1814, Stephenson construiu a sua primeira locomotiva a vapor, com capacidade de puxar 30 toneladas de carga a uma velocidade de 6 km/hora. Entusiasmado com o seu feito, Stephenson construiu, entre 1823 e 1825, uma linha férrea que ligava a cidade de Stockton ao vale mineiro de Darlington, na Inglaterra, sendo inaugurada em 27 de setembro de 1825. A partir daí, a expansão das ferrovias foi contínua, espalhando-se pelo mundo.

No dia 15 de setembro de 1830, em Liverpool, Inglaterra, começou a operar oficialmente a primeira linha de locomotivas a vapor para o transporte de passageiros, o que representou um grande feito para a época.

Em meados do século XIX, Paolillo (2001) aponta que houve um grande avanço no desenvolvimento do transporte ferroviário. O impacto das ferrovias nas sociedades a que se incorporou foi semelhante a uma revolução social. Graças à sua proliferação, agricultores, industriais, comerciantes e viajantes puderam dispor de um meio de transporte barato e capaz de movimentar volumes crescentes de mercadorias e de passageiros. Esse fato serviu de base para o desenvolvimento do turismo ferroviário, o que veio a acontecer mais tarde.

Paolillo (2001) relata, ainda, que com o passar dos anos, devido ao avanço tecnológico, as ferrovias acabaram sendo substituídas pelas vias rodoviárias, principalmente no Brasil, porque representavam maior rapidez, segurança e conforto.

No Brasil, em razão da substituição do transporte ferroviário pelo rodoviário, o Passeio de Trem Maria-Fumaça ganhou notoriedade provocando o deslocamento de pessoas motivadas a andar de trem.

A definição dos termos justifica-se uma vez que a cultura ferroviária apresenta, como qualquer outra cultura, especificidades e significados próprios são dados à terminologia utilizada.

3 TRAJETÓRIA METODOLÓGICA

O pesquisador, quando pensa o projeto de pesquisa, necessita decidir qual a metodologia que adotará na realização do estudo, decisão essa que nem sempre é tarefa fácil. Nessa decisão está envolvida a questão de pensar o paradigma do estudo, isto é, se é quantitativo ou qualitativo, e as estratégias que serão adotadas na realização da pesquisa. Assim, para realizar este estudo, decidiu-se pelo paradigma qualitativo e pelo método descritivo do tipo estudo de caso.

As estratégias de pesquisa exigiram empenho, discernimento na busca e seleção do material de análise, na análise das informações, criatividade na organização do material recolhido para posterior descrição, exame e discussão. A partir do problema de pesquisa, procurou-se traçar estratégias e estabelecer as etapas do estudo que são apresentadas no quadro 1.

| Etapas | Descrição da etapa | Atividades de cada etapa |
|---------------|---|--|
| 1 | Estudo preliminar | Definição do objeto de estudo, considerando a relevância do cenário para o turismo de Carlos Barbosa, cidade na qual reside a pesquisadora. |
| 2 | Definição da área de estudo | Escolha do tema, definição do problema, das questões de pesquisa e dos objetivos e elaboração do corpo teórico. |
| 3 | Definição dos procedimentos metodológicos | Definição do paradigma e do método de investigação adotado e seleção dos participantes. |
| 4 | Definição dos instrumentos de coleta de informações | 1) Análise documental; 2) Observações; 3) Entrevistas individuais com testemunhas oculares, com alunos do Programa de Mestrado em Turismo da UCS e história oral com fontes primárias. Entrevistas coletivas com animadores lúdicos; 4) Questionários respondidos pelos turistas; 5) Notas de campo e registro de relatos orais elaborados pela pesquisadora; 6) Memoriais descritivos elaborados por alunos do Programa de Mestrado em Turismo da UCS. |
| 5 | Coleta de informações | O estudo propriamente dito – momento da coleta das informações através dos instrumentos previamente selecionados. |
| 6 | Descrição, análise e discussão das informações | Descrição do contexto estudado. Definição das categorias de análise. Descrição, análise e discussão dos resultados. Considerações finais. Elaboração do relatório de pesquisa. |

Quadro 1: Etapas do desenvolvimento da pesquisa

Fonte: Elaborado pela autora.

As etapas da pesquisa, revestidas de vários procedimentos, permitiram que passo a passo o estudo fosse tomando forma, o que não significa que o caminho percorrido seguiu rigorosamente a ordenação das etapas descritas no quadro anterior, uma vez que o processo investigatório é dinâmico, isto é, ajusta-se às necessidades do momento, como, por exemplo, a elaboração do corpo teórico. A revisão de literatura ocorreu durante todo o estudo, quando se buscaram elementos de fundamentação teórica que viessem a auxiliar na compreensão do fenômeno estudado.

Tendo como referência o **quadro 1**, na seqüência serão descritos os procedimentos adotados em cada etapa do estudo.

3.1 Estudo preliminar

O estudo preliminar consistiu de trabalho de campo prévio, isto é, foi realizada sondagem na área do Turismo em Carlos Barbosa, município em que reside a pesquisadora. Essa etapa ocorreu, precisamente, nos meses de março e abril de 2004.

Essa sondagem aconteceu mediante a realização de entrevistas com representantes das agências de turismo, dos estabelecimentos de hospedagem, dos estabelecimentos comerciais voltados diretamente ao público turista e com representantes do Poder Público do município.

Nessa etapa elegeu-se o Passeio de Trem Maria-Fumaça como sendo o objeto de estudo desta pesquisa possibilitando avançar para a etapa seguinte na qual se definiu a área de estudo.

3.2 Definição da área de estudo

Essa etapa da pesquisa destinou-se à escolha do tema, à formulação do problema e das questões de pesquisa e à definição dos objetivos do estudo, que se encontram no primeiro capítulo denominado **Aspectos introdutórios**.

3.3 Definição dos procedimentos metodológicos

Uma vez estabelecida a área de estudo, definiram-se o paradigma norteador da pesquisa, assim como o método adotado no desenvolvimento da mesma; também se definiram os participantes do estudo que estão melhor detalhados nos segmentos seguintes.

3.3.1 Definição do paradigma e do método de investigação adotado

O pesquisador, ao desenhar um estudo, necessita definir o paradigma, isto é, o corte de pesquisa, se é quantitativo ou qualitativo. Para Negrine e outros (2001), paradigma significa “um modelo mental que gera teorias para descrição, compreensão e interpretação da realidade”. (p. 101). Logo, o paradigma funciona como um norte ao pesquisador ao sinalizar o caminho a ser seguido no desenvolvimento de sua pesquisa.

A investigação do Passeio de Trem Maria-Fumaça caracterizou-se por ser uma pesquisa de **corte qualitativo** servindo-se da **metodologia descritiva** do tipo **estudo de caso**.

A opção pela pesquisa qualitativa partiu do pressuposto de que a intenção não era quantificar quantos turistas realizam o passeio ao mês ou ao ano, mas sim, de contextualizar o fenômeno estudado, procurando interpretar a realidade segundo o contexto investigado. De acordo com a lição de Cauduro (2004), a pesquisa qualitativa tem por objetivo explorar em profundidade conceitos, atitudes, comportamentos, opiniões e atributos do fenômeno investigado. É essencialmente subjetiva porque envolve aspectos emocionais e intencionais implícitos nas opiniões dos sujeitos da pesquisa, e nesse tipo de pesquisa, empregam-se diversos instrumentos de coleta de informações que auxiliam o pesquisador a dar o tratamento mais adequado às informações recolhidas.

Em se tratado da metodologia *Estudo de Caso*, Possebon (2004) afirma que um estudo de caso é uma tarefa que tem como pretensão conhecer em profundidade o “*como*” e os “*porquês*” do fenômeno investigado. Para tanto, o pesquisador trabalha com uma diversidade de técnicas de coleta e de tratamento de dados em relação ao objeto em estudo, sendo o campo o contexto de busca das informações.

A metodologia descritiva do tipo *Estudo de Caso* reforça a necessidade de **triangular** as informações recolhidas através dos diferentes instrumentos de coleta de informações utilizados no estudo, em virtude da natureza do método investigatório estabelecido.

De acordo com Cauduro (2004), a triangulação consiste num processo metodológico em que o investigador, através da sua capacidade criativa, constrói a análise e a interpretação dos dados e das informações recolhidas durante o processo investigatório.

3.3.2 Seleção dos participantes do estudo

A seleção dos **participantes do estudo** ficou assim constituída:

a) **turistas**: esse grupo é formado de quatro categorias e foram assim dispostos:

a.1) **turistas oriundos de pacotes turísticos fechados**. Essa categoria refere-se aos grupos de turistas que adquiriram o passeio através de pacotes turísticos promovidos pelos hotéis onde estão hospedados, sendo a sua maioria proveniente de hotéis da Região das Hortênsias.⁷ Esse grupo, formado de pessoas adultas, respondeu ao questionário aplicado pela pesquisadora;

a.2) **turistas professores**. Esses turistas constituem-se de grupo formado por professores de uma escola do Vale do Taquari/RS. Eles responderam ao questionário aplicado por uma colaboradora voluntária;

a.3) **turistas crianças**. Compreendem crianças com idade entre 9 e 11 anos que realizaram o passeio acompanhadas da direção e de professores do CEC.⁸ Esse grupo respondeu ao questionário aplicado pela pesquisadora;

a.4) **alunos do Mestrado**. Essa última categoria de turistas é composta por alunos do Programa de Mestrado em Turismo da Universidade de Caxias do Sul (UCS). Esse grupo se diferenciou dos demais porque realizou o passeio com a intenção de ser observador atento e crítico do produto turístico analisado. Os integrantes concederam entrevista à pesquisadora e elaboraram memoriais descritivos;

⁷ A Região das Hortênsias é composta por quatro municípios da Serra gaúcha, a saber: Nova Petrópolis, Gramado, Canela e São Francisco de Paula.

⁸ CEC: Centro Educativo Crescer. Instituição educacional que atende crianças dos 7 aos 14 anos no turno inverso em que estão matriculados na escola. Localiza-se em Carlos Barbosa.

b) *testemunhas oculares*: esse grupo refere-se às pessoas que concederam entrevista com a finalidade de coletar mais informações substanciais à temática do estudo. Foram elas: Antonio Cettolin, prefeito de Garibaldi na gestão 2005/2008; Ivane Fávero, secretária de Turismo de Garibaldi na gestão 2005/2008; Ivo Da Rold, secretário de Turismo de Bento Gonçalves na gestão 2005/2008; funcionária da Giordani Turismo Ltda. (que solicitou anonimato); Valquíria Ferla, ex-secretária de Turismo de Carlos Barbosa na gestão 2001/2004 e João Winckler, historiador do NPPHF;⁹

c) *fontes primárias*: são pessoas que colaboraram com o seu testemunho por ter presenciado algum fato considerado relevante para o estudo. Foram elas: ex-ferroviários que trabalharam na construção da ferrovia no trajeto Bento Gonçalves-Jaboticaba, Dirceu Honorato, Erineu Fantin, Nestor Comin e João Piovesan; José Oro, idealizador do passeio Ferrovia do Vinho; Aido Bertuol, ex-prefeito de Bento Gonçalves na época da criação do passeio Ferrovia do Vinho e Susana Giordani, idealizadora do Passeio de Trem Maria-Fumaça;

d) *animadores lúdicos*: personagens importantes que integram o passeio, embora sejam pessoas que fazem do passeio o seu trabalho. Esses protagonistas poderiam ser dispensados, porém, foram assim considerados porque foram analisadas as impressões que eles têm do produto turístico em pauta. Optou-se por entrevistá-los mesmo sabendo que suas opiniões não seriam, em princípio, críticas.

Eles são integrantes dos corais “Imigrante” e “Terra Nostra”; dos teatros “Orelhas de Abano” e “Dissidentes”; das duplas “Tarantelas” e “Marquinhos & Dindo”; do grupo “Os gaúchos” e os animadores lúdicos que se apresentam individualmente como o cantor Valmor Marasca, a cantora Ines Rizzardo e a dançarina e contadora de histórias Dona Gema, como costuma ser tratada.

O procedimento adotado obedeceu ao critério de buscar os diferentes olhares que os **protagonistas** têm do estudo de maneira a confrontar esses olhares e discuti-los de forma crítica nos próximos capítulos.

3.4 Definição dos instrumentos de coleta de informações

Essa etapa compreendeu a determinação dos instrumentos de coleta de informações que foram definidos a partir da seleção dos participantes do estudo e da

⁹ Núcleo de Preservação e Pesquisas Histórico-Ferrovárias com sede em São Leopoldo/RS.

definição da área de estudo, quando se procurou buscar informações relevantes ligadas à temática da pesquisa.

A seguir, apresentam-se os instrumentos usados na coleta de informações durante a realização do estudo investigativo.

3.4.1 Análise documental

Os instrumentos da **Análise documental** tiveram como objetivo principal realizar um garimpo dos documentos disponíveis em bibliotecas, museus, arquivo histórico e meios eletrônicos que fornecessem informações referentes à ferrovia no Brasil, ao passeio turístico Ferrovia do Vinho e ao Passeio de Trem Maria-Fumaça.

No acervo da Biblioteca Pública Municipal Castro Alves, em Bento Gonçalves, encontraram-se documentos escritos elaborados pela Prefeitura Municipal de Bento Gonçalves e outras fontes como livros, jornais, revistas e fôlderes.

No acervo da Biblioteca Municipal Padre Arlindo Marcon e na biblioteca da Escola Municipal de Ensino Fundamental Padre Pedro Piccoli, ambas em Carlos Barbosa, foram feitas pesquisas em livros e enciclopédias. Encontraram-se fôlderes e reportagens de jornais que tratavam do histórico da ferrovia na região e do Passeio de Trem Maria-Fumaça.

Na Biblioteca Central da UCS, foram consultados livros, revistas, artigos científicos e jornais, como instrumentos utilizados na coleta de informações referentes à temática da pesquisa.

No Museu Histórico Casa do Imigrante¹⁰ foram disponibilizadas fotografias referentes à ferrovia, passagens e cartazes do passeio turístico Ferrovia do Vinho. Além desses materiais, foram consultados fôlderes, leis e documentos escritos elaborados pela Prefeitura Municipal de Bento Gonçalves intitulados: *Histórico de Bento Gonçalves e Ferrovia do Vinho*.

No Museu do Trem¹¹ e na sede do NPPHF, buscaram-se informações relativas ao histórico da ferrovia gaúcha. Nesses locais consultaram-se livros e fotografias.

¹⁰ O Museu Histórico Casa do Imigrante localiza-se em Bento Gonçalves/RS.

¹¹ O Museu do Trem localiza-se em São Leopoldo/RS.

No Arquivo Histórico de Bento Gonçalves, pesquisou-se em livros e leis que tratassem do histórico da ferrovia.

A agência Giordani Turismo Ltda. disponibilizou um CD-ROM sobre os seus principais produtos turísticos, entre eles, o passeio foco deste estudo. Além desse material, a agência forneceu documento intitulado: “Projeto da Maria-Fumaça de Bento Gonçalves/RS: Um Retorno ao Passado e Perspectivas para o Futuro”,¹² diversos fôlderes, cartão-postal do passeio e o Certificado de Sistema de Gestão Ambiental, obtido em 2006.

Os meios eletrônicos, exceto o CD-ROM já mencionado, foram disponibilizados em *sites* que foram consultados pela pesquisadora.

Nos Anexos A e B, encontram-se alguns dos documentos utilizados nessa etapa da pesquisa.

Embora a pesquisa seja de cunho qualitativo, os quadros apresentados na seqüência deste capítulo, não têm a pretensão de quantificar dados, mas de oferecer ao leitor a amplitude do material analisado, pois, numa pesquisa de corte qualitativo, a intenção maior é descrever e interpretar em profundidade as informações recolhidas referentes ao fenômeno estudado à luz das teorias.

O quadro a seguir apresenta um detalhamento quantitativo do material coletado e analisado.

| Documentos analisados | Documentos escritos | Fôlderes e cartazes | Fotografias | Meios eletrônicos | Passagens | Cartão-postal | Certificado | Total |
|-----------------------|---------------------|---------------------|-------------|-------------------|-----------|---------------|-------------|-------|
| Análise documental | 12 | 11 | 290 | 5 | 2 | 1 | 1 | 322 |

Quadro 2: Quantificação do material documental analisado

Fonte: Elaborado pela autora.

Com a finalidade de melhor compreender o que se denomina **documento** e de utilizar a base material depositária de informações como consulta ou prova de informações recolhidas, os autores Cervo e Bervian (2002) assim o definem: “Documento é toda base de conhecimento fixado materialmente e suscetível de ser utilizado para consulta, estudo ou prova.” (p. 89).

Compartilham de idéia semelhante, os autores Lüdke e André (1986) ao ressaltarem a importância da análise documental principalmente para aprofundar e comprovar as informações obtidas de outros instrumentos de coleta de informações.

¹² Esse documento é um dossiê que trata da criação do projeto do Passeio de Trem Maria-Fumaça, elaborado pela Giordani Turismo Ltda. Não consta data.

A análise documental serviu de suporte e complementação às informações buscadas através dos diferentes instrumentos de coleta de informações utilizados no desenvolvimento da pesquisa.

3.4.2 Observação

Para Negrine (2004), a **observação** é considerada um dos instrumentos de coleta de informações mais utilizado em pesquisa qualitativa. Para isso, segundo esse autor, ela deve ser contínua e sistemática na intenção de registrar certos fenômenos ou comportamentos.

Valendo-se desses conhecimentos, realizaram-se especificamente seis observações que aconteceram em dois passeios de Trem Maria-Fumaça. No primeiro passeio, no sentido Bento Gonçalves/Garibaldi/Carlos Barbosa, foram realizadas três observações: uma observação na estação férrea de Bento Gonçalves, uma na de Garibaldi e uma na plataforma de Carlos Barbosa. No segundo passeio, em sentido inverso, foram realizadas mais três observações, sendo uma observação em cada plataforma, de sorte que o registro dessas observações serviu de suporte para a descrição dos passeios que serão descritos posteriormente e de apoio ao desenvolvimento do estudo investigativo.

3.4.3 Entrevista e história oral

No entendimento de Roesch (1996), o uso da **entrevista** em pesquisa qualitativa é fundamental e tem como objetivo primário entender os significados que os entrevistados atribuem às questões e às situações que lhe são colocadas. A entrevista se constitui num outro valioso instrumento de coleta de informações, principalmente, quando há escassez de registros escritos a respeito de uma determinada temática estudada. Através das entrevistas foi possível estabelecer uma maior interação entre entrevistados e entrevistadora, o que possibilitou esclarecer muitas dúvidas sobre o objeto de estudo.

No desenvolvimento da pesquisa, utilizaram-se entrevistas estruturadas, semi-estruturadas e não-estruturadas.

Com efeito, Negrine (2004) esclarece que a entrevista estruturada é aquela que é composta por um roteiro de questões predefinidas e um conjunto específico de

procedimentos que são seguidos fielmente pelo entrevistador. A entrevista semi-estruturada contém um roteiro de questões predefinidas o que permite ao entrevistado abordar questões que considera relevantes ao assunto abordado e que geralmente surgem no decorrer da entrevista. Já a entrevista não-estruturada é aquela que não contém um roteiro definido de questões a serem seguidas, caracterizando-se mais por ser uma entrevista exploratória em que o entrevistado expõe informações relevantes ao assunto, e o entrevistador adota uma postura mais de ouvinte do que de entrevistador.

As entrevistas não-estruturadas foram mais usadas durante o Estudo Preliminar, momento em que esta pesquisadora procurou mais ouvir do que falar, com o propósito de se inteirar do assunto em questão. À medida que o estudo foi tomando escopo, adotaram-se as entrevistas estruturadas e semi-estruturadas a fim de atender a questões pontuais como: a importância da ferrovia no passado para os municípios e os habitantes de Bento Gonçalves, Garibaldi e Carlos Barbosa e também no momento presente; quem foram as pessoas envolvidas na construção da malha ferroviária nesses municípios; o idealizador do passeio turístico Ferrovia do Vinho; como ele planejou o formato do passeio e suas intenções; as providências necessárias para viabilizar o projeto do passeio; a idéia e os procedimentos necessários para a criação do Passeio de Trem Maria-Fumaça e o porquê do seu formato atual.

Dentre as entrevistas realizadas, sete foram **história oral**, uma vez que os entrevistados são **fontes primárias** nesse tipo de estudo. Thompson (1992) diz que a história oral não é uma soma de entrevistas independentes entre si, mas um conjunto consistente de entrevistas de personalidades que experimentaram determinada situação.

Na intenção de esclarecer a estratégia de coleta de informações pertinente à história oral, utilizaram-se as recomendações de Fraser (1984) que sustenta que “o testemunho oral não é uma fonte como outra [...]. Com todas as possíveis distorções e erros, o testemunho oral é sempre uma maneira de dar significação ao passado para, ao mesmo tempo, dar sentido ao presente”. (p. 66). Foi com esse propósito que se utilizou a história oral.

A entrevista com quatro ex-ferroviários ocorreu no 5º Encontro Anual dos Ex-Ferroviários da Turma de 1969, realizado no dia 31/10/04, em Farroupilha/RS. Com José Oro, a entrevista aconteceu em 14/8/04 e com Aido Bertuol em 27/7/05. Neste

mesmo dia, no turno da tarde, entrevistou-se Susana Giordani, porém, em 30/5/04 uma funcionária da agência Giordani Turismo Ltda. concedeu entrevista dando informações gerais sobre o passeio, quando disponibilizou materiais referentes a ele.

A entrevista com os animadores lúdicos teve como intenção principal obter informações de como eles vêem o passeio. Como foram realizadas 32 entrevistas com eles, essas aconteceram nos dias 16/7/05, 17/7/05, 21/7/05, 22/7/05, manhã e tarde.

Nos dias 16/7/05 e 17/7/05, as entrevistas aconteceram na estação férrea de Garibaldi. No dia 21/7/05 ocorreram na plataforma de Carlos Barbosa e, no dia 22/7/05, na estação férrea de Bento Gonçalves.

Com os alunos do Programa de Mestrado em Turismo da UCS a entrevista aconteceu em 8/7/05 na própria universidade com o objetivo de conhecer a opinião desses alunos a respeito do passeio realizado por eles, principalmente quanto aos atrativos e serviços agregados ao passeio no sentido de ter conhecimento do nível de satisfação quanto às expectativas.

Com o cuidado de não perder informações valiosas e de validá-las, utilizaram-se duas formas de registro: o registro das entrevistas por meio de gravador e o registro das informações por escrito no ato da entrevista. Utilizaram-se fitas cassetes de 60 minutos em cada lado observando-se alguns cuidados como: (1) identificação das fitas cassetes com o nome do entrevistado e a data da entrevista; (2) uso de gravador que possibilitasse a transcrição das informações da entrevista na sua íntegra. Uma das vantagens do recurso da gravação é o registro fidedigno de todos os depoimentos que ocorrem no ato da entrevista, embora a transcrição tenha sido feita posteriormente.

No Anexo C, encontram-se entrevistas transcritas na íntegra realizadas com testemunhas oculares e fontes primárias. Há também o roteiro da entrevista utilizada com os alunos do Programa de Mestrado em Turismo da UCS e com os animadores lúdicos.

No quadro que segue, está configurada a síntese quantitativa das entrevistas realizadas, o material que foi utilizado na descrição, análise e discussão dos resultados. Nele não estão incluídas as entrevistas tidas como história oral já que estão configuradas no quadro 5 denominado *Síntese da coleta de informações*.

| | | | | |
|---------------|-------------|-----------|--------------------|----------------------|
| Participantes | Testemunhas | Alunos do | Animadores lúdicos | Total de entrevistas |
|---------------|-------------|-----------|--------------------|----------------------|

| | | | | |
|-----------------------|----------|----------|----|----|
| do estudo | oculares | Mestrado | | |
| Número de entrevistas | 6 | 7 | 32 | 45 |

Quadro 3: Entrevistas realizadas

Fonte: Elaborada pela autora.

Aos animadores lúdicos, aos alunos do Programa de Mestrado em Turismo e a algumas testemunhas oculares, após a transcrição das respostas obtidas pelos entrevistados, solicitou-se que validassem as informações prestadas lendo e assinando o que havia sido registrado.

Com os demais entrevistados não foi possível realizar o mesmo procedimento devido à dificuldade em encontrá-los ou de agendar um novo encontro com eles, porém, todas as entrevistas foram gravadas.

3.4.4 Questionário

Vale observar que para Negrine (2004) a grande vantagem no uso do **questionário** como instrumento de coleta de informações é que esse permite a obtenção de um grande número de informações de pessoas em um determinado espaço geográfico, o que o torna um instrumento de coleta de informações mais rápido do que a entrevista.

Com efeito, foram aplicados questionários aos turistas, exceto aos turistas mestrandos. O questionário se constituiu de questões fechadas e abertas. Ainda citando o autor acima, as questões abertas são aquelas que permitem ao respondente expor suas opiniões, sugestões e críticas. As questões fechadas exigem do respondente fazer escolha entre as opções oferecidas. As questões do questionário versaram, principalmente, sobre aspectos que informassem ao aplicador o que motivou os turistas a realizar o passeio, que sentimentos o passeio despertou, se o passeio correspondeu ou não às suas expectativas, ao analisar os atrativos turísticos e os serviços oferecidos, oportunizando apontar aspectos que mereceram destaque e aspectos a serem melhorados.

Tomou-se o cuidado de aplicar o mesmo questionário a todos os turistas, porém, às crianças utilizou-se uma linguagem mais acessível de forma que tivessem capacidade de respondê-las.

Foram aplicados 52 questionários a turistas oriundos de pacotes fechados nos dias 22/7/05 e 23/7/05. A aplicação do questionário aconteceu quando os

turistas finalizavam o passeio em Carlos Barbosa e retornavam a Bento Gonçalves em ônibus disponibilizado pela agência operadora para esse fim. Foram ainda aplicados 48 questionários a turistas crianças no dia 5/8/05.

Também foram aplicados 12 questionários a um grupo de professores de uma escola do Vale do Taquari/RS. A aplicação do questionário aconteceu na escola onde esse grupo trabalha no dia 6/10/05.

O questionário aplicado aos turistas encontra-se no Anexo C.

No próximo quadro, demonstra-se o número de questionários aplicado aos seus respectivos respondentes. O resultado desse instrumento também foi utilizado para descrição, análise e discussão dos resultados.

| Participantes do estudo | Turistas oriundos de pacotes fechados | Turistas professores | Turistas crianças | Total de respondentes |
|-------------------------|---------------------------------------|----------------------|-------------------|-----------------------|
| Número de respondentes | 52 | 12 | 48 | 112 |

Quadro 4: Questionários respondidos

Fonte: Elaborada pela autora.

3.4.5 Nota de campo e registro de relatos orais

As notas de campo e o registro de relatos orais têm origem nos dois passeios realizados pela pesquisadora com a intenção de conhecer em profundidade o produto turístico: Passeio de Trem Maria-Fumaça e coletar informações significativas.

No Anexo C, há uma nota de campo elaborada pela pesquisadora.

O registro de relatos orais realizados com turistas e animadores lúdicos em alguns momentos aconteceu durante a realização do passeio com o intuito de não se perderem informações importantes, e, em outros momentos, aconteceu logo após a realização do passeio.

Esse procedimento também foi acompanhado de observações, pois realizar essa atividade e fazer observações eram atitudes inseparáveis o que contribuiu para o enriquecimento da coleta de informações do momento vivenciado.

3.4.6 Memorial descritivo

Com a intenção de esclarecer o que significa **memorial descritivo**, reportou-se à idéia de Negrine (2004), que o considera como sendo “uma descrição com muitos pormenores de uma realidade vivida [...]. Retrata as formas de pensar de um indivíduo diante de situações vivenciadas”. (p. 84).

Esse instrumento de coleta de informações foi realizado por sete alunos do Programa de Mestrado em Turismo da UCS após a realização do Passeio de Trem Maria-Fumaça e da entrevista concedida à pesquisadora, gerando-se, portanto, sete memoriais descritivos. No Anexo C, há um memorial descritivo elaborado por um desses alunos.

3.5 Síntese da coleta de informações

Com o objetivo de permitir melhor visualização da coleta de informações que subsidiou o estudo, no quadro 5 apresenta-se a síntese dessa etapa da investigação.

| Análise documental | Observações | Entrevistas | Questionários | Notas de campo e registro de relatos orais | Memoriais descritivos | História oral | Total |
|--------------------|-------------|-------------|---------------|--|-----------------------|---------------|-------|
| 322 | 6 | 45 | 112 | 2 | 7 | 7 | 501 |

Quadro 5: Síntese da coleta de informações

Fonte: Elaborado pela autora.

Os números constantes do quadro 5 não devem ser considerados como dados quantificáveis, mas como uma apresentação geral da amplitude das informações que foram utilizadas na investigação.

Após a descrição do procedimento metodológico, nos capítulos que seguem aparecem a descrição, a análise e a discussão das informações.

4 DESCRIÇÃO E ANÁLISE DAS INFORMAÇÕES

Este capítulo está organizado em dois segmentos. O primeiro compreende a descrição do histórico da ferrovia no Brasil, do passeio turístico Ferrovia do Vinho e do Passeio de Trem Maria-Fumaça. O segundo segmento compreende a descrição e a análise a partir das informações recolhidas com os protagonistas do estudo já definidos em outro momento.

4.1 Descrição do primeiro segmento

4.1.1 *Evolução histórica da ferrovia no Brasil*

Neste apartado apresenta-se uma descrição história da evolução da ferrovia no Brasil, tendo como foco a ferrovia gaúcha, principalmente aquela que se refere ao ramal ferroviário Montenegro/Caxias do Sul e o sub-ramal Carlos Barbosa/Bento Gonçalves, por esse ser o palco do passeio em estudo. Aborda-se o período do nascimento da ferrovia no Brasil até a sua decadência, quando os trens passaram a ser substituídos pelo transporte rodoviário. Finaliza-se apresentando as importantes contribuições que o 1º Batalhão Ferroviário trouxe para os desenvolvimentos econômico e social da região, em especial, ao município de Bento Gonçalves.

4.1.1.1 Do nascimento à decadência da ferrovia no Brasil

O ritmo crescente e a expansão da produção cafeeira no Brasil Imperial criaram a necessidade de melhorar os serviços de escoamento da produção. De acordo com Moehlecke (2004), através da assinatura do Decreto 100 ou [101?] de 31 de outubro de 1835, assinado pelo Regente Padre Diogo Antonio Feijó, foi autorizada a construção de estradas de ferro no Brasil, inicialmente ligando a cidade do Rio de Janeiro às capitais da Bahia, Minas Gerais e Rio Grande do Sul.

Moehlecke (2004), através do citado decreto, relata que a população da época recebeu a notícia da construção de estradas de ferro de forma surpresa e duvidosa. Não acreditavam, inicialmente, que esse investimento viesse a proporcionar os benefícios divulgados e esperados pelas autoridades da época.

Esse fato se devia às dificuldades econômicas que o Brasil estava atravessando na época, agravadas pelas lutas internas que dificultavam vislumbrar o progresso decorrente da construção de estradas de ferro com a finalidade de operar meios de transporte ferroviário, que estivessem a serviço do escoamento da produção e do transporte de passageiros.

Além do fator econômico positivo que a construção das ferrovias proporcionou ao País, houve também um ganho de cunho social, como indicam Cardoso e Zamin (2002), ao declarar que as estradas de ferro estimularam o processo de urbanização, tornando possível o surgimento de algumas cidades, como também a decadência de outras por não terem sido agraciadas com esse tipo de estrada.

Segundo Moehlecke (2004), utilizando-se dos benefícios de uma lei assinada que concedia favores a quem se aventurasse em empreender novos negócios, em 1852, o dono da maior casa bancária do Brasil na época, Irineu Evangelista de Souza, o Barão de Mauá, valendo-se de recursos próprios, obteve do governo da Província do Rio de Janeiro a concessão para a construção de uma estrada de ferro. Assim, o Barão de Mauá fundou a “Imperial Companhia de Navegação e Estrada de Ferro de Petrópolis”, que, mais tarde, foi chamada **Estrada de Ferro Mauá**, cujo primeiro trecho foi inaugurado em 30 de abril de 1854, num total de 14,5 quilômetros de estradas de ferro. Esse trecho partia do porto do Rio de Janeiro em direção à raiz da Serra de Estrela, conforme leciona Moehlecke (2004).

Esse importante fato histórico também é citado por Fortes (1964),¹³ pois foi o marco inicial das estradas de ferro brasileiras. A partir daí, iniciou-se um acelerado desenvolvimento das estradas férreas no Brasil. Fortes (1964) cita que a primeira locomotiva utilizada no Brasil recebera a gentil denominação “**A Baronesa**” em homenagem à Maria Joaquina Machado de Souza, esposa do Barão de Mauá. Essa locomotiva foi fabricada dois anos antes da inauguração da primeira estrada de ferro no Brasil, em 1852, na cidade de Manchester, Inglaterra, por William Fairbain & Sons.

Tanto Moehlecke (2004) quanto Fortes (1964) referem que o crescimento das ferrovias no Brasil se manteve forte até a década de 30. Allis (2002), em artigo publicado, aponta que a partir da queda da Bolsa de Nova York, em 1929, iniciou

¹³ Embora a literatura consultada, escrita pelo engenheiro Ariosto Borges Fortes, não tenha sido publicada, é considerada pelos historiadores da área a mais fiel e minuciosa, em termos de datas e acontecimentos que envolveram a construção das estradas de ferro no Brasil, por ter ele vivenciado grande parte desse acontecimento.

uma crise mundial que atingiu fortemente a produção cafeeira no Brasil. Devido a esse acontecimento, as ferrovias brasileiras, paulatinamente, foram perdendo o seu grau de importância nas prioridades nacionais, no âmbito dos transportes. Juntamente a esse fato, verificou-se a crescente disseminação do rodoviarismo no Brasil durante o governo de Washington Luiz. Tal fato contribuiu para o acentuado declínio das ferrovias no Brasil.

Allis (2002) comenta que, no governo de Juscelino Kubitschek, durante a década de 50, o Brasil passou por um período de rápido crescimento e progresso. No âmbito do setor ferroviário, Fortes (1964) cita que, em 30 de setembro de 1957, foi criada a Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA) com a intenção de incorporar à União as ferrovias existentes no Brasil. Souza (1988) esclareceu que, com o passar do tempo, as ferrovias se tornaram deficitárias porque grande parte delas estava obsoleta, e as linhas perderam o seu valor econômico. Em decorrência de tal acontecimento, as regiões pelas quais o transporte ferroviário servia, perdera sua expressão econômica. Diante dessa realidade, Souza (1988) cita que coube à RFFSA atacar os problemas mais críticos. Uma das primeiras ações foi a adoção de uma política de erradicação de ramais antieconômicos. Seguindo essa medida, foram agilizados outros procedimentos, como a retificação das linhas, oferecendo viagens mais velozes; as tarifas sofreram reajuste no seu preço e houve estímulo aos ferroviários em época de aposentadoria.

Outro fato que contribuiu para a decadência das estradas de ferro no Brasil, que foi assinalado por Allis (2002), foi a crescente expansão das vias rodoviárias entre as décadas de 50 e 90. Nessa última década, Allis (2002) relata que aconteceu um total sucateamento e atraso, perdendo as ferrovias sua importância no transporte de cargas e passageiros.

Cardoso e Zamin (2002) atestam que, na década de 90, a RFFSA foi incluída no Programa Nacional de Desestatização, criado pelo governo de Fernando Collor de Melo, com o propósito de privatizá-la. A malha sul, que abrange os três estados do Sul do Brasil (Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul), foi privatizada em 13 de dezembro de 1996, sendo arrendada pela Ferrovia Sul Atlântico, com a concessão de ser explorada dentro de um prazo de trinta anos.

Fortes (1964) comenta que, em virtude da ampliação de vias férreas chegando até a Argentina e o Chile, a Ferrovia Sul Atlântico alterou sua denominação para América Latina Logística (ALL), empresa com sede em Curitiba e

que atualmente opera o sistema de transporte de cargas no Estado do Rio Grande do Sul.

4.1.1.2 Breve histórico das ferrovias gaúchas

De forma sumária, apresenta-se o histórico das estradas de ferro no Rio Grande do Sul, reconhecendo a sua importância aos desenvolvimentos econômico e social do estado para o contexto da época. Não é pretensão desta autora abordar toda a história das ferrovias gaúchas, mas sim focar a ferrovia que compreende o trajeto entre Carlos Barbosa/Garibaldi/Bento Gonçalves, por ser esse o trecho do Passeio de Trem Maria-Fumaça, objeto desta pesquisa.

Na lição de Cardoso e Zamin (2002), o ano de 1866 marcou o início da história ferroviária no Rio Grande do Sul. Havia uma preocupação em aproximar a zona de colonização alemã do Vale do Rio dos Sinos, considerada o “celeiro da Província” com a capital Porto Alegre, através da construção de estradas de ferro. As autoras anteriormente citadas contam que esse motivo deu margem a muitas discussões entre os parlamentares. Alguns se mostravam a favor da idéia; outros eram contrários, alegando que o transporte fluvial pelo rio dos Sinos comportava a demanda para aquela época. Mas, apesar das opiniões contrárias, três anos mais tarde, foi assinado contrato “com o inglês John MacGinity, concedendo-lhe o direito de construção e exploração da primeira ferrovia no Rio Grande do Sul”. (CARDOSO; ZAMIN, 2002, p. 19).

Cardoso e Zamin (2002) revelam ainda que, no ano de 1874, foi inaugurada a primeira seção da estrada, trecho compreendido entre a Capital da Província e a colônia de São Leopoldo, cuja extensão era de 33.756 metros.

Essas informações também se encontram em artigo¹⁴ da Revista Refesa, onde se lê que, na data de 14 de abril de 1874, aconteceu a inauguração dos primeiros 33 km de vias férreas entre a Capital da Província de São Pedro do Rio Grande do Sul e a Colônia de São Leopoldo com o objetivo de transformar o trecho em um “corredor de exportação” já que “quase toda a produção da Província era transportada por via fluvial e lacustre e até mesmo em lombos de animais ou carretas”. (RFFSA, 1974, p. 27).

¹⁴ FERROVIA Gaúcha: um século de História, *Revista Refesa*, Brasília, p. 26-27, jan./abr. 1974.

Nascia, então, a primeira ferrovia gaúcha. Consta, nesse mesmo artigo, que tal acontecimento foi apontado pelos jornais da época como sendo um marco histórico, haja vista os trilhos proporcionarem progresso e civilização. Além dessa ferrovia, considerada a pioneira, também foi implantada uma rede de estradas de ferro baseada em quatro linhas principais:

- Estrada de Ferro Porto Alegre/Uruguaiana;
- Estrada de Ferro Rio Grande/Bagé;
- Estrada de Ferro Santa Maria/Marcelino Ramos;
- Estrada de Ferro Barra do Quaraí/Itaqui.

Com relação ao propósito da construção dessas estradas de ferro, Cardoso e Zamin (2002) declaram que tal objetivo é explicitado no art. 1º do Decreto 2.397, de 1873:

O Governo fará construir uma estrada de ferro que comunique o litoral e a capital da província de São Pedro do Rio Grande do Sul com as fronteiras nos pontos mais convenientes, de modo que fiquem satisfeitos os interesses comerciais e as condições estratégicas. (CARDOSO; ZAMIN, 2002, p. 20).

Levando em conta as informações constantes nesse artigo, havia uma preocupação por parte do governo em providenciar as ligações entre o Litoral, a Capital e as fronteiras da Província de São Pedro do Rio Grande do Sul, porém, faltava estabelecer conexões com a região norte da Província. Para tanto, o governo tomou as primeiras medidas para a construção da Estrada de Ferro Santa Maria/Marcelino Ramos.

No entender dessas autoras, ao se realizar uma análise geral do processo de implantação das estradas de ferro no Rio Grande do Sul, não se poderia deixar de citar a entrada de capital estrangeiro e o endividamento público decorrente da entrada de divisas estrangeiras. Os primeiros investimentos para a construção de ferrovias foram de capital inglês, representado pela *Brazil Railway Company*, seguido pelo capital belga através da *Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil*.

De acordo com Fortes (1964), em 1897, a empresa *Auxiliaire* venceu a concorrência aberta pelo governo federal para o arrendamento das ferrovias gaúchas. Na ocasião, o vencedor foi o belga Affonso Speé, representante da

Auxiliaire que, a partir de 3 de maio de 1898 até 1911, assumiu todos os serviços do sistema ferroviário gaúcho.

No ano de 1905, os belgas ampliaram o contrato com o governo federal, englobando quase todas as ferrovias, inclusive as estaduais, o que não era uma idéia bem aceita pelo governo local, porque um grande investimento de capital estrangeiro estava sendo aplicado nos serviços básicos, o que comprometia a balança de pagamentos do governo estadual.

Os belgas administraram o sistema ferroviário até 1911 e, de acordo com Fortes (1964), os americanos da *Brazil Railway Company* passaram a administrar, a partir de então, o sistema ferroviário, nele permanecendo até 1919, época em que os belgas reassumiram a rede.

Na década de 10, segundo Cardoso e Zamin (2002), estavam praticamente terminadas as principais linhas ferroviárias, interligando o estado gaúcho de norte a sul e de leste a oeste. O transporte ferroviário até 1920 ficou sendo explorado pelo capital estrangeiro como conseqüência da política econômica federal.

Cardoso e Zamin (2002) assinalam que, devido ao sucateamento da rede de estradas de ferro, as constantes queixas às elevadas tarifas cobradas e o surgimento de greves dos ferroviários foram alguns dos motivos que impulsionaram o governo estadual a intervir no sistema ferroviário, apressando a criação da Viação Férrea do Rio Grande do Sul (VFRGS) que aconteceu mediante termo de transferência, lavrado em 12 de julho de 1920. Essa data marca a criação da VFRGS, que tinha como incumbência administrar o sistema ferroviário, o que aconteceu até o final da década de 50, quando as estradas de ferro já não mais gozavam do prestígio de outrora.

Nas décadas de 30 e 40, o governo estadual, através da estatal VFRGS, investiu maciçamente na ampliação e melhoria das ferrovias. Com a criação da RFFSA em 1957, acelerou-se a transferência do domínio do sistema ferroviário gaúcho para o domínio federal, o que veio a acontecer em 1959.

Das quatro ferrovias que inicialmente formaram a Rede Ferroviária Sul-Riograndense, para Fortes (1964), três vieram a se constituir em linhas-tronco do Rio Grande do Sul por atravessar horizontalmente o estado. Eram elas: Porto Alegre a Uruguaiana; Rio Grande a Bagé e Santa Maria a Marcelino Ramos. Com o passar do tempo, as linhas-tronco se tornaram insuficientes, necessitando da criação de ramais.

Os ramais eram linhas ferroviárias que ligavam cidades até a linha-tronco. Através do Decreto 5.548, de 1905, iniciou-se a construção da linha Montenegro/Caxias do Sul, o que significou um grande avanço para a região, na época, sendo que essa é a que mais interessa à presente pesquisa.

4.1.1.3 O ramal ferroviário de Montenegro a Caxias do Sul

Cardoso e Zamin (2002) dão conta de que a Linha Porto Alegre/Uruguaiana possuía o ramal Montenegro/Caxias do Sul, que se constituía em importante ramal ferroviário por abranger parte da região de colonização alemã, nesse caso, o Vale do Rio Caí, nas imediações de Montenegro, mas principalmente por abranger boa parte da região gaúcha colonizada pelos imigrantes italianos, que se instalaram, em sua maioria, na região serrana gaúcha.

As autoras afirmam que o relatório da Diretoria da VFRGS de 1921 fazia referência à importância desse ramal, seja pelo bom desempenho financeiro de suas estações férreas, seja pela abundância de recursos econômicos para região, apresentando um tráfego intenso devido à necessidade de escoar a produção.

Como bem acentuam Cardoso e Zamin (2002),

com a ampliação dos contratos de arrendamento entre o governo federal e a *Auxiliaire*, em 1905, estabeleceu-se a incorporação dos ramais de concessão estadual, entre os quais o de Caxias do Sul. O governo estadual seria indenizado pelos gastos já efetuados com a construção até o momento da incorporação e a Cia. *Auxiliaire* ficaria responsável pela continuidade Montenegro – Maratá; Maratá – Barão e Barão – Carlos Barbosa; a segunda parte, de Carlos Barbosa a Caxias do Sul, em 1910. (p. 77, grifos nossos).

Nesse compasso, as autoras supracitadas asseveram que a Estação Montenegro foi inaugurada em 1909, assim como toda a primeira parte do ramal até Carlos Barbosa.

Como o foco da pesquisa é o Passeio de Trem Maria-Fumaça que abarca o trajeto Bento Gonçalves/Garibaldi/Carlos Barbosa, faz-se necessária uma análise mais amíúde da história da ferrovia do sub-ramal Carlos Barbosa/Bento Gonçalves.

De acordo com os registros de Cardoso e Zamin (2002), inicialmente, Carlos Barbosa pertencia ao município vizinho de Garibaldi. O pequeno povoado que se

desenvolvia às margens da estrada Buarque de Macedo, era conhecido pela denominação *Lote n. 35*.

A partir da assinatura do Ato 74, de 25 de janeiro de 1910, é dito pelas autoras que mais tarde resolveram trocar o nome do pequeno povoado, que, de *Trinta e Cinco* passou a ser *Carlos Barbosa*, em homenagem ao governador do estado à época, devido ao rápido desenvolvimento econômico-social sentido na localidade a partir da chegada do trem. Referindo-se ao primeiro nome de Carlos Barbosa, Migot (1989) assinala que o nome *Trinta e Cinco* perdurou até o ano de 1909. Devido a um capricho amoroso entre um empreiteiro da *Cia. Auxiliaire* e sua noiva chamada Luíza, esse emitiu ordens para estampar no prédio da Estação Ferroviária a denominação *Santa Luíza*. Devido a esse acontecimento, por um período curto de tempo, Carlos Barbosa ficou conhecida pela denominação *Santa Luíza*. Em 1910, a localidade finalmente recebeu o nome oficial de **Carlos Barbosa**.

Na visão de De Paris (1999), o escoamento da produção, antes do advento das estradas de ferro e do transporte realizado por caminhões, era feito de forma precária e demorada porque as cargas eram transportadas em carretas e seguiam até São João de Montenegro, onde prosseguiram via fluvial até Porto Alegre.

Cardoso e Zamin (2002) declaram que a chegada da linha férrea no povoado *Trinta e Cinco* deu início a um novo ciclo econômico na região. Segundo essas autoras, esse fato aconteceu em 27 de dezembro de 1909, com a inauguração da estação férrea no povoado Trinta e Cinco.

Já De Paris (1999) ensina que a chegada da linha férrea em Carlos Barbosa aconteceu em 27 de dezembro de 1910. Essa mesma afirmativa é compartilhada por Fortes (1964) e Migot (1989).

Quanto à estação férrea de Carlos Barbosa, segundo os relatos de Cardoso e Zamin (2002), esse local foi desativado em 1976. Através de lei municipal e da Inscrição 1, no Livro Tombo, em 14 de maio de 1999, essa estação foi tombada pela prefeitura.

Nos registros de Cardoso e Zamin (2002), a continuação da construção do ramal Montenegro/Caxias do Sul prosseguia, sendo construída pela *Cia. Auxiliaire*, porém, Garibaldi e Bento Gonçalves sentiam a necessidade de escoar a sua produção. Houve uma pressão por parte dos produtores e da população local para que também se prolongasse a passagem do trem para essas localidades.

Conforme relatam Cardoso e Zamin (2002) e Fortes (1964), coube à Cia. *Auxiliaire* a realização de estudos de viabilização de um novo ramal até Alfredo Chaves, cidade hoje conhecida pelo nome de Veranópolis, cabendo à mesma a elaboração e o envio do projeto à União. Como o governo federal não apresentava maior interesse por esse projeto e desconhecendo as necessidades da região, o governo do estado resolveu tomar para si a responsabilidade da construção da via férrea nessa região, iniciando os estudos em 1915.

A justificativa pela construção desse sub-ramal pode ser conferida no Relatório da Secretaria de Obras do Estado de 1915 que diz: “É uma estrada que vai servir a uma zona fertilíssima e de grande produção agrícola, de sorte a garantir completamente vantagens imediatas para o capital nela empregado.” (CARDOSO; ZAMIN, 2002, p. 119).

Assim, em 7 de setembro de 1918, foi inaugurada a Estação Férrea de Garibaldi e, conseqüentemente, o trajeto entre Carlos Barbosa e Garibaldi, fato esse também verificável em Fortes (1964). Esse acontecimento histórico conferiu a Garibaldi a posse de mais uma estação férrea, já que Carlos Barbosa pertencia a Garibaldi na época. A construção desse trecho foi de responsabilidade do governo estadual. Convém lembrar que esse trecho entre Carlos Barbosa, Garibaldi e Bento Gonçalves compreendia o sub-ramal Carlos Barbosa/Bento Gonçalves, sendo que é nesse trajeto que, atualmente (2006) ocorre o Passeio de Trem Maria-Fumaça.

Tanto Cardoso e Zamin (2002), quanto Fortes (1964) revelam que, em 10 de agosto de 1919, foram inaugurados a Estação Férrea de Bento Gonçalves e o trecho compreendido entre Garibaldi e Bento Gonçalves, obra de iniciativa do governo estadual na época. De acordo com Fortes (1964), a distância ferroviária compreendida entre Carlos Barbosa, Garibaldi e Bento Gonçalves é de 21,1 km, embora haja outros estudos que divergem quanto a distância.

Fortes (1964) indica que o trajeto Bento Gonçalves/Jaboticaba, região pertencente a Bento Gonçalves em direção a Veranópolis, chegou a ser explorada para fins turísticos e incorporada ao passeio turístico Ferrovia do Vinho. O autor reforça a idéia também de que esse trecho completava a ligação do Tronco Sul com Caxias do Sul.

De acordo com os aportes de Cardoso e Zamin (2002), e conforme resposta dada pela Prefeitura Municipal de Bento Gonçalves, o município teve quatro estações ferroviárias secundárias, provavelmente construídas na década de 70

como integrantes do Tronco Principal Sul (TPS). As duas principais estações ferroviárias secundárias foram o Km 2 e o São Luiz, compreendidos no trecho Bento Gonçalves/Jaboticaba que, além do valor econômico que essas estações representaram na época, por vários anos, serviram de palco para o passeio **Ferrovia do Vinho**, importante atividade turística realizada nesse trecho sinuoso, formado por pontes, túneis e exuberantes paisagens naturais.

Apontamentos de Fortes (1964) indicam que o Tronco Principal Sul fazia parte do Plano de Viação Nacional que tinha por meta completar a ligação de Brasília ao porto de Rio Grande. De igual forma, Prado (1997) cita esse importante acontecimento porque acabou originando um saldo de quase 2 mil km de ferrovias. A construção do TPS foi obra do Exército, mais especificamente, do 1º Batalhão Ferroviário, cujas obras tiveram significativa importância, principalmente para a população da região do rio das Antas porque se constituiu no único acesso ferroviário àquela região. Com a construção do TPS, a distância entre São Paulo e Porto Alegre foi encurtada em 690 km.

Os batalhões ferroviários recebiam a designação de 1º, 2º, ou 3º Batalhão, conforme o local onde estava situada sua sede. O 1º Batalhão Ferroviário (com sede em Bento Gonçalves) construiu o trecho entre Bento Gonçalves/Jaboticaba, o que muito contribuiu para o desenvolvimento de Bento Gonçalves.

Prado (1997) lembra também que, além da importância econômica que o TPS representava ao País, havia também o interesse turístico, pois o trem atravessava regiões de rara beleza nos três estados do Sul. A ligação entre o Estado de Santa Catarina e o Estado do Rio Grande do Sul se dava entre Lages e Vacaria na junção Jaboticaba. Era nessa junção que acontecia a ligação entre Bento Gonçalves/Garibaldi/Carlos Barbosa/Caxias do Sul.

4.1.1.4 O 1º Batalhão Ferroviário

Ao falar da origem do 1º Batalhão Ferroviário, Prado (1997) explica que se deu na Corte portuguesa, de acordo com o Decreto 1.536, de 23 de janeiro de 1855, data de criação do Batalhão de Engenheiros.

O autor lembra que o 1º Batalhão Ferroviário tem sua história intimamente ligada à construção de ferrovias, pois, ao longo dos anos, “sempre houve

necessidade de se construir, reformar ou manter as estradas de ferro”. (PRADO, 1997, p. 211).

De acordo com Prado (1997), foi emitido o Aviso 535, de 25 de fevereiro de 1943, transferindo a sede do 1º Batalhão Ferroviário de Santiago para Bento Gonçalves.

Logo em seguida, o 1º Batalhão Ferroviário denominado Batalhão Benjamin Constant criou os departamentos de saúde, alimentação, educação, transporte, financeiro, recreativo, desportivo e de material. Devido à sua destacada atuação, o 1º Batalhão Ferroviário é apontado como um dos principais impulsionadores do progresso e do desenvolvimento do município de Bento Gonçalves. As dificuldades encontradas por esse Batalhão, quando chegou ao município, motivaram muitas dessas criações. A água não era encanada, e o transporte era feito por tração animal, em razão de o combustível estar sendo racionado devido à Segunda Guerra Mundial. O dito Batalhão permaneceu no município até 1971 quando, então, foi transferido para Lages.

Segundo De Paris (1999), uma das mais importantes obras ferroviárias construídas por esse Batalhão foi a do ramal ferroviário Bento Gonçalves/Jaboticaba, com uma extensão de 48 km. A sua construção teve o objetivo de oferecer apoio ao TPS, que era a principal ferrovia que ligava o Rio Grande do Sul ao centro do País.

Na obra de Prado (1997), encontra-se a transcrição da Nota 1.786, de 13/11/64, divulgada no Noticiário do Exército que diz: **“1º Batalhão Ferroviário concluiu perfuração do maior túnel do Brasil.”** Esse importante acontecimento para a Engenharia do Exército e para o sistema ferroviário do Brasil, nas imediações do TPS, na altura do município de Roca Sales, compreendia a abertura do maior túnel em extensão no Brasil, que compreendia 2.832 m de comprimento. Entretanto, não é somente por esse feito que o 1º Batalhão Ferroviário se destacou, mas também por superar com bravura e coragem as dificuldades naturais que encontrou ao longo do seu trabalho na construção de ferrovias. Apesar da exuberante beleza natural, o local era de difícil acesso, pois atravessa a zona mais acidentada do Rio Grande do Sul. Devido a isso, o trajeto ferroviário Bento Gonçalves/Jaboticaba é repleto de túneis, viadutos, pontes e passagens profundas. De acordo com De Paris (1999, p. 202), “a comprovação de tal fato faz-se evidente pela simples observação de que, num trecho de 18 km, mais de 14% do traçado é em túneis, e o coeficiente de extração de rocha dura, na terraplanagem, ascende em 70%”.

Além das aspectos geográficos, a mesma autora se refere a esse trecho como sendo uma região excepcionalmente difícil, porque atravessa a região mais inóspita do solo gaúcho, que é o trecho entre o rio Saltinho e o rio das Antas.

Tal constatação também é encontrada no documento “Ferrovia do Vinho”¹⁵ que aponta que uma das peculiaridades do ramal Bento Gonçalves/Jaboticaba,

é um laço que a ferrovia faz sobre si mesma, revertendo em túnel em torno do Morro de Jaboticabal, solução encontrada para a perda de altura em curta distância a fim de conjugá-lo ao Tronco Sul. Outra particularidade é a sua junção ao Tronco Sul no interior de túnel em forma de um Y. (PREFEITURA, s.d.).

Com o intuito de finalizar esta discussão, ratifica-se a importância do 1º Batalhão Ferroviário, tendo em conta as inúmeras obras, importantes contribuições à região e à sua população.

4.1.2. O passeio turístico Ferrovia do Vinho

O Distrito de Tuity é um dos distritos do município de Bento Gonçalves que congrega a comunidade de Jaboticaba, região que já havia sido cenário do passeio Ferrovia do Vinho, primeiro passeio turístico do trem Maria-Fumaça compreendido entre Bento Gonçalves/Jaboticaba.

Embora esse passeio tenha sido desenvolvido em percurso diferente do atual Passeio de Trem Maria-Fumaça, acredita-se que o passeio turístico Ferrovia do Vinho tenha inspirado e motivado a criação deste, seja pelas atrações culturais e lúdicas, seja pela gastronomia servida, seja pelo tipo de transporte utilizado. O passeio foi considerado um sucesso na década de 80 porque atraía grande número de pessoas. Teve o seu auge entre os anos de 1986 e 1990, “quando o trajeto ficou conhecido em todo o país”.¹⁶

Segundo o depoimento de José Ernesto M. Oro, idealizador do passeio turístico Ferrovia do Vinho, a idéia da criação desse passeio nasceu durante a primeira gestão do prefeito municipal de Bento Gonçalves, Aido José Bertuol, no

¹⁵ Documento no formato de polígrafo elaborado pela Prefeitura Municipal de Bento Gonçalves que conta, de forma resumida, a história da evolução da malha ferroviária gaúcha e a criação do passeio turístico *Ferrovia do Vinho*.

¹⁶ Reportagem intitulada: “*Nos túneis da história*”, de Nádia de Toni, publicada em *Zero Hora*, em 26/3/06, faz um breve relato dos túneis e suas lendas na localidade de Jaboticaba, do sucesso que o passeio turístico Ferrovia do Vinho teve na década de 80 e do interesse da Giordani Turismo Ltda. em explorar esse espaço, aguardando a liberação de financiamento para a recuperação da malha ferroviária desde abril de 2004. Encontra-se no Anexo A (Figura A6).

período correspondente aos anos de 1985 a 1988. Nesse período, José Oro ocupava o cargo de secretário municipal de Desporto e Turismo de Bento Gonçalves. Como ele mesmo se declara um “apaixonado por trens” e vendo a situação decadente em que se encontrava o ramal ferroviário Bento Gonçalves/Jaboticaba, teve a feliz idéia de reativar o ramal supracitado, através de passeio turístico no trem Maria-Fumaça.

Além da pretensão de reativar o ramal ferroviário Bento Gonçalves/Jaboticaba, Oro desejava fomentar o turismo em Bento Gonçalves.

Acreditando no potencial turístico do município com a sua privilegiada natureza, a localização geográfica, a história da sua colonização, a farta gastronomia e a existência de trilhos de trem, que à época estavam inutilizados, não teve dúvidas de que era preciso melhor aproveitar o potencial turístico do município. Aliou a sua paixão por trens ao desejo de fomentar o turismo em Bento Gonçalves através da criação do passeio turístico Ferrovia do Vinho que acontecia por meio do trem Maria-Fumaça.

A partir desse momento, Oro começou a tomar as providências necessárias para concretizar a idéia. Primeiramente, apresentou a idéia ao prefeito que a considerou excelente e lhe deu o apoio necessário. Logo, foi em busca da aprovação do pedido de concessão do passeio na RFFSA. Para isso, enviou correspondência ao engenheiro Osíris Guimarães da RFFSA, no Rio de Janeiro, apresentando as suas intenções. Na ocasião, a RFFSA enviou os engenheiros Mainard e Brambila ao ramal Bento Gonçalves/Jaboticaba para fazer o estudo de viabilização do passeio. Mais tarde, esses engenheiros deram parecer positivo ao pedido da prefeitura para implantar o passeio. O parecer dos especialistas o motivou a buscar patrocinadores que tivessem interesse no incremento do turismo em Bento Gonçalves e na região.

Como a região é de uma beleza singular e a oportunidade de viajar de trem é algo saudoso, Oro pensou em algo que pudesse tornar esse momento ainda mais mágico e mais gratificante para o turista. Como tinha conhecimento da existência de corais locais que cantavam músicas dos folclores italiano e gaúcho, pensou em convidar alguns desses corais para se apresentar dentro do trem e nas estações férreas de São Luiz e de Jaboticaba com o objetivo de resgatar e divulgar as culturas italiana e gaúcha. Assim, nasceu a idéia de oferecer animações culturais e lúdicas aos turistas durante o passeio. Além disso, distribuíam-se lanches e frutas da época aos turistas. Quando o passeio ocorria próximo a datas comemorativas (Natal e

Páscoa), os gestores do passeio, que eram representantes da Prefeitura Municipal de Bento Gonçalves, distribuíam balas e Papais Noéis de chocolate aos turistas como forma de agraciá-los.

Oro relatou também que, nos primeiros passeios realizados, ele participou representando a figura de *Papai Noel*. O entrevistado fez questão de ressaltar que, desde o início, o passeio foi idealizado com a presença de animações.

Ao se referir a esse passeio, que acontecia num trem Maria-Fumaça, não se poderia deixar de registrar as principais características deles, uma vez que é capaz de despertar nas pessoas os mais variados sentimentos.

Segundo Oro, naquela época, alguns desses trens eram movidos à lenha, outros a carvão mineral. Como no trajeto referenciado havia trens Maria-Fumaça que não estavam sendo utilizados, se pensou em reformá-los, preservando as características originais. Esses trens foram levados a Porto Alegre na sede da RFFSA a fim de serem restaurados. Depois de prontos, retornaram a Bento Gonçalves e, logo em seguida, começaram a circular no trajeto Bento Gonçalves/Jaboticaba concretizando o passeio turístico Ferrovia do Vinho.

O trem Maria-Fumaça que atendia a esse passeio comportava 130 passageiros. Era uma locomotiva a vapor, modelo Mikado 153, que mais tarde foi transferida para Curitiba, permanecendo a de modelo 156 que é a atual. O trem Maria-Fumaça utilizado na época desse passeio, era composto por cinco carros, mais um carro denominado bagageiro que, como o próprio nome indica, servia para guardar as bagagens e as mercadorias.

Em entrevista, Oro ressaltou que a administração do passeio era de responsabilidade total do poder público, ou seja, da Prefeitura Municipal de Bento Gonçalves. Através da Secretaria Municipal de Desporto e Turismo, o município promovia o passeio turístico Ferrovia do Vinho proporcionando à população local e às pessoas oriundas de outras partes do estado e do País, a oportunidade de reviver os tempos áureos das estradas de ferro e das saudosas viagens de trem. Esse passeio não visava ao lucro. Cobrava-se uma quantia irrisória pelo passeio, tanto para os turistas independentes quanto para os turistas excursionistas, pois o objetivo maior, por parte dos gestores, era fomentar o turismo em Bento Gonçalves.

Quanto à frequência dos passeios, esses só ocorriam aos domingos tanto que a “RFFSA anunciava em seus relatórios que ele ocorria todos os domingos entre

Bento Gonçalves e Jaboticaba”. (GIESBRECHT, 2005).¹⁷ O trem Maria-Fumaça partia da estação férrea de Bento Gonçalves às 9 horas da manhã e seguia em direção a Jaboticaba. O passeio era longo, durava mais de três horas e compreendia um percurso de 48 km de estradas de ferro. Nesse passeio, o trem passava por sete pontes e oito túneis, que, em alguns trechos e para algumas pessoas, despertava um certo medo, mas apesar disso, o passeio era muito emocionante e agraciado pela bela paisagem natural.

Segundo o que consta no documento Ferrovias do Vinho, a viagem inaugural aconteceu em 26 de outubro de 1986. Em sua entrevista, Oro relatou que naquela ocasião estavam presentes autoridades da época como o Prefeito Municipal de Bento Gonçalves, Aido José Bertuol, o Secretário Municipal de Desporto e Turismo de Bento Gonçalves, Oro, outros representantes do poder público municipal, representantes dos patrocinadores como os da Todeschini, da Carraro e da Santa Clara, da imprensa local, dos prefeitos da região, da RFFSA e outros convidados.

Nesse mesmo documento, há registros do convite ao passeio inaugural por parte do presidente da Rede Ferroviária Federal S.A., engenheiro Osiris Stenghel Guimarães e do prefeito municipal de Bento Gonçalves, Aido José Bertuol que assim dizia: “Têm o prazer de convidar Vossa Senhoria para a viagem entre Bento Gonçalves e Jaboticaba, em trem especial tracionado por locomotiva ‘Maria-Fumaça’, dando início à série de passeios turísticos na serra.”

Além do convite, esse documento também trazia a programação do passeio turístico Ferrovias do Vinho com os seguintes dizeres:

10 horas – Inauguração da placa na garagem da Estação Ferroviária de Bento Gonçalves acompanhada de pronunciamentos.

10h30min – Partida para Jaboticaba, parada na Estação São Luiz, almoço a bordo.

Após a inauguração, o passeio passou a ocorrer de forma sistemática. O folheto Ferrovias do Vinho trazia importantes informações referentes ao passeio e ao seu percurso, como:

a) o percurso a ser seguido é de 48 km;

b) a altitude do município de Bento Gonçalves é de 618 metros e de Jaboticaba, 131 metros;

¹⁷ Citação pertencente ao artigo: “Trem da Uva” de autoria de Ralph Giesbrecht no site: www.estacoesferroviarias.com.br/trens_rs/bentogonc.htm

c) a viagem tem duração de 3h15min, havendo *shows* na Estação de São Luiz, onde ocorre a apresentação de um coral típico italiano e Feira do Artesanato;

d) o tempo de permanência na estação São Luiz é de 20 minutos.

Dizia ainda o pôster que o trem, ao partir da Estação São Luiz, seguia em direção à Estação de Jaboticaba onde acontecia *show* típico gaúcho. O tempo nessa estação era de 15 minutos. O retorno da viagem acontecia de ônibus, levando cerca de 30 minutos. O trem Maria-Fumaça era composto por quatro carros de primeira classe, um carro de segunda classe e um carro-correio. Percorria oito túneis e seis viadutos. O serviço de bordo compreendia o atendimento de guias e um especial realizado por comissários e ferromoças. Os passeios ocorriam somente aos domingos, às 9 horas e, esporadicamente, em viagens especiais aos sábados.

Comparando-se algumas informações que diferentes pôsters referentes ao passeio turístico Ferrovia do Vinho trazem, é possível constatar que há divergências de uma fonte consultada para outra, como, por exemplo, o tempo de duração da viagem. O pôster Roteiro Turístico Ferrovia do Vinho/Estação de Jaboticaba informa que a duração da viagem é de 2h45min e não de 3h15min, como anteriormente foi citado pelo pôster “Ferrovia do Vinho”. Já o pôster “Roteiro Turístico Ferrovia do Vinho/Bento Gonçalves: uma opção de lazer” aponta como sendo de 3 horas o tempo da viagem com capacidade máxima para 200 passageiros, enquanto o documento “Bento Gonçalves e sua história”¹⁸ registra que a capacidade de passageiros era de 130 pessoas.

Além dessas informações, o pôster Ferrovia do Vinho diz que a inauguração da Estação de Jaboticaba aconteceu em 1969, constituindo-se num ramal de apoio para a construção do Tronco Sul, ligando o estado gaúcho ao restante do Brasil. Essas locomotivas que ajudaram a construir essa estrada de ferro com o apoio do 1º Batalhão Ferroviário são as que percorriam o trajeto desse passeio.

A bordo do trem Maria-Fumaça, o turista tinha a oportunidade de conhecer algumas particularidades daquela região, ou seja, “um laço que a ferrovia faz sobre si mesma, passando por um túnel que cruza o Morro de Jaboticaba, ou ainda, a junção com o Tronco Sul no interior de um túnel em forma de Y”.

¹⁸ Documento elaborado pela Prefeitura Municipal de Bento Gonçalves na forma de polígrafo. Tem por objetivo divulgar a história de Bento Gonçalves e seus principais pontos turísticos.

O mesmo fôlder informa que, ao realizar a parada na Estação de Jaboticaba, já quase no fim da viagem, o turista poderia apreciar o *show* de um coral típico italiano, admirar o sinuoso rio das Antas e a ponte que liga Bento Gonçalves a Veranópolis.

De acordo com o fôlder Estação de Jaboticaba: lendas e túneis,¹⁹ a estação de Jaboticaba recebeu esse nome devido à existência de jaboticabeiras. Era uma estrada que refletia o intenso movimento de cargas transportadas por trens, pois objetivava escoar a produção do Rio Grande do Sul para o centro do País e aos países do Prata. Também era por essa estrada que acontecia a entrada de cargas provenientes das mais diversas regiões do Brasil que eram destinadas ao Estado do Rio Grande do Sul. Além de ter sido uma importante ferrovia que ligava o Rio Grande do Sul ao centro do Brasil, também unia o ramal Bento Gonçalves/Garibaldi/Caxias do Sul, cujo transporte de cargas era muito intenso naquela época.

Em se tratando da Estação de Jaboticaba, Giesbrecht (2005) diz que essa foi inaugurada em 24 de março de 1969, passando a ser o entroncamento entre a linha Mafra/Lages/General Luz (TPS) e o ramal de Bento Gonçalves, ligando Bento Gonçalves a Carlos Barbosa, na linha Porto Alegre/Caxias do Sul. Ainda citando Giesbrecht (2005), no início da década de 70, havia um trem turístico chamado Trem da Uva, ou Trem do Vinho, que fazia o percurso Bento Gonçalves/Jaboticaba e que foi inaugurado pela RFFSA, sendo o mesmo que realizava o passeio Ferrovia do Vinho. Mais tarde, com a extinção do passeio Ferrovia do Vinho, o Trem da Uva passou a circular entre Bento Gonçalves, Garibaldi e Carlos Barbosa, compondo o atual Passeio de Trem Maria-Fumaça.

Quanto à Estação de São Luiz, Camargo citado por Giesbrecht (2005) refere que entre Bento Gonçalves e Jaboticaba há um desnível de 540 m em um desenvolvimento de 58 km. A estação de São Luiz “está apenas a uns 300 metros da estação de Jaboticaba mas a uns 100 metros mais alta. A serra é tão ladeirante que o trem de passageiros só descia com a locomotiva a vapor. Na volta ele vinha sozinho e tracionado por uma diesel”. (CAMARGO, 2005 apud GIESBRECHT, 2005). De acordo com Giesbrecht (2005), essa estação foi inaugurada no ano de 1970.

¹⁹ Fôlder elaborado pela Prefeitura Municipal de Bento Gonçalves. Apresenta a proposta de Turismo Ferroviário, o roteiro Ferrovia do Vinho e as lendas que envolvem os túneis nessa região. Está disponível na Biblioteca Pública Municipal Castro Alves, em Bento Gonçalves. Não consta data.

Para esse autor o passeio turístico Ferrovia do Vinho se desenvolveu entre os anos de 1986 e 1990, desconhecendo-se com exatidão quando o passeio deixou de ser operado. O que se sabe é que a causa mais provável tenha sido “o total abandono da linha nova entre Bento Gonçalves e Jaboticaba pela RFFSA, o que tornou as viagens arriscadas”. (GIESBRECHT, 2005).

No documento “Bento Gonçalves e sua história” consta que o passeio era realizado pelo Vale do Rio das Antas, onde era possível apreciar a natureza, as montanhas e os parreirais. Em meia hora de viagem avistava-se o Distrito de Tuity, considerado um lugar que reservava as mais belas paisagens do Brasil. Além dessa paisagem, era possível contemplar as belezas do entorno do rio das Antas, da Ferradura, que se constitui de um morro ladeado pelo rio das Antas, formando uma “ferradura” natural e a ponte de 232 m no formato de arcos paralelos, considerada a única desse gênero existente na América Latina.

O interessante desse passeio, além das suas magníficas paisagens naturais, é que ocorria numa descida de 487 m, conferindo ainda mais emoção ao turista. Esse cálculo era realizado mediante a diferença entre a altitude do município de Bento Gonçalves, que é de 618 m e a localidade de Jaboticaba, que é de 131 m em relação ao nível do mar.

Ao se referir aos túneis existentes no ramal Bento Gonçalves/Jaboticaba, por onde se realizava esse passeio, não se poderia deixar de mencionar as lendas que cercam esses túneis, que também compunham o cenário de magia e aventura do passeio.

Para contar a história dessas lendas, o relato seguinte é baseado na obra De Paris (1999) e no pôster “Estação de Jaboticaba: lendas e túneis”:

O túnel número **1**, de 97 m de comprimento é conhecido pelo nome de **Bartira** em homenagem a uma jovem índia que em todo fim de tarde fazia suas orações contemplando o vale, à espera de um guerreiro.

O túnel número **2**, de 270 m, denomina-se **Bambino**, porque antes da sua construção, foi encontrada a imagem de um menino talhada em madeira, que levada por imigrantes italianos, colocaram-na numa gruta de pedra e lá permaneceu por muitos anos. A tradução do vocábulo italiano “*bambino*”, significa “bebê, criança pequena”.

O túnel número **3** tem 559 m de comprimento chama-se **Túnel do Beijo**. Conta a história que todas as pessoas que se beijassem nesse túnel se casariam e

seriam felizes para sempre, porém, os rapazes que beijassem moças que não fossem suas namoradas, atrairiam o azar pelo resto de sua vida. Segundo o ex-Cabo do 1º Batalhão Ferroviário, Raul Salvadori, “até eu andei namorando nos túneis”, revelou em entrevista à jornalista Nádia de Toni publicada pelo jornal Zero Hora. O acesso a esse túnel é muito difícil devido à vegetação nativa.

O túnel de número **4**, com 132 m de comprimento denomina-se **Túnel Piemonte**. Recebeu esse nome em homenagem ao local de origem de muitos imigrantes italianos. Piemonte, na língua italiana, significa “*ao pé do monte*”. No local desse túnel, foi encontrado um pedaço de madeira onde estava escrito “piemonte”, originando-se daí o nome do túnel.

O túnel de número **5** tem 235 m de comprimento e recebeu a denominação **Túnel La Collación**. Segundo a lenda, antes mesmo da sua construção, existia uma pequena gruta para as pessoas pararem para fazer o seu lanche, descansar ou se proteger dos animais selvagens que viviam na mata.

O túnel de número **6** é o menor de todos eles. Com apenas 58 m de comprimento é chamado **Túnel do Sabiá**. Recebeu esse nome devido ao fato de que, nos primórdios da colonização, havia muitas árvores silvestres com pequenos frutos e, conseqüentemente, muitos sabiás se alimentavam desses frutos.

O túnel de número **7** é conhecido pelo nome de **Túnel do Morcego**. Possui uma extensão de 514 m de comprimento e passa por baixo da estação de São Luiz. Devido à sua extensão, esse túnel demorou a ser construído, e o local, então, passou a abrigar muitos morcegos; dessa forma, quando os soldados chegavam pela manhã para trabalhar, precisavam espantá-los.

O **Túnel do Corujão** é o túnel de número **8**. Tem 525 m de comprimento e foi construído na forma de “Y”. Recebeu o nome de **Corujão** porque o local passou a ser escolhido pelas corujas para fazer o seu abrigo durante o dia. Além disso, esse túnel representava um verdadeiro desafio à engenharia da época, pois havia no seu interior a intersecção do ramal Bento Gonçalves/Jaboticaba com o Tronco Principal Sul.

Segundo a historiadora De Paris, na reportagem “**Nos túneis da história**” os mitos e as lendas criados em torno dos túneis têm relação com o medo e a insegurança que os ex-ferroviários sentiam ao trabalhar na construção dessa ferrovia.

Quanto à interrupção do passeio turístico Ferrovia do Vinho, Oro relatou que a estrada de ferro não oferecia a mesma segurança de outrora, estava deficitária e necessitava de reparos. Aliando-se a esse fato, houve algumas mudanças substanciais na administração da estrada de ferro. Atualmente, a América Latina Logística (ALL) é a concessionária que explora os trilhos de trem e a Giordani Turismo Ltda. tem a concessão para realizar o Passeio de Trem Maria-Fumaça.

Oro disse também que o primeiro Passeio de Trem Maria-Fumaça até Carlos Barbosa aconteceu pelo fato de ter caído uma barreira no ramal Bento Gonçalves/Jaboticaba. Para que não houvesse a interrupção do passeio naquele fim de semana, visto que a procura era considerável, a organização do passeio resolveu oferecê-lo de Bento Gonçalves até Carlos Barbosa. Ao se aproximar de Carlos Barbosa, o apito do trem tocou alto, sem parar, despertando a curiosidade e a estranheza das pessoas, que não acreditavam no que estavam ouvindo.

Naquela época, por volta do ano de 1987, o trem seguia até a estação férrea de Carlos Barbosa passando pelo centro da cidade. Na ocasião, era realizada a costumeira missa de domingo. As pessoas que assistiam à missa, ao ouvir o apito do trem, saíram da igreja para verificar o que estava acontecendo. A partir de então, os passeios começaram a se tornar rotineiros; entretanto, por um período de três anos, o passeio foi desativado. Só foi reativado mais tarde, na década de 90.

Devido a um inusitado acontecimento natural, poder-se-ia dizer que esse fato alimentou o desejo de transformar o trajeto Bento Gonçalves/Garibaldi/Carlos Barbosa num trajeto de contínuos passeios turísticos com o trem Maria-Fumaça, fomentando o turismo na região, preservando a cultura ferroviária e proporcionando lazer aos turistas.

A seguir, será descrito o atual passeio de Trem Maria-Fumaça a partir da ótica da pesquisadora que realizou o passeio como observadora atenta da rotina do trem.

4.1.3 Caracterização do Passeio de Trem Maria-Fumaça

Nesse apartado se descreve como vem ocorrendo o Passeio de Trem Maria-Fumaça no momento da realização do estudo. A descrição foi feita a partir das notas de campo elaboradas pela pesquisadora que realizou o passeio nos dois sentidos.

4.1.3.1 Apresentando o Passeio de Trem Maria-Fumaça

O passeio ocorre desde 1993 em dois sentidos: Bento Gonçalves/Garibaldi/Carlos Barbosa e Carlos Barbosa/Garibaldi/Bento Gonçalves. Nos dois trajetos, há uma parada na estação férrea de Garibaldi. Ocorre semanalmente, às quartas-feiras e aos sábados, nos seguintes horários: às 9 horas e às 14 horas, com saídas de Bento Gonçalves e às 10h45min e às 16 horas, com saídas de Carlos Barbosa. Portanto, o passeio é oferecido quatro vezes por semana. Todavia, no mês de julho de cada ano, devido às férias escolares de inverno, o passeio é oferecido diariamente, a partir da segunda semana desse mês, nos mesmos horários de costume. Esporadicamente, devido a feriados prolongados, o passeio poderá ocorrer em dias não específicos.

O trem do passeio é uma locomotiva a vapor do século XIX. Existem dois modelos que são utilizados, a americana “Mikado 156” e a alemã “Yung 4” que se alternam conforme a necessidade do momento. Ambas são abastecidas por lenha ou carvão mineral que aquece a água e a transforma em energia através do vapor.

O trem Maria-Fumaça é um meio de transporte ferroviário composto pela locomotiva e por seis carros.

O percurso é de, aproximadamente, 23 km entre os três municípios, num e noutro sentidos com duração de 1h30min para realizar cada um dos dois sentidos.

O passeio nesse trajeto, desde a sua implantação, vem sendo operado pela Giordani Turismo Ltda., agência de viagens de Bento Gonçalves, que, segundo o documento “Projeto da Maria-Fumaça de Bento Gonçalves/RS: um retorno ao passado e perspectivas para o futuro” foi celebrado em 1992, um Protocolo de Intenções entre a Rede Ferroviária, os prefeitos de Bento Gonçalves, Garibaldi e Carlos Barbosa e o presidente da Companhia Rio-Grandense de Turismo (CRTUR) na intenção de implantar o passeio turístico de trem Maria-Fumaça. O acordo “foi seguido de convênios e contratos de locação entre a Rede Ferroviária e a Giordani Turismo, que assumiu a responsabilidade de operar o trem, de acordo com as exigências da concedente, RFFSA”. Na medida em que o tempo passava, de acordo com esse documento, novas renovações contratuais e termos aditivos foram acontecendo. “Entrando em liquidação a RFFSA e vencida a licitação pela ALL, os contratos se aprofundaram com a atual concessionária dos trechos ferroviários do sul do Brasil, entre os quais se situam os ramais de Bento Gonçalves a Carlos

Barbosa e de Bento a Jaboticaba.” Portanto, cabe a essa agência a administração do passeio e a responsabilidade de oferecer segurança mediante periódicas revisões e manutenção do trem.

O turista, ao realizar o passeio, poderá aprofundar ou conhecer aspectos da cultura local, uma vez que o passeio é coroadado de animações culturais e lúdicas e degustar produtos típicos da região como vinho, champanha, suco de uva e queijo.

As animações ocorrem no interior do trem e nas três plataformas contempladas. São realizadas por animadores lúdicos que são artistas da própria região, que cantam, dançam, trovam e teatralizam, interagindo intensamente com os turistas.

As degustações ocorrem nas estações férreas de Bento Gonçalves e Garibaldi.

A demanda turística é composta, principalmente, por grupos excursionistas que compram pacotes turísticos, cujo passeio já está incluso. Há também aquelas pessoas que vêm individualmente, isto é, sem pacote turístico. São geralmente constituídos por casais, famílias e amigos.

O turista realiza o passeio apenas em um sentido, sendo que o outro ocorre em rodovia. Para o turista que realiza o passeio no sentido Bento Gonçalves/Garibaldi/Carlos Barbosa, a agência operadora disponibiliza ônibus que conduz o turista de volta a Bento Gonçalves. Também, para aquele que deseja realizar o passeio no sentido Carlos Barbosa/Garibaldi/Bento Gonçalves, a agência operadora conduz o turista da estação férrea de Bento Gonçalves até a plataforma de Carlos Barbosa.

4.1.3.2 O passeio no sentido Bento Gonçalves/Garibaldi/Carlos Barbosa

Na estação férrea de Bento Gonçalves, o turista que realiza o passeio nesse sentido é recepcionado com música ítalo-gaúcha cantada pela dupla “Marquinhos & Dindo”, como são conhecidos artisticamente na região. No início da realização da série de passeios não acontecia a apresentação desses animadores lúdicos nesse

local, embora sempre houvesse som mecânico com a intenção de despertar o interesse do turista para as músicas gaúcha e italiana.

Nos primeiros anos do passeio, os artistas supracitados realizavam a animação lúdica dentro do trem durante o percurso, como integrantes do grupo artístico “Os Gaúchos”. Com o passar do tempo, propuseram à gestora do passeio a realização de um *minishow* na plataforma da estação férrea, ao que ela aquiesceu.

Nessa estação há um serviço denominado “Viagem pelo Tempo”, ou seja, os turistas podem se caracterizar de imigrante italiano e tirar fotografias à moda antiga. O turista deve pagar por esse serviço, porque não está incluso no preço do passeio. Nessa estação, há também uma loja de *souvenirs*, a bilheteria, um *guichê* de informações e sanitários.

Atualmente, nesse local há uma figura singular, personagem que contribui com a história do passeio. É uma “nona”²⁰ muito simpática chamada Dona Gema, cuja função dentro da programação do passeio é divertir os turistas. Ela atua recepcionando os turistas, tanto os que partem de Bento Gonçalves quanto os que chegam provenientes de Carlos Barbosa. Além de recepcioná-los com acenos e sorrisos, Dona Gema costuma dançar e fazer brincadeiras com os turistas ao som da música da dupla “Marquinhos & Dindo”. Também costuma contar histórias da imigração italiana.

Os turistas, habitualmente, chegam por volta das 13h20min. Alguns vêm com condução própria, e outros, em ônibus de excursão.

Independentemente de ser excursionista ou não, eles vêm com a proposta de realizar o passeio no sentido Bento Gonçalves/Garibaldi/Carlos Barbosa. O turista, ao retirar sua passagem na bilheteria da estação em Bento Gonçalves, recebe uma taça para degustar bebidas que serão oferecidas no percurso.

Em torno das 13h30min são servidos vinho e queijo aos turistas antes do trem partir. Nesse momento já se divertem com as animações de “Marquinhos & Dindo” e de Dona Gema.

O trem chega à estação apitando e soltando baforadas de fumaça; observa-se um clima de alegria e de emoção entre os presentes. Aos poucos, as pessoas embarcam no trem e tomam os seus lugares. As passagens são numeradas, correspondendo a um assento nos respectivos carros.

²⁰ Esse termo faz parte da cultura italiana e significa “avó” ou é usado com tom de afeto para chamar pessoas idosas.

Em cada carro do trem há uma guia de turismo. Assim que inicia o passeio, a guia saúda os turistas, desejando-lhes um ótimo passeio. Logo em seguida, ela faz as recomendações básicas ao público.

Durante o passeio, em cada carro, ocorre uma animação simultânea que vai se alternando de carro em carro. À medida que o passeio acontece, novas animações vão sendo apresentadas. As animações lúdicas são as seguintes: apresentação do “Coral Imigrante”, do grupo de teatro “Dissidentes”, do “Tarantelas” e do grupo “Os Gaúchos”.

Há um revezamento entre os corais “Imigrante” e “Terra Nostra”, isto é, por vezes um se apresenta na parte da manhã, e o outro, na parte da tarde. De forma semelhante, ocorre entre as duplas de teatro. Às vezes, poderá acontecer que o mesmo coral se apresente, no mesmo dia, tanto na parte da manhã quanto na parte da tarde. Isso acontece de acordo com a escala estabelecida pela agência operadora. O grupo de teatro “Dissidentes” costuma atuar nos passeios de fim de semana, e o grupo de teatro “Orelhas de Abano”, durante a semana. Os demais artistas atuam no passeio tanto nos fins de semana como nos demais dias.

No interior do trem ocorrem quatro animações. Na plataforma da estação de Bento Gonçalves acontece o *show* de músicas ítalo-gaúchas e a animação com Dona Gema e com a dupla de artistas “Marquinhos & Dindo”. Na estação férrea de Garibaldi, o *show* é de responsabilidade do cantor Valmor Marasca, que canta músicas italianas. Na plataforma de Carlos Barbosa, acontece o *show* da cantora Ines Rizzardo, interpretando músicas românticas italianas.

Ao turista que faz o trajeto Bento Gonçalves/Garibaldi/Carlos Barbosa, quando o trem chega à estação férrea de Garibaldi, é oferecida uma degustação de champanhas e sucos de uva, produtos característicos da região. A cidade de Garibaldi é conhecida como a *Capital Nacional do Champanha*.

Na chegada à plataforma de Carlos Barbosa, a cantora Ines Rizzardo recebe os turistas. Essa animação tem um duplo papel na programação do passeio: por um lado, funciona como coroamento daqueles que estão concluindo o roteiro e, por outro, como recepção àqueles que iniciam o roteiro nesse município.

Em frente à plataforma do trem em Carlos Barbosa, há uma loja que simboliza uma pipa. Lá são comercializados *souvenirs* da Região Turística Uva e Vinho. Está aberta ao público nos dias e horários em que acontece o passeio. Esse local também faz parte do referido passeio.

4.1.3.3 O passeio no sentido Carlos Barbosa/Garibaldi/Bento Gonçalves

De forma semelhante como ocorre no sentido contrário, nesse roteiro também há duas saídas: às 10h45min e às 16 horas, às quartas-feiras e aos sábados. Eventualmente, devido ao aumento da procura ou pela ocorrência de feriados prolongados, podem ocorrer passeios extras.

Para relatar com fidedignidade o que ocorre no passeio nesse trajeto, no dia 11/6/05, sábado à tarde, foi realizado o passeio pela pesquisadora.

A plataforma de Carlos Barbosa estava muito movimentada. Havia vários ônibus estacionados à espera dos turistas que estavam realizando o passeio partindo de Bento Gonçalves. Alguns desses ônibus estavam a serviço da operadora do passeio, pois a tarefa era conduzir os turistas de volta à estação férrea de Bento Gonçalves.

Na plataforma de Carlos Barbosa, ponto de chegada e de partida do passeio, a cantora Ines Rizzardo e seu músico preparavam-se para iniciar o *show*, que obedece a uma rotina e faz parte do cenário do passeio.

Após a retirada do ingresso, instruções foram dadas no local. Havia pessoas que aguardavam a chegada do trem. Muitas estavam eufóricas, algumas dispersas e outras visitavam a loja de conveniências ou a capela de Nossa Senhora do Caravaggio, que está localizada próxima da plataforma.

O apito do trem avisava que ele estava chegando, criando mais expectativa entre as pessoas que se preparavam para ali embarcar e dar início ao seu passeio. Nesse momento, a cantora solicitou às pessoas que descessem da plataforma para dar lugar aos turistas que brevemente iriam ali desembarcar.

Foi possível observar, na expressão das pessoas e no seu comportamento, o despertar de diversos sentimentos com a aproximação do trem. Algumas sentiram bem-estar, euforia, prazer. Outros sentiram nostalgia, porém, a alegria foi o sentimento mais evidente entre os turistas. Com a aproximação do trem, a cantora começou a cantar músicas italianas para receber de forma festiva os turistas.

Embora não aconteça em todos os passeios, mas faz parte da estratégia de *marketing* da agência operadora do passeio, a locomotiva é adornada com a bandeira da Itália de um lado e com a do Brasil no outro, com o objetivo de reforçar a italianidade da região.

Quando o trem chegou à plataforma, os turistas desembarcavam e se espalhavam na multidão ali presente. Um outro grupo de turistas aguardava o início do seu passeio. Tanto os turistas que finalizavam o passeio quanto os que o fariam apreciavam o *show* da cantora, cantando e dançando com ela.

Os turistas mais curiosos observavam o modo como a locomotiva era desengatada dos carros e seguia por um caminho lateral onde fazia “o giro”. Esse local é conhecido por “triângulo”. Devido a essa manobra, o bairro onde se localiza a plataforma do trem chama-se Triângulo. Nesse espaço, ainda estão os resquícios dos antigos trilhos que conduziam o trem antigamente para Caxias do Sul.

A ação do maquinista era acompanhada por olhares de diversas pessoas, inclusive de moradores próximos, pois desperta a curiosidade e o desejo de saber como o trem se colocará em posição de retorno. Posto em posição de retorno, é realizado o seu abastecimento com carvão mineral. Em seguida, o trem Maria-Fumaça desloca-se em direção à plataforma para o embarque de outro grupo de turistas.

Durante o *show*, observava-se a participação das pessoas. Elas respondiam com aplausos, acenos, assobios. Intercalando músicas italianas mais animadas, as chamadas tarantelas e músicas italianas românticas, a cantora procurava divulgar o seu trabalho artístico.

Na continuidade do *show*, era comum observar turistas pedindo à cantora que autografasse CDs de sua autoria, que são comercializados durante a sua apresentação. Terminado o *show*, os turistas tomavam os seus assentos no trem que logo partia em direção a Garibaldi e Bento Gonçalves. Nesse momento, começavam a ser distribuídas as taças para degustação de champanha e vinho nas estações férreas de Garibaldi e Bento Gonçalves.

Nesse momento, a cantora solicitou às pessoas que se dirigissem aos seus lugares numerados no interior do trem. Como se pôde observar, a cantora tem um papel duplo na programação do passeio, isto é, tem a função de cantar e de orientar os turistas que desembarcam e embarcam. Entre uma música e outra, ela interagiu com os turistas saudando-os com perguntas referentes ao local de origem.

Logo após a partida, uma vendedora percorreu o trem vendendo alimentos e bebidas para quem desejasse. A guia fez uma rápida explanação sobre o município de Carlos Barbosa, destacando alguns aspectos econômicos e sociais. Além desses

aspectos, deu destaque à paisagem agrícola externa onde se pôde apreciar um rebanho de ovelhas.

Em seguida, foi anunciada a primeira atração. Nesse momento, entrou no carro do trem um artista trajando indumentária gaúcha e trazendo consigo uma sanfona. Apresenta-se ao público como sendo um repentista gaúcho. Era José Castilho que declamava poesias. Ele é um dos três integrantes do grupo “Os Gaúchos”. Em seguida, entrou o seu companheiro Laércio para uma apresentação em dupla. Os dois começam a trovar. Os versos que eram muitos engraçados, provocavam risos no público. Intercalando as trovas, a dupla cantava músicas clássicas gauchescas como “Churrasco e Chimarrão”, “Querência Amada” e “Panela Velha”.

No momento seguinte, surgiu o terceiro integrante do grupo conhecido pelo pseudônimo de Feijão, trazendo consigo um pandeiro.

Esse personagem usava bombachas, botas, camisa e lenço vermelho, porém, se apresentava com cabelos longos trançados, uma faixa de tecido na testa e um brinco no formato de uma pena colorida. Com o grupo “Os Gaúchos” cantava músicas, tocava pandeiro e, por vezes, recitava poesias ao público.

A apresentação se desenvolveu com a participação ativa das pessoas que respondiam cantando, dançando, aplaudindo, sorrindo e, não raras vezes, solicitando que cantassem novamente determinadas canções.

O grupo se despede, dirigindo-se para outro carro do trem. Para distrair os turistas, nesse momento foi colocado um CD de músicas gauchescas. Passado um determinado tempo, o CD foi desligado, e a guia anunciou a próxima apresentação. É uma dupla de músicos cantando tarantelas. Seus integrantes chamam-se Rogênio e José Airton, que também se apresentam trajados com a indumentária gaúcha.

Terminada a apresentação, a dupla se dirigiu ao próximo carro. Os turistas se despediam da dupla com aplausos e sorrisos.

Próximos do município de Garibaldi, a guia enfocou aspectos econômicos e sociais desse município. Na ocasião, aproveitou a oportunidade para divulgar a apresentação do cantor Valmor Marasca que faz seu *show* na estação férrea desse município cantando músicas dos repertórios gaúcho e italiano, entre elas “*La Bela Polenta*”.

Com a chegada do trem, Marasca começou a cantar uma animada canção do folclore italiano de forma a recepcionar os turistas. Um funcionário da estação

tocou o sino, lembrando a rotina que ocorria no passado quando o trem se aproximava da estação.

Tudo já estava preparado na estação, que ainda conserva as suas características primitivas. Há alguns anos, a estação foi restaurada para atender às finalidades do passeio. Foi possível observar que nesse local havia três pontos de degustação de champanha e suco de uva. Também foi possível apreciar uma apresentação artística que retratava um pouco da vida dos imigrantes italianos. Antes de os turistas desembarcarem, a guia desejou um bom divertimento na estação, lembrando o tempo de permanência nesse local.

Funcionários da agência operadora do passeio colocavam as rampas de desembarque no trem. Os primeiros a desembarcar foram os animadores lúdicos, que se dirigem ao lado da estação. Lá descansam, alguns jogam cartas, outros aproveitam para caminhar nas redondezas da estação, e alguns animam os turistas na plataforma da estação ao som do cantor Valmor Marasca.

Nessa plataforma, a movimentação era intensa. Os turistas se dispersavam. Alguns iam à procura de sanitários, outros apreciavam os artistas, outros fotografavam o trem. Os mais curiosos observavam o trabalho do maquinista e de seus auxiliares, mas a maioria se concentrava nos pontos de degustação.

O trabalho de abastecimento e retirada do carvão de forma manual pelo maquinista e por seus auxiliares conserva a forma primária desse trabalho braçal, que era acompanhado pelos olhares de curiosos que teciam comentários. Esses comentários referiam-se ao tempo em que eram crianças, e o trem, um meio de transporte comum no cotidiano das pessoas.

Alguns integrantes do coral convidavam turistas para dançar com eles. Havia um clima de alegria, de participação e de interação entre turistas e animadores lúdicos. Alguns turistas solicitavam ao cantor Marasca que cantasse novamente a canção "*La Bela Polenta*". Ela é considerada uma música clássica do repertório desse artista. É cantada em língua italiana e apresentada com gestos, de forma a fazer o turista compreender o significado da letra.

Transcorrido o tempo-limite de permanência na estação, o cantor agradeceu a atenção e se despediu desejando um bom passeio.

Novamente o trem fez soar o seu apito como aviso de que iria partir em direção a Bento Gonçalves. Embarcam turistas, animadores lúdicos e guias de

turismo. Os animadores que já haviam se apresentado prosseguem a viagem de igual forma, visto que residem em Bento Gonçalves.

Observou-se que em alguns carros, já estava ocorrendo uma animação porque era possível ver animadores lúdicos e turistas dançarem e cantarem, porém, em outros carros ainda não havia animação. Nos carros do trem em que não havia animação, as guias turísticas colocavam novamente um CD que tocava músicas italianas.

Em seguida, uma guia entra em ação transmitindo informações referentes ao coral, que brevemente iniciaria a sua apresentação. Foi dito pela guia que, com a finalidade de homenagear os 125 anos da imigração italiana, em 3 de junho de 2000, foi criado o coral “Terra Nostra”. O objetivo da criação do coral foi de manter viva a história dos imigrantes italianos.

Anunciado o show do coral “Terra Nostra”, esse entrou de forma muito animada, cantando músicas consagradas do folclore italiano. Os seus integrantes se dirigiam aos turistas, convidando-os a dançar. Através da irreverência natural desses “nonos” e “nonas”, como são carinhosamente chamados, a espontaneidade e o jeito simples de se apresentar encantavam as pessoas ali presentes.

As “nonas” não dispensavam alguns detalhes que, para elas são fundamentais, como o avental e o lenço na cabeça, confeccionados, preferencialmente, de *crochê*. Esses detalhes são acompanhados por um vestido típico italiano, sapatos pretos e em dias muito frios, do xale. Os “nonos” também se apresentavam caracterizados, com calça e camisa à moda antiga, e alguns deles usavam boina. Mas o que não poderia faltar é a gaita para tocar as músicas e tornar a apresentação ainda mais divertida e nostálgica.

Observou-se que os turistas receberam com simpatia e alegria a apresentação do coral. De todas as apresentações que ocorreram no passeio, a apresentação do coral foi a que teve maior participação e envolvimento dos turistas e animadores lúdicos, porque os artistas promovem diversão, alegria e descontração.

Terminada a apresentação do coral, esse se dirigiu a outro carro do trem. Nesse instante, os turistas tiveram a oportunidade de contemplar a paisagem. A brisa que entrava pela janela, o barulho do trem, o cheiro da fumaça que exalava da Maria-Fumaça, a vegetação, os animais que poderiam ser apreciados na paisagem, a contemplação do horizonte, o modo de vida das pessoas que ali habitam, provocavam emoções e sentimentos particulares nas pessoas. Esse fato pôde ser

observado na expressão facial e nos comentários que teciam entre si. Ao mesmo tempo, era perceptível o contraste entre o antigo e o moderno, isto é, a viagem em um trem Maria-Fumaça e a rodovia representando os tempos modernos.

A aproximação do trem do município de Bento Gonçalves indicava que o passeio estava chegando ao seu fim, porém, ainda havia a apresentação do teatro “Dissidentes”. O teatro é composto por um casal de atores chamados Marciele e Ivan. Eles interpretam um casal de italianos (Marieta e Bepi) que briga por ciúmes. Marieta, ao supor que seu marido estaria paquerando uma mulher, demonstra ciúmes. Essa mulher seria uma *suposta* turista presente ali no trem. Marieta entrou no carro xingando Bepi, acusando-o de paquerar as mulheres. Bepi se defendeu dizendo que estava apenas conversando com elas, sendo gentil. A discussão prosseguiu. Havia um clima de apreensão e expectativa no ar. Ouviam-se gargalhadas, comentários, diálogos entre os artistas e turistas. A surpresa maior aconteceu quando Marieta tirou de sua bolsa de palha uma enorme colher de pau ameaçando bater em Bepi. O público, ao ver tamanho objeto, sentiu-se surpreso e muitas gargalhadas foram ouvidas. Algumas mulheres chegaram a comentar que nem ao menos conheciam Bepi, muito menos teriam tido um *caso* com ele. Além da enorme colher de pau que carrega dentro de sua bolsa, Marieta impressionou por sua fala, marcada pelo sotaque italiano assim como sua roupa. As vestimentas de Marieta e Bepi inspiram também curiosidade. Marieta vestia uma blusa com babados, uma saia acompanhada de um avental branco, lenço na cabeça e uma maquiagem carregada, retratando a vaidade da mulher italiana. Bepi representava um legítimo italiano usando calças com suspensórios, camisa da mesma cor da calça, boina e sapatos pretos. Finalizada a apresentação, o casal de artistas se despediu do público.

Conversando com animadores lúdicos, esses informaram que têm o objetivo de alegrar e divertir os turistas de modo que se sintam em casa e retornem à região e façam novamente o passeio, além de conhecerem um pouco da história e da importância que os imigrantes italianos tiveram no desenvolvimento da região.

Chegando em Bento Gonçalves, a guia transmitiu breves informações a respeito desse município focando o potencial econômico e o número de habitantes. Logo em seguida, agradeceu a atenção do público presente, desejando um feliz retorno.

A Maria-Fumaça, ao se aproximar da estação férrea de Bento Gonçalves, acionou novamente o seu apito, soltando baforadas de fumaça. A dupla de músicos “Marquinhos & Dindo” se preparavam para recepcionar os turistas que chegam e iniciar nova apresentação. Em três pontos da plataforma, já havia queijo picado e garrafas de vinho tinto e branco para serem servidos. Além da dupla de músicos, a folclórica e simpática Dona Gema se preparava para recepcionar com acenos e boas-vindas os turistas.

Com a chegada do trem na estação, os turistas desembarcavam e se dispersavam, concentrando-se mais nos pontos de degustação. Junto com a dupla de músicos, Dona Gema convidava turistas para dançar com ela. Com seu carisma e simpatia, era impossível não ceder aos seus encantos. A música italiana se alternou com a música gaúcha, durando em torno de 15 minutos. À medida que o tempo foi passando, os turistas foram se espalhando e se deslocando para o estacionamento. Alguns tomaram o ônibus que os aguardava no estacionamento da estação, e outros se dirigiram aos seus veículos.

Após a descrição do primeiro segmento deste capítulo, quando se realizou um resgate histórico da ferrovia no Brasil e do passeio turístico Ferrovia do Vinho e também a caracterização do Passeio de Trem Maria-Fumaça, partiu-se para a descrição e análise das informações recolhidas dos protagonistas do estudo. Para a realização desse procedimento, definiram-se categorias de análise a partir das informações recolhidas dos diversos instrumentos de coleta de informações utilizados com os protagonistas.

4.2 Descrição do segundo segmento

4.2.1 Descrição e análise das informações dos protagonistas do estudo

Esse segmento: descrição e análise das informações tem por finalidade apresentar as impressões dos protagonistas do estudo a partir das informações que foram recolhidas. Considerando que o foco de qualquer produto turístico é o turista, inicia-se a descrição e a análise para retratar a ótica desses participantes.

O olhar dos turistas

As informações recolhidas com os turistas foram obtidas através de questionários, entrevistas e memoriais descritivos definidos inicialmente no estudo.

Para a descrição e a análise das informações desses participantes, elaboraram-se as seguintes categorias de análise: expectativa do turista (1); emoções e sentimentos que o passeio desperta (2).

• expectativa do turista

Uma evidência na análise das informações é que o passeio, para a maioria dos turistas com os quais se recolheram informações, correspondeu às suas expectativas. Correspondeu no sentido de o passeio ser divertido, acolhedor, atrativo. Também foi destacada a oportunidade de andar de trem Maria-Fumaça, em carros que são puxados por uma locomotiva a vapor. Máquina antiga que nos dias atuais já não opera mais nem mesmo para puxar trens de carga. Logo, como atração turística, as locomotivas Maria-Fumaça são singulares e diferenciadas, já que permitem às pessoas experimentar o que foi no passado um meio de transporte muito utilizado, inclusive no contexto estudado.

Foi apontado também pelos turistas que o passeio de trem entre os municípios que fazem parte do trajeto, permite que se possa apreciar a paisagem natural da região serrana e toda sua singularidade.

Embora o passeio tenha correspondido às expectativas dos turistas, alguns disseram que não fariam novamente o passeio, que prefeririam conhecer outros produtos turísticos. Mas houve uma parcela de turistas que respondeu que realizariam novamente o passeio, principalmente por considerá-lo muito divertido, animado, acolhedor e por ter animações lúdicas interativas, além de dar destaque à singularidade da viagem de trem Maria-Fumaça e à paisagem que se pode contemplar.

É de se destacar que o grupo de turistas que estava satisfeito com o que vivenciou, disse que recomendaria o passeio a amigos e familiares, em face das peculiaridades e dos atrativos.

Também houve um número reduzido de turistas que disse que o passeio não atendeu às suas expectativas. O argumento mais utilizado foi que imaginava ver paisagens exuberantes durante o trajeto, no entanto, visualizaram muito lixo ao

longo da ferrovia, principalmente, na divisa dos municípios de Carlos Barbosa e Garibaldi.

Aqueles que referiram que as expectativas não foram atendidas, também analisaram de forma crítica os aspectos pertinentes às culturas italiana e gaúcha. Consideraram que a mostra é superficial. Por exemplo, turistas oriundos das regiões Norte e Nordeste do Brasil perguntavam: *onde está a prenda?* A pergunta é pertinente porque em uma animação que ocorre dentro dos carros, cuja finalidade é mostrar a cultura gaúcha, não é apresentada a figura feminina com a indumentária gaúcha, somente a figura masculina.

• emoções e sentimentos que o passeio desperta

Os turistas respondentes destacaram que o passeio inspira sentimentos positivos. A palavra mais enfática e predominante na fala dos turistas era *alegria*. Todavia, a palavra *nostalgia* foi destacada como o sentimento emergido, fundamentalmente, na fala dos turistas mais idosos, embora, esses também destacaram a alegria que envolve o passeio como um todo.

O passeio, como um todo, foi descrito como sendo deslumbrante, maravilhoso e, principalmente, por ser divertido e por despertar sensações de prazer e bem-estar.

Os alunos do Programa de Mestrado em Turismo, grupo reduzido, foram mais críticos ao analisar o passeio e ao responder ao questionamento pertinente às emoções e sentimentos. Preferiram a palavra “frustração”, justificando que um dos integrantes do grupo “Os Gaúchos” se apresenta usando indumentárias e adornos que não se ajustam à cultura gaúcha. Frustração, porque perceberam que havia muito lixo ao longo da ferrovia, demonstrando abandono e descaso por parte dos promotores do passeio e dos executivos municipais. Frustração pelo reduzido espaço nas plataformas onde são servidas as degustações, havendo excessiva aglomeração de pessoas. Frustração pela falta de infra-estrutura de sanitários, já que se trata de passeio em que são oferecidas degustações de vinhos e espumantes. Reconheram, porém, que as animações lúdicas dão um caráter festivo, alegre e descontraído ao passeio, proporcionando momentos de interação entre os turistas.

Para esse grupo, o passeio não se caracterizou como experiência desagradável, mas também não o consideraram como algo formidável.

Nostalgia foi o sentimento mais evidente entre os turistas mais velhos. Associaram esse sentimento à temática das animações culturais e lúdicas por retratarem o modo de vida dos primeiros imigrantes italianos que chegaram à região, pelo fato de o passeio se realizar em um trem Maria-Fumaça que conserva as características primitivas e por fazer lembrar a infância.

Embora o turista mestrando tenha tido um olhar crítico, no Passeio de Trem Maria-Fumaça, foi possível perceber que eles desfrutavam das animações lúdicas tanto nas plataformas como dentro dos carros, participando com alegria e descontração do que ocorria ao longo dos trajetos.

As animações lúdicas, da forma que se apresentavam, provocavam a interação do turista com os animadores e daqueles com os demais. Essa é uma evidência que não se pode desconsiderar a partir de uma observação atenta. Expressões de alegria e descontração tomavam conta da maioria das pessoas que realizavam o passeio. As emoções e a felicidade ficavam evidentes na expressão corporal, principalmente, no desembarque de uns e embarque de outros em Carlos Barbosa, momento em que alguns concluíam o passeio, e outros iniciavam o trajeto no sentido inverso.

O olhar da gestora do passeio

Susana Giordani foi eleita também como protagonista do estudo por ser a gestora do passeio. Sua opinião é significativa na medida em que permite detectar as intenções de quem oferece e faz a gestão do produto turístico estudado. Com essa protagonista, a entrevista foi o instrumento utilizado para recolher as informações.

Para descrição e análise das informações dessa protagonista, elaboraram-se as seguintes categorias de análise: o produto pensado pela gestora (1); o sucesso do passeio na ótica da gestora (2); o significado do passeio para a região, os animadores lúdicos e a comunidade na ótica da gestora (3).

• o produto pensado pela gestora

O objetivo que norteou a gestora do passeio foi oferecer um passeio de trem diferenciado. Um passeio que fosse divertido e alegre. As animações socioculturais foram o meio encontrado para fazer a diferença. Por meio delas, pensou em oferecer ao turista a oportunidade de usufruir um lazer participativo e interativo, cujo turista não fosse um mero espectador, mas que participasse ativamente das animações propostas.

Giordani revelou que a intenção de criar e oferecer animações culturais e lúdicas durante o passeio foi devido ao fato de a paisagem da região, na sua ótica, não ser tão atrativa, como aquela que havia no passeio turístico Ferrovias do Vinho. Com as animações culturais e lúdicas, procurou-se “fixar a atenção do turista nas animações que ocorrem dentro do trem” disse ela. Relatou que no antigo passeio, o atrativo principal estava fora do trem, isto é, representado pela exuberante natureza. Segundo ela, a natureza despertava no turista o desejo de contemplar a paisagem.

De acordo com Giordani, através das animações, objetiva que o turista interaja e participe ativamente, que se sinta satisfeito, levando boas lembranças do momento.

• o sucesso do passeio na ótica da gestora

A chave do sucesso do passeio, na ótica de Giordani, reside na interação que ocorre entre animadores lúdicos e turistas, fazendo despertar sentimentos de alegria, de prazer e satisfação.

As inovações que foram sendo incluídas ao passeio ao longo do tempo e o fato de os organizadores se colocarem no lugar do turista, no sentido de não frustrar suas expectativas, contribuíram para o sucesso do empreendimento. Algumas dessas inovações foram oferecer *shows* no estilo ítalo-gaúcho na estação férrea de Bento Gonçalves através da dupla “Marquinhos & Dindo” que até então se apresentavam no interior do trem. Outra inovação, também nessa estação, é a participação da contadora de histórias e dançarina Dona Gema que recepciona os turistas com alegria. Aos turistas conta histórias da vida dos imigrantes e dança ao som da dupla mencionada. Antes de atuar nesse local, Dona Gema era integrante do coral “Imigrante”.

Devido ao barulho do trem que dificultava aos turistas ouvirem com clareza as informações das guias de turismo, essas passaram a usar microfone para transmitir suas informações durante o passeio.

Segundo Giordani, essas são apenas algumas das inovações que foram sendo incorporadas ao passeio e que, na sua opinião, contribuíram para a melhoria da qualidade do produto turístico em questão e para o seu sucesso.

- **o significado do passeio para a região, os animadores lúdicos e a comunidade na ótica da gestora**

O passeio, na ótica de Giordani, tem significados variados para diferentes camadas da sociedade. Relatou que as pessoas visitantes costumam associar a região ao trem Maria-Fumaça por esse ser um diferencial. O passeio, nesse sentido, torna-se uma referência e também auxilia na divulgação e promoção da região, colaborando para o seu desenvolvimento econômico e turístico.

Para os animadores lúdicos de maior faixa etária, o passeio é uma forma de se sentirem mais valorizados na comunidade. Para os artistas mais jovens, o passeio é um meio de divulgação do seu trabalho, abrindo-lhes novas oportunidades no mercado. Para a comunidade em geral, o passeio é uma referência positiva, pois se observa que os residentes costumam apreciar a passagem do trem e acenar para os turistas demonstrando hospitalidade típica do gaúcho.

O olhar dos animadores lúdicos

Embora os animadores lúdicos sejam funcionários da agência promotora do passeio e que dificilmente fariam críticas ao seu trabalho ou ao produto turístico no qual atuam, considerou-se relevante ouvir a opinião dessas pessoas, principalmente porque, na fala da gestora, os fatores diferenciais que mais se destacam são as animações lúdicas. Devido a esse fato, os animadores lúdicos foram considerados também protagonistas do estudo. Com esses protagonistas também se utilizou a entrevista que, com os grupos maiores, foi feita de forma coletiva.

A partir das informações recolhidas, foram definidas as seguintes categorias de análise: o olhar do animador lúdico em relação ao passeio (1); o sucesso do passeio na opinião dos animadores (2).

• o olhar do animador lúdico em relação ao passeio

Na percepção dessas pessoas, principalmente dos integrantes dos corais constituídos de pessoas mais idosas, o passeio não é visto apenas como um trabalho, mas como um lazer. Já para os demais animadores, pessoas mais jovens, o passeio é visto como um importante empreendimento econômico e turístico para a região por promovê-la e por divulgar a cultura local. Mas, sobretudo, por ser um espaço de divulgação do seu trabalho e de significativa complementação salarial.

Tanto os animadores jovens como os mais idosos entendem que o passeio é mais uma opção turística para aqueles que visitam a região ou o Rio Grande do Sul, além de ter, como um dos principais diferenciais, animações que ocorrem ao longo do passeio.

Observou-se, também que os animadores lúdicos dispensam atenção especial ao seu trabalho e valorizam-no, considerando-o relevante para o passeio por proporcionar diversão e alegria aos turistas.

• o sucesso do passeio na opinião dos animadores

Segundo a opinião dos animadores lúdicos, o sucesso do passeio está condicionado a um conjunto de fatores e não somente a um único fator. Para melhor detalhar esses fatores, os animadores lúdicos citaram o próprio trem Maria-Fumaça, a animação e a interação que proporcionam, a organização da Giordani Turismo Ltda., a cultura local e a hospitalidade.

Na opinião desses protagonistas, o próprio significado simbólico do trem Maria-Fumaça desperta curiosidade em conhecê-la e em realizar a viagem. O fato de as apresentações serem ao vivo, temáticas, e os artistas interagirem com os turistas são características que conferem ao produto um diferencial.

Os animadores lúdicos consideram que as animações são um importante incremento ao passeio por abordar a cultura local, e também porque proporcionam interação entre turistas e animadores lúdicos. São de opinião que se o passeio não se valesse disso, o produto turístico não teria o sucesso que vem tendo.

Quanto à organização do passeio, deram destaque ao empenho e ao esforço da agência promotora em superar as dificuldades iniciais quando o passeio passou a ser operado e ao incentivo constante que recebem da mesma.

Outra evidência que se observou nas respostas dos animadores lúdicos é a importância que eles atribuem à hospitalidade, isto é, ao atender bem o turista nas suas necessidades e expectativas. Tal propósito está relacionado ao fato de despertar no turista o desejo de realizar novamente o passeio ou de recomendá-lo a outras pessoas, como familiares e amigos.

Finalizada a etapa da descrição e análise das informações recolhidas com os protagonistas do estudo, no capítulo a seguir é realizada a discussão dos resultados.

5 DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

Neste capítulo o propósito é discutir as informações recolhidas à luz das teorias tendo como referência as questões de pesquisa decorrentes do problema principal da investigação.

5.1 Respondendo às questões de pesquisa

Com a intenção de perseguir os objetivos do estudo, procurou-se resgatar as questões de pesquisa que serviram de base inicial ao desenvolvimento do estudo. Por se tratar de pesquisa de corte qualitativo, o foco da discussão dos resultados está centrado nas questões de pesquisa que serviram de suporte ao problema investigativo com a pretensão de respondê-lo.

1) **A animação cultural e lúdica constitui-se no atrativo turístico mais relevante para o turista em realizar o passeio?**

A descrição e a análise das informações apontam que os turistas são motivados a realizar o passeio, fundamentalmente por dois motivos: a possibilidade de **andar de trem (1)**, pelo significado singular, principalmente para os mais jovens que, no nosso contexto cultural, não tiveram a oportunidade de viajar de trem, já que num passado próximo foi um meio de transporte muito usual entre nós. O outro motivo que foi destacado pelo turista diz respeito à oportunidade de **conhecer e contemplar paisagens da Serra gaúcha (2)**, por ser o lugar do Rio Grande do Sul em evidência na mídia o que, conseqüentemente, acaba atraindo turistas.

Esses são os motivos prioritariamente destacados pelos turistas. Todavia, durante e após a realização do passeio, as animações lúdicas receberam destaque especial. Os turistas não apenas interagem com os artistas, mas seus semblantes parecem alegres e felizes. Isso confirma as reflexões de Beni (2004) quando diz que as animações constituem-se em atrativos culturais intangíveis. Isso significa algo que não se pode apalpar, mas que se pode sentir e deles desfrutar.

Dumazedier (1973) afirma que entre as várias funções que o lazer apresenta, algumas delas são o divertimento, a recreação e o entretenimento. Como o turismo é uma das alternativas de lazer, ele se torna ainda mais apazível quando

incrementado com animações culturais e lúdicas como é o caso do Passeio de Trem Maria-Fumaça.

Em razão do constatado, descrito e analisado, pode-se inferir que as animações constituem o diferencial do passeio que foi objeto deste estudo. As animações promovem a cultura da região, o divertimento, a interação entre os turistas e os animadores; desencadeiam emoções e sentimentos de alegria. É o que ficou evidenciado nos depoimentos dos diferentes protagonistas do estudo.

Ander-Egg (1992) sustenta a idéia de que uma atividade de animação só deve ser assim denominada quando incita a participação do público ao qual se destina, havendo interação ativa entre animador e público participante.

Os animadores lúdicos demonstraram que estão conscientes do papel que representam nesse produto turístico. É por isso que desempenham suas funções procurando interagir o tempo todo com os turistas. Giordani, gestora do produto turístico em análise, também foi enfática ao afirmar que a inclusão das animações cultural e lúdica teve essa intencionalidade. Logo, ao triangular as informações do turista, a intencionalidade da gestora e o papel dos animadores, pode-se concluir que, de fato, as animações culturais e lúdicas fazem a diferença e garantem a grande demanda que esse produto apresenta desde a sua implantação.

2) Que avaliação crítica faz o turista em relação aos atrativos e serviços turísticos prestados no decorrer do passeio?

O produto analisado possui uma variedade de atrativos e de serviços turísticos. Entre os atrativos turísticos se destaca o próprio trem Maria-Fumaça, as paisagens da Serra gaúcha por onde o trem passa, a cultura local representada pelas tradições das culturas italiana e gaúcha, a degustação de vinhos, champanhas e queijos e as animações cultural e lúdica que foram analisadas.

Como ponto de referência para a discussão utilizou-se o modelo empírico do sistema turístico proposto por Beni (2004). Esse autor, quando fala de oferta turística, diz que ela engloba dois aspectos: **original e diferencial (1)** (atrativos turísticos) e o que ele denomina **agregado (2)** (serviços). Quando se refere à oferta original e diferencial, classifica esse tipo de oferta em **naturais, culturais e artificiais**. Classifica como **naturais**, as paisagens; como **culturais**, a cultura do local visitado e as animações cultural e lúdica que compõem determinado produto e

de **artificiais**, aquelas criadas pelo homem, no caso do passeio analisado, enquadram-se as degustações, por exemplo.

Quando se refere à oferta agregada, classifica em **transportes e intermediação de serviços, agências de viagens e operadoras turísticas**. Beni (2004) apresenta mais elementos que fazem parte da oferta, mas que não constam do seu esquema como original e diferencial e nem agregada. Refere-se a equipamentos receptivos de alojamento hoteleiro, extra-hoteleiro e complementares de recreação, alimentação e promoção. O autor em discussão sintetiza sua idéia dizendo que a adição dos aspectos um e dois, respectivamente, atrativos turísticos e serviços, determinam o **produto turístico**.

Portanto, a partir do modelo empírico de Beni (2004), o Passeio de Trem Maria-Fumaça é um produto turístico que engloba os dois aspectos apontados pelo autor.

Quanto aos **serviços turísticos**, o passeio apresenta o transporte ferroviário que abrange visitação a três municípios como já descrito, o transporte por meio rodoviário aos turistas que finalizam o passeio em Carlos Barbosa e que retornam para Bento Gonçalves em ônibus disponibilizado pela agência promotora, ou o transporte rodoviário aos que saem de Bento Gonçalves para embarcar no trem em Carlos Barbosa.

Há também outros serviços como: atendimento ao turista intermediado por agências e guias de turismo; equipamento receptivo traduzido na infra-estrutura do passeio; serviços de recreação que acontecem por meio das animações cultural e lúdica e os serviços de degustação que acontecem no decorrer do passeio. Essa variedade de tipos de serviço turístico agregados aos atrativos, forma o que Beni (2004) denomina *produto turístico final*.

A demanda turística pesquisada foi diversificada, como diversificada foi sua avaliação crítica. Um aspecto positivo indicado pela demanda turística é que essa atividade turística utiliza o trem Maria-Fumaça que conserva as suas características originais, sendo considerado um importante atrativo para uma parcela significativa de turistas dos quais se colheram informações. Aspecto destacado também na fala da gestora Giordani e dos animadores lúdicos.

Nos dizeres de Beni (2004) e Ignarra (2003), a preferência do turista por um atrativo turístico em detrimento de outro deve-se ao fato de a preferência residir na motivação e na avaliação que o turista faz do produto turístico que elege. Por essa

razão, um produto turístico se destaca de outro de acordo com a sua atratividade. Nos tempos atuais, um passeio de trem Maria-Fumaça passa a ser um atrativo diferenciado, uma vez que esse tipo de transporte praticamente inexistente no Brasil.

Outro aspecto relevante consiste na combinação de realizar um passeio de trem em lugar que recebe destaque da mídia, como é caso dos atrativos da Serra gaúcha. Essa questão foi destacada na fala de um grupo significativo da demanda pesquisada, inclusive de turistas crianças residentes em Carlos Barbosa, despertando-lhes o desejo de conhecer e contemplar a paisagem dos outros municípios vizinhos. Os turistas crianças disseram que contemplar um rebanho de ovelhas foi o aspecto da paisagem que mais lhes chamou a atenção. Esse aspecto também foi evidenciado no grupo de turistas oriundos de outras regiões do País afirmando que a paisagem pela qual o trem passa é bonita e tem características peculiares. Tal fato sinaliza que a vida bucólica do campo desperta a atenção do turista, fundamentalmente, daqueles que vivem em centros urbanos.

Na fala dos turistas, no entanto, ficou enfatizado que o lixo e as condições precárias de algumas famílias que habitam às margens da ferrovia, principalmente na divisa de Carlos Barbosa com Garibaldi, é um cenário sombrio. Remete a sentimentos de melancolia. É provável que no imaginário dessas pessoas, o passeio permitisse apenas apreciar belas paisagens, porém, também visualizaram agressões que são feitas ao meio ambiente.

Nos aportes de Gastal (2005), há evidências de que o indivíduo, ao consumir um produto, não somente o consome, mas também consome imaginários, idealizações e sentimentos.

Contesta-se a opinião da gestora porque se verificou, nos achados, que a paisagem é atrativa e possui características peculiares. O que na verdade desagradou os turistas foram as agressões praticadas contra o meio ambiente. Pressupõe-se que esse seja um dos motivos em oferecer animações culturais e lúdicas, talvez com o propósito de mascarar o problema.

Ainda que se tenha evidenciado que uma das prováveis razões da existência das animações no interior do trem tenha como intenção encobrir os problemas relatados e que os motivos que levam os turistas a optar pelo passeio seja o fato de andar de trem e de conhecer e contemplar a paisagem, faz-se necessário reconhecer que as animações cultural e lúdica desempenham um papel de destaque

na programação do passeio, principalmente, porque promovem relações interpessoais entre turistas e animadores lúdicos.

Embora os animadores lúdicos sejam os personagens que promovem as animações, eles atribuíram um peso significativo a elas por considerá-las um dos atrativos turísticos do passeio que mais fazem a diferença, fato esse, comprovado não somente nas respostas dos turistas, mas também nas observações realizadas, uma vez que havia um clima festivo durante toda a realização da atividade.

Apesar de reconhecerem a importância das animações, alguns turistas teceram críticas a elas, principalmente, porque algumas animações não conseguiram cumprir plenamente com a sua proposta no sentido de não representarem com fidelidade a cultura que se propunham a destacar.

Esse fato foi muito criticado pelos alunos mestrandos que apontaram a descaracterização de um integrante do grupo “Os Gaúchos”, como já referido. Relataram também que esse mesmo grupo cantou e tocou samba, o que não poderia acontecer porque deveriam cantar somente músicas que lembrassem a cultura gaúcha. Já, os turistas oriundos das regiões Norte e Nordeste apontaram a falta da representação da mulher gaúcha no cenário do passeio, como também já mencionado.

Em relação aos pontos de degustação, localizados nas plataformas de Bento Gonçalves e Garibaldi, percebeu-se que eram disputados pelos turistas, além de dividir o espaço com as animações que ocorriam nas plataformas, gerando desorganização e desconforto entre quem desejasse degustar os alimentos e aqueles que desejavam participar das animações. Verificou-se que esses lugares não comportam confortavelmente um elevado contingente de pessoas ao mesmo tempo. Quanto à plataforma de Carlos Barbosa, as críticas se voltaram à desorganização que se formava com os turistas que aguardavam a chegada do trem para iniciar o passeio e os turistas que o finalizavam.

Tal constatação foi verificada nas observações e na atitude da cantora Ines Rizzardo, que desempenha dois papéis fundamentais na programação do passeio: o de cantar e o de orientar os turistas, solicitando que aguardem a chegada da Maria-Fumaça em frente do palco, afastando-se dos trilhos do trem.

As degustações, de forma geral, agradaram o público. Todavia, alguns turistas sugeriram que fossem servidas dentro do trem e também na plataforma de Carlos Barbosa. Para as pessoas diabéticas, para as quais não se recomenda a

ingestão de bebidas com açúcar, as degustações não corresponderam às suas expectativas porque ficaram sem outra opção de bebida. Porém, a crítica mais saliente em relação às degustações foi o fato de o queijo não ser servido em Carlos Barbosa, município conhecido como a *Terra do Queijo*, que realiza, inclusive, um festival gastronômico alusivo a ele e também por não haver nenhum alimento para degustar nesse local.

Um aspecto que recebeu consideráveis críticas negativas é o reduzido número de sanitários. A queixa do público voltou-se mais para as longas filas que se formavam nos poucos que estão disponíveis nas plataformas, não lhe permitindo aproveitar as animações que ocorriam nesses locais de forma satisfatória. Segundo os turistas, não há sanitários em número suficiente de modo a absorver o grande número de pessoas que se encontra nas plataformas quando o trem chega.

Em sua entrevista, a gestora do evento falou a respeito do espaço destinado às degustações e do reduzido número de sanitários. Ela enfatizou que o espaço nas plataformas comporta sim o número de turistas que está realizando o passeio e que se ampliasse o espaço descaracterizaria as plataformas. Refuta-se a justificativa da promotora porque, nas observações realizadas, verificou-se o tumulto e o desconforto das pessoas nas plataformas no momento de degustar os alimentos como também se ouviram queixas em relação a esse aspecto do passeio. Quanto ao número de sanitários, a gestora concordou que esse é um problema a ser repensado e resolvido, pois é, uma reclamação comum dos turistas, mas salientou que medidas já estão sendo tomadas para resolver tal impasse.

Outra crítica que se destacou e que não poderia ficar despercebida, é quanto ao preço do ingresso. Os turistas disseram que o trajeto percorrido, em torno de 23 km, é um trajeto muito pequeno pelo valor que é cobrado. Essa crítica foi mais evidenciada pelos turistas que vieram acompanhados de suas famílias. A maioria deles respondeu que gostaram do passeio e que gostariam de realizá-lo novamente, mas que o custo do ingresso impossibilita-os de repetir a experiência, preferindo optar por outros produtos turísticos mais acessíveis.

Em relação a essa crítica, a gestora respondeu que o preço praticado está de acordo com os custos envolvidos, salientando que as degustações servidas são produtos de qualidade e, por isso também, são produtos caros. Além desses fatores, ela revelou que há outros custos envolvidos. Como exemplo, citou o salário dos animadores lúdicos e a manutenção da Maria-Fumaça.

Em função do que foi exposto a respeito do preço praticado, concorda-se em parte com os turistas porque o preço é relativamente alto para que a experiência possa ser realizada várias vezes e, ainda mais, quando for realizada por famílias. Contudo, entende-se que produtos turísticos que agreguem atrativos e serviços diferenciados, como os especificados no Passeio de Trem Maria-Fumaça, são relativamente caros.

Um dos aspectos positivos mais salientados quanto aos serviços disponibilizados é a segurança do serviço de transporte executado pelo trem Maria-Fumaça. Como se trata de um trem antigo, no imaginário de boa parte dos turistas, o trem não suportaria transportar tantos passageiros de uma única vez, que é de 330 pessoas, conforme palavras da gestora, situação essa que superou as expectativas dos mesmos quanto a esse aspecto.

Os serviços de recreação, na forma de músicas, danças, teatros, para a maioria dos turistas corresponderam às suas expectativas, o que se constatou na participação ativa e na mudança de comportamento dos turistas. Inicialmente, apresentavam-se mais reservados, mas, à medida que o passeio evoluía e as animações ocorriam, os turistas se tornavam mais alegres e desinibidos, verificando-se uma aproximação maior entre eles e os animadores lúdicos. Como já dizia Maffesoli (1995), é a prevalência do “nós”, do “estar junto”, do surgimento de uma coletividade afetiva, mesmo que momentânea.

Por outro lado, críticas consideráveis foram dirigidas ao serviço das guias de turismo. Os grupos de turistas formados por alunos mestrados e professores foram os mais enfáticos. Esses dois grupos consideraram a atitude das guias muito séria, pois passavam a impressão de que não estavam desempenhando o seu papel com prazer. Além disso, segundo esses turistas, as explicações que as guias davam durante a viagem pareciam textos decorados, contrapondo-as com o espírito lúdico da proposta do passeio.

Na fala da gestora do Passeio de Trem Maria-Fumaça, percebeu-se o interesse de corrigir possíveis falhas que o produto possa apresentar. Tal fato se verificou quando Giordani revelou que a agência sempre trabalha para alcançar o seu propósito, que é o de oferecer um produto turístico diferenciado, com atrativos distintos e serviços acoplados a eles, no qual o turista não somente realize um passeio de trem, mas que se sirva dos atrativos e serviços que fazem o cenário do

passeio, que seja protagonista da sua ação, desfrutando de um lazer participativo e que tenha boas lembranças da experiência vivida.

Relacionam-se essas palavras da gestora aos dizeres de Beni (2004), quando afirma que na área do Turismo torna-se difícil separar os serviços dos atrativos turísticos, pois ambos se complementam, isto é, um depende do outro. Por serviços, entende-se a maneira como a organização deseja que os seus serviços sejam percebidos pelos seus interessados, principalmente os seus clientes, como atestam Johnston e Clark (2000).

Quanto às expectativas, de acordo com a amostra estudada, a maioria dos turistas respondeu que as suas expectativas foram atendidas, embora tenha havido um número reduzido de turistas que disse que o passeio não atendeu aos seus anseios. O nível de satisfação dos turistas pôde ser verificado nas críticas positivas e negativas que emitiram nos instrumentos de coleta de informações.

No âmbito do Turismo, a satisfação das expectativas do turista ocupa papel de destaque, e essa, por sua vez, se dará quando o turista concretizar a sua experiência, justifica Beni (2004). Isto se deve porque a atividade turística caracteriza-se por ser eminentemente de serviços e, devido a essa qualidade, as expectativas do turista giram em torno da satisfação das mesmas. Tal posicionamento ajusta-se aos dizeres de Baldissera (2006) ao observar que os empreendimentos, os atrativos e os pólos turísticos necessitam estar em concordância com as necessidades e expectativas dos seus públicos de forma que se identifiquem com a entidade turística.

Identificando-se com ela, a tendência é de os turistas se deslocarem até a entidade turística, motivados pelo desejo de satisfação de suas necessidades e expectativas. O resultado positivo decorrente dessa ação provocará o desejo de realizar novamente a experiência, ou não.

O interesse em ter conhecimento da avaliação crítica que os consumidores tiveram do produto turístico foi uma estratégia usada para responder ao problema de pesquisa.

Reconhece-se que o Passeio de Trem Maria-Fumaça é um produto que possui muitos atrativos e serviços turísticos que o solidificam. Todavia, o objetivo dos estudos científicos é colocar manifestamente os aspectos positivos e negativos para que se possa refletir sobre o que se oferece à demanda turística.

3) Que olhares o passeio desperta nos protagonistas do estudo?

Cada tipo de protagonista apresentou um olhar em relação ao Passeio de Trem Maria-Fumaça. A diversidade de olhares se justifica pelo lugar que cada um ocupa nesse produto turístico. O olhar da gestora nem sempre coincide com o olhar do turista e/ou do animador lúdico. O olhar dos animadores lúdicos se diferencia dos demais protagonistas porque eles são funcionários da empresa que administra o produto. Já os turistas são os clientes, isto é, as pessoas para quem o produto está direcionado, constituindo-se no que se denomina *demanda turística*.

A discussão dessa questão de pesquisa é iniciada a partir do olhar dos **turistas** em relação ao passeio, já que eles são o foco de qualquer atividade desse segmento.

Os turistas destacaram que o passeio se constitui numa excelente oportunidade de **andar de trem**. Revelaram que a experiência foi algo singular, isto é, que estavam vivenciando a oportunidade de viajar em um trem tracionado por uma máquina Maria-Fumaça. Esse fato evidenciou-se mais com os turistas jovens. Os turistas de maior faixa etária declararam que andar de trem significava retornar ao passado, isto é, reviver tempos pretéritos em que esse meio de transporte era comum no dia-a-dia das pessoas daquela época. A **associação** de andar de trem com a oportunidade de **conhecer e contemplar a paisagem** da região da Serra gaúcha, forma a composição mais destacada de motivação do turista em realizar o passeio.

No entanto, a oportunidade de usufruir o **divertimento**, de **fazer novas amizades** e de **interagir com outras pessoas** foram os aspectos mais salientados pelos turistas que realizaram o passeio. Destacaram que a fórmula escolhida pela agência promotora do passeio, para oferecer animações culturais e lúdicas, tornou o aprendizado da **aquisição das culturas italiana e gaúcha** mais prazeroso e divertido porque, ao mesmo tempo em que interagem, se divertiam e adquiriam novos conhecimentos.

As animações, na visão de Ander-Egg (1992) são classificadas como atrativos culturais, isto é, são expressões de atitudes e comportamentos absolutamente culturais, porque se expressam como sendo valores que pertencem à dimensão lúdica da vida. Os dizeres desse autor se ajustam aos dizeres de Beni (2004), quando esse afirma que as animações são atrativos culturais.

As críticas tecidas em relação ao Passeio de Trem Maria-Fumaça são tênues quando comparadas aos elogios e às expectativas correspondidas. O estudo revelou que o passeio é alegre, prazeroso e deslumbrante.

Giordani informou que as animações que ocorrem durante o passeio foram introduzidas com três finalidades principais: fixar a atenção do turista para as atrações que ocorrem no interior do trem (1); proporcionar lazer ativo e divertimento ao turista (2) e divulgar as culturas italiana e gaúcha (3). A fala da gestora coloca em evidência o cuidado que a empresa Giordani Turismo Ltda. tem com a satisfação do turista, sabendo que tal indicativo é determinante na recomendação do passeio a outras pessoas a partir da experiência que o turista vivencia.

Na opinião da gestora, a opção de contratar animadores lúdicos idosos, como é o caso dos corais “Imigrante” e “Terra Nostra”, foi uma forma de promoção e valorização dos artistas idosos da comunidade. Os mais jovens foram contratados pela empresa com a intenção de ser mais um espaço de divulgação do trabalho artístico que já desempenhavam na comunidade.

A gestora também disse que considera o Passeio de Trem Maria-Fumaça um produto turístico consolidado com significativa relevância econômica e turística à Região Turística Uva e Vinho.

Nesse estudo, optou-se em ouvir também os animadores lúdicos, embora se tivesse consciência de que o passeio para eles é um trabalho, e como tal, dificilmente iriam apontar aspectos negativos ou depreciadores do produto turístico em questão.

Ao entrevistar os **animadores lúdicos**, ficou evidente que havia dois grupos distintos, considerando-se a faixa etária. Há o grupo de maior faixa etária, os idosos formados pelos integrantes dos corais e o grupo de artistas mais jovens.

A partir dessa distinção, verificou-se que os animadores lúdicos têm olhares diferentes em relação ao passeio. Os mais idosos confessaram que a inserção no passeio foi uma forma de reconhecimento social, de se sentirem úteis, de poderem compartilhar conhecimentos e experiências com os turistas mostrando um pouco da história e da cultura de seus antepassados.

Já os animadores lúdicos mais jovens vêem sua inserção no passeio como uma oportunidade ímpar de divulgar o seu trabalho artístico, uma vez que o passeio é realizado por pessoas das mais diversas regiões do Brasil. Nesse sentido, acreditam que esse empreendimento lhes oportuniza mais trabalho.

Questionados de como eles vêem o sucesso desse produto, foram incisivos ao responder que eles atribuem o sucesso do empreendimento a um conjunto de fatores. Alguns desses fatores são: o empenho da gestora em superar as dificuldades iniciais; o cuidado que a mesma dispensa ao bom desenvolvimento do Passeio de Trem Maria-Fumaça; a seriedade com que cada integrante do produto em análise desempenha a sua função; o próprio trem Maria-Fumaça que por si só já é um diferencial; as animações que acontecem dentro do trem e nas plataformas com a intenção de que o turista se divirta, interaja e se sinta satisfeito.

Ao discutir as opiniões dos turistas, da gestora e dos animadores lúdicos, fica evidente que as intenções iniciais daqueles que pensaram esse produto turístico, contemplaram as expectativas tanto daqueles que dele fazem uso como daqueles que neles trabalham com a finalidade de proporcionar diversão e interação através das animações.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A pesquisa teve como objeto de estudo o Passeio de Trem Maria-Fumaça e como norte responder à seguinte indagação:

Os atrativos turísticos e os serviços agregados ao Passeio de Trem Maria-Fumaça atendem às expectativas do turista?

Na tentativa de buscar respostas ao problema inicial, formularam-se os objetivos do estudo como itinerário a ser seguido. As informações coletadas possibilitaram tecer algumas considerações, resguardadas as limitações que o estudo apresenta, uma vez que foram coletadas a partir de uma amostra reduzida.

Considerando as limitações inerentes ao estudo qualitativo e os aspectos intuitivos que se fazem presentes, com este estudo não se teve a pretensão de generalizar os achados, mas de contextualizá-los com o propósito de ampliar a compreensão do Turismo como fenômeno social que provoca o deslocamento de pessoas de um destino para outro.

A descrição, a análise e a discussão das informações levantaram dados que permitem concluir que os atrativos turísticos e os serviços agregados ao Passeio de Trem Maria-Fumaça atendem às expectativas do turista. Embora tenham havido críticas negativas por parte de alguns turistas, eles declararam que a diversão, a interação entre turistas e animadores lúdicos, a oportunidade de estabelecer novas amizades e a aquisição de conhecimentos da cultura local superaram os pontos falhos do produto em análise.

Quanto aos turistas que disseram que as suas expectativas não foram atendidas, referiram-se ao fato de terem encontrado lixo nas margens dos trilhos do trem. Além disso, o fato de encontrar famílias em situação socioeconômica desfavorável habitando às margens da ferrovia foi algo deprimente. Tal situação, na fala dos turistas, foi caracterizada como sendo um descaso por parte das autoridades municipais dos municípios envolvidos. A frustração que sentiram, provavelmente, é decorrente da imagem que criaram no seu imaginário, isto é, imaginaram realizar passeio no trem Maria-Fumaça em lugares com paisagens

aprazíveis, mas sem contar com situação degradante que encontraram em torno da ferrovia.

Na situação mencionada, sugere-se que haja um trabalho de **parceria** entre a empresa promotora do passeio e as autoridades municipais de Carlos Barbosa, Garibaldi e Bento Gonçalves. Essa parceria poderia ser no sentido da formação de uma equipe multidisciplinar de profissionais que trabalhassem com a conscientização das famílias que moram às margens da ferrovia quanto à questão ambiental. Essa equipe seria formada por turismólogos, biólogos, administradores, engenheiros da área ambiental, enfim, diversos profissionais envolvidos com essa temática. Cada profissional enfocaria as necessidades e vantagens em preservar a natureza, evitando agressões a ela. Também enfocariam, os especialistas, os riscos que a ação do ser humano pode causar ao ambiente e a si próprio. Nessa parceria, a empresa promotora poderia oferecer profissionais como turismólogos e administradores para desenvolver esse trabalho, e as autoridades municipais, outros profissionais que completariam a equipe, assim como prover o local e o desenvolvimento desse trabalho, visto que há um interesse coletivo, tanto da iniciativa privada quanto da pública. Este trabalho também poderia ser estendido a toda comunidade através de um trabalho de educação que poderia ser desenvolvido nas escolas dos municípios, já que os três municípios contemplam atividades turísticas regulares e recebem uma considerável demanda turística.

Face ao exposto, justifica-se a relevância de estender este trabalho à comunidade em geral com o objetivo de que se desenvolva uma atitude positiva em relação ao ambiente e ao Turismo. Além dessas sugestões, com o escopo de oferecer melhores condições sociais e habitacionais às famílias residentes no entorno dos trilhos do trem, sugere-se às autoridades municipais proporcionar um outro local para essas famílias morarem, oferecendo-lhes financiamento para casas habitacionais populares, por exemplo.

Quanto ao reduzido número de sanitários encontrados nas três plataformas, fato esse que gerou consideráveis críticas ao produto estudado, sugere-se que seja ampliado o seu número, o que poderia ser feito através da instalação de sanitários ecológicos ou da ampliação do número de sanitários já existentes. Seria interessante que houvesse sanitários adaptados a pessoas portadoras de necessidades especiais e sanitários com fraldários, em vista do número crescente de pessoas portadoras de necessidades especiais e de mães que realizam o passeio com seus bebês.

A descaracterização de alguns animadores lúdicos e a não-fidelidade às tradições da cultura que representam poderia ser solucionado com um trabalho de conscientização por parte da agência promotora juntamente com os animadores lúdicos, isto é, trabalhando a questão de que é preciso ser fiel às tradições da cultura que apresentam de maneira que o turista identifique os traços peculiares de cada cultura. Sugere-se, também, que se introduza a figura da mulher gaúcha no cenário, isto é, a “prenda”, já que se sabe de antemão que ela também faz parte da cultura e da sociedade gaúchas. A forma como está sendo apresentada a cultura gaúcha no cenário do passeio reflete uma atitude machista ou de descaso à mulher, eximindo-a da programação do passeio. Da mesma forma que a gestora do passeio oferece uniforme às guias de turismo, sugere-se que ofereça a vestimenta típica para cada animador, de acordo com a cultura que representa.

Em relação aos pontos de degustação, propõe-se que haja em maior número e sejam melhor distribuídos nas plataformas. Seria interessante que houvesse funcionários da agência que orientassem os turistas quando desembarcam do trem informando-os que degustações estarão à disposição em cada ponto, evitando-se, assim, que pessoas que não desejam degustar vinho, por exemplo, se desloquem até o ponto onde há tal alimento. Ou então que houvesse placas indicativas identificando os alimentos que o turista encontrará em cada ponto para ser degustado. Acredita-se que os turistas, ao se dispersarem nas plataformas, poderão se sentir mais confortáveis para provar as degustações e para se divertirem com as animações que ocorrem. Na plataforma de Carlos Barbosa, seria quase imprescindível haver um funcionário da agência promotora que orientasse os turistas, porque neste local acontece o encontro entre dois públicos com propósitos diferentes: há turistas que aguardam a chegada do trem para dar início ao seu passeio e há aqueles que o finalizam. A sugestão refere-se ao fato de haver melhor organização do passeio e segurança aos turistas, porque muitos deles aguardam a chegada da Maria-Fumaça nos trilhos do trem.

Referindo-se às degustações, seria interessante que o queijo fosse servido na plataforma de Carlos Barbosa porque esse município é conhecido como a *Terra do Queijo*, e não, na estação férrea de Bento Gonçalves. Assim, Carlos Barbosa ficaria melhor representado no passeio, uma vez que o vinho é servido em Bento Gonçalves, cidade conhecida como a *Terra do Vinho*, bem como o champanha em Garibaldi, a *Capital Nacional do Champanha*.

Constatou-se que no ano de 2006, o queijo passou a não ser mais servido. Segundo a Giordani Turismo Ltda., tal fato é consequência da sugestão proposta pela Vigilância Sanitária em servir o queijo dentro de embalagens plásticas, o que, segundo a empresa promotora, seria oneroso e acarretaria um aumento no custo do ingresso. Então, a agência promotora resolveu não mais servi-lo.

A ausência do queijo – como alimento de degustação – veio reforçar a concepção de que ainda não se consolidou a idéia de um **cluster turístico** entre os três municípios envolvidos com o passeio. Mesmo antes, quando o queijo ainda era servido, ele não era servido em Carlos Barbosa, e sim, em Bento Gonçalves. Carlos Barbosa, do ponto de vista da empresa promotora, significa mais um ponto de início ou de término do passeio. Poucos são os turistas que usufruem o potencial turístico desse município por desconhecê-lo ou porque permanecem pouco tempo em Carlos Barbosa. Identifica-se, nesse caso, que falta um envolvimento maior das autoridades municipais barbosenses em aproveitar melhor o fluxo de turistas que vêm motivados a realizar o passeio. Sugere-se que seja reforçada a idéia de parceria entre os três municípios com a empresa promotora do evento, principalmente de Carlos Barbosa, que se faz quase ausente, possibilitando haver maiores ganhos entre a iniciativa privada e a pública. Uma dessas parcerias seria a divulgação de Carlos Barbosa através da distribuição de fôlderes que retratam o potencial turístico do município. Essa tarefa seria executada pelas guias de turismo e dirigida aos turistas que finalizam o passeio na plataforma de Carlos Barbosa.

O preço do ingresso foi outro aspecto que recebeu críticas, principalmente das pessoas que vêm acompanhadas de seus filhos e familiares, gerando descontentamento. Uma medida que poderia ser adotada de forma a beneficiar, principalmente essas pessoas, seria oferecer um pacote especial com desconto e em determinadas épocas do ano, na baixa temporada, por exemplo, ou em feriados prolongados. Assim, facilitaria a essas pessoas o acesso ao passeio.

Para corrigir as falhas detectadas no serviço das guias de turismo, tem-se a convicção de que a agência promotora precisa investir mais em treinamento de pessoal. A função que as guias desempenham é fundamental porque reflete, em parte, a hospitalidade por parte da empresa promotora do passeio. Tendo guias de turismo mais motivadas e mais qualificadas, essas desenvolverão seu trabalho com maior eficiência e eficácia, o que refletirá no atendimento que dispensam aos turistas. Contar com guias que também “entrassem no clima”, isto é, que não fossem

tão sérias e avessas ao clima lúdico e festivo do passeio colaboraria para deixar o ambiente ainda mais alegre e acolhedor.

Os pontos positivos que mais se salientaram, rendendo bons elogios ao produto analisado, foram a segurança do trem Maria-Fumaça, a preservação das suas características originais, a interação que ocorre entre os participantes e a diversão decorrente das animações culturais e lúdicas.

Os achados revelaram que as animações conferem um caráter especial e diferenciado ao passeio porque oportunizam diversão, alegria, interação entre animadores lúdicos e turistas, a satisfação dos turistas em participar de um lazer ativo, além da aquisição de cultura local de uma forma divertida e prazerosa como a que acontece.

Ainda que o produto tenha evidenciado aspectos negativos, acredita-se que é possível melhorá-lo, corrigindo os pontos críticos de maneira que a empresa promotora possa oferecer um produto turístico melhor, diferenciado e que continue sendo uma referência positiva à Região Turística Uva e Vinho, na qual tem significativa importância por contribuir para o desenvolvimento da economia local e, ao turismo da região, principalmente, que satisfaça às expectativas do seu público consumidor.

Como síntese do estudo realizado, pode-se inferir que o contexto estudado é **dinâmico** em face dos diferentes olhares que se obteve em relação ao produto analisado; **complexo** por envolver uma gama de atrativos e serviços turísticos agregados ao produto, e **multifatorial** na medida em que as pessoas são motivadas a realizar suas escolhas turísticas em função de propósitos diferenciados.

Finalmente, o estudo do Passeio de Trem Maria-Fumaça permitiu conhecer os diferentes olhares dos protagonistas, isto é, o olhar de quem o promove, ou ainda, conhecer ao menos suas intenções principais, o olhar de quem contribui ao embelezamento e à magia de divertir o turista e as motivações principais e impressões de quem desfruta desse passeio; e contribuir de forma modesta aos avanços científicos no âmbito do Turismo.

REFERÊNCIAS CITADAS

- ACERENZA, M. A. *Administración del turismo*. 4. ed. México: Trillas, 1991.
- ANDER-EGG, E. Práctica de la animación sociocultural: naturaleza científica de la animación sociocultural. In: QUINTANA, J. M. *Fundamentos de animación sociocultural*. 3. ed. Madrid: Narcea, 1992. p.175-201.
- ARRILAGA, J. I. *Introdução ao estudo do turismo*. Rio de Janeiro: Rio, 1976.
- BACAL, S. *Lazer e o universo dos possíveis*. São Paulo: Aleph, 2003.
- BALDISSERA, R. Reflexões sobre consistências identificatórias e turismo. In: BARRETTO, M. (Org.). *III Semintur: textos selecionados*. Caxias do Sul: Educs, 2006. p. 87-102.
- BARRETTO, M. *Manual de iniciação ao estudo do turismo*. 14. ed. Campinas: Papirus, 2005.
- BELTRÃO, O. *Turismo: a indústria do século XXI*. Osasco: Novo Século, 2001.
- BENI, M. C. *Análise estrutural do turismo*. 10. ed. São Paulo: Senac, 2004.
- BOULLÓN, R.; MOLINA, S.; WOOD, M. R. *Um novo tempo livre: três enfoques teórico-práticos*. Trad. de Maria Cristina Guimarães Cupertino. Bauru: Edusc, 2004.
- CARDOSO, A.; ZAMIN, F. (Org.). *Patrimônio ferroviário no Rio Grande do Sul: inventário das estações 1874-1959*. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado da Secretaria da Cultura do RS. Porto Alegre: Palotti, 2002.
- CAUDURO, M. T. Pesquisa: a construção de um conhecimento. In: CAUDURO, M. T. (Org.). *Investigação em educação física e esportes: um novo olhar pela pesquisa qualitativa*. Novo Hamburgo: Feevale, 2004. p. 19-28.
- CERVO, A. L.; BERVIAN, P. A. *Metodologia científica*. 5. ed. São Paulo: Prentice Hall, 2002.
- DENCKER, A. F. M. *Métodos e técnicas de pesquisa em turismo*. 6. ed. São Paulo: Futura, 2002.
- DE PARIS, A. *Memórias de Bento Gonçalves: 109 anos*. Bento Gonçalves: Suliani Editora, 1999.
- DUMAZEDIER, J. *Lazer e cultura popular*. Trad. de Maria de Lourdes Santos Machado. São Paulo: Perspectiva, 1973.
- FORTES, A. B. *Histórico da Viação Férrea do Rio Grande do Sul*. [s.n.t.], 1964.
- FRASER, R. *La historia oral: una nueva fuente documental*. Barcelona: Universidad Autónoma de Madrid, 1984.
- GASTAL, S. *Turismo, imagens e imaginários*. São Paulo: Aleph, 2005.
- GIL, A. C. *Como elaborar projetos de pesquisa*. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2002.
- HOURDIN, G. *Uma civilização dos tempos livres*. Lisboa: Moraes, 1970.
- HUIZINGA, J. *Homo Ludens: o jogo como elemento da cultura*. Trad. de João Paulo Monteiro. 5. ed. São Paulo: Perspectiva, 2004.
- IGNARRA, L. R. *Fundamentos do turismo*. 2. ed. São Paulo: Pioneira Thomson Learning, 2003.
- JOHNSTON, R.; CLARK, G. *Administração de operações de serviços*. São Paulo: Atlas, 2000.

- KÖCHE, J. C. *Fundamentos de metodologia científica: teoria da ciência e iniciação à pesquisa*. 22. ed. Petrópolis: Vozes, 2004.
- KOTLER, P.; REIN, I.; HAIDER, D. H. *Marketing público: como atrair investimentos, empresas e turismo para cidades, regiões, estados e países*. São Paulo: Makron Books, 1995c.
- KRIPPENDORF, J. *Sociologia do turismo: para uma nova compreensão do lazer e das viagens*. São Paulo: Aleph, 2001.
- LUDKE, M.; ANDRÉ, M. *Pesquisa em educação: abordagens qualitativas*. São Paulo: EPU, 1986.
- MAFFESOLI, M. *A contemplação do mundo*. Trad. de Francisco Franke Settineri. Porto Alegre: Artes e Ofícios, 1995.
- McINTOSH, E. R. *Tourism principles, practices, philosophies*. Ohio: Columbus, 1977.
- MEDEIROS, E. B. *O lazer no planejamento urbano*. 2. ed. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1975.
- MIGOT, A. F. *História de Carlos Barbosa*. Porto Alegre: EST; Caxias do Sul: Educus, 1989.
- MOEHLECKE, G. O. *Estrada de Ferro: contribuição para a história da primeira ferrovia do Rio Grande do Sul*. São Leopoldo: Rotermond, 2004.
- MOESCH, M. M. *A produção do saber turístico*. São Paulo: Contexto, 2000.
- MOLINA, S. *Conceptualización del turismo*. México: Noriega, 2000.
- MOLINA, S.; RODRÍGUEZ, S. *Planejamento integral do turismo: um enfoque para a América Latina*. Trad. de Carlos Valero. Bauru: Edusc, 2001.
- MONERA OLMOS, M. L. La animación sociocultural como nuevo tipo de educación: emergencia y naturaleza de la animación. In: QUINTANA, J. M. *Fundamentos de animación sociocultural*. 3. ed. Madrid: Narcea, 1992. p. 32-48.
- NEGRINE, A. Instrumentos de coleta de informações na pesquisa qualitativa. In: MOLINA NETO, V.; TRIVIÑOS, A. N. S. *A pesquisa qualitativa na educação física: alternativas metodológicas*. 2. ed. Porto Alegre: UFRGS/Sulina, 2004. p. 61-93.
- NEGRINE, A.; BRADACZ, L.; CARVALHO, P. E. G de. Ludicidade como ciência. In: _____. *Recreação na hotelaria: o pensar e o fazer lúdico*. Caxias do Sul: Educus, 2001.
- NEGRINE, A.; BRADACZ, L. *Cultura, lazer e turismo: a festa da colônia de Gramado/RS – 1985-2006*. Porto Alegre: Edições EST, 2006.
- OLIVEIRA, A. P. *Turismo e desenvolvimento: planejamento e organização*. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2005.
- PALHARES, G. L. *Transportes turísticos*. 2. ed. São Paulo: Aleph, 2003.
- POSSEBON, M. O estudo de caso na investigação em educação física na perspectiva qualitativa. In: CAUDURO, M. T. (Org.). *Investigação em educação física e esportes: um novo olhar pela pesquisa qualitativa*. Novo Hamburgo: Feevale, 2004. p. 51-65.
- PRADO, E. M. C. *1º Batalhão Ferroviário: 142 anos de história*. Lages [s.n.], 1997.
- ROESCH, S. M. A. *Projetos de estágio do curso de Administração: guia para pesquisas, projetos e trabalhos de conclusão de curso*. São Paulo: Atlas, 1996.

- RONÁ, R. *Transportes no turismo*. São Paulo: Manole, 2002.
- ROSE, A. T. de. *Turismo: planejamento e marketing: aplicação da matriz de portfólio para destinações turísticas*. Barueri: Manole, 2002.
- SMITH, V. *Anfitriones e invitados: antropologia del turismo*. Madrid: Ediciones Endymion, 1992.
- SOUSA, A. A. *El ocio turístico en las sociedades industriales avanzadas*. Prólogo de José Luis Veira. Barcelona: Bosch/Casa Editorial, 1994.
- SOUZA, A. de. *Antologia ferroviária do Nordeste*. Palmares: Bagaço, 1988.
- THOMPSON, P. *A voz do passado: história oral*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1992.
- URRY, J. *O olhar do turista: lazer e viagens nas sociedades contemporâneas*. Trad. de Carlos Eugênio Marcondes de Moura. São Paulo: Studio Nobel/Sesc, 1996.
- WAICHMAN, P. *Tempo livre e recreação: um desafio pedagógico*. 4. ed. Trad. de Jorge Peres Gallardo. Revisão da trad. por Myriam Serey. Campinas: Papirus, 2003.

OUTRAS FONTES:

- ALLIS, T. Ferrovia e turismo cultural: alternativa para o futuro da Vila de Paranapiacaba (SP). *Turismo em Análise*, São Paulo, v. 13, n. 2, p. 29-53, 2002.
- DI TONI, N. Nos túneis da história. *Zero Hora*, Porto Alegre, 26 mar. 2006.
- FERREIRA, A. B. de H. *Novo Dicionário da Língua Portuguesa*. 2. ed. ampliada. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1986. p. 124.
- FERROVIA Gaúcha: um século de história. *Revista Refesa*, Brasília, p. 26-27, jan./abr. 1974.
- GIESBRECHT, R. *Trem da Uva*. Disponível em:
<http://www.estacoesferroviarias.com.br/trens_rs/bentogonc.htm> Acesso em: 4 set. 2005.
- GIORDANI Turismo Ltda. *Projeto da Maria-Fumaça de Bento Gonçalves/RS: um retorno ao passado e perspectivas para o futuro*. Bento Gonçalves: s. d. Dossiê.
- NOVA Enciclopédia Barsa. 6. ed. São Paulo: Planeta Intern Ltda., v. 6, 2002.
- PAOLILLO, A. M. *Transportes e turismo: conhecimentos fundamentais para o Bacharel em Turismo no Brasil*. 2001. Dissertação (Mestrado) – Escola de Comunicação e Artes, USP, São Paulo, 2001.
- PREFEITURA Municipal de Bento Gonçalves. *Ferrovia do Vinho*. Bento Gonçalves: s. d. Polígrafo.
- _____. *Estação de Jaboticaba: lendas e túneis*. Bento Gonçalves: s. d. Fôlder.
- _____. *Ferrovia do Vinho*. Bento Gonçalves: s. d. Fôlder.
- _____. *Roteiro turístico: Ferrovia do Vinho: Estação de Jaboticaba*. Bento Gonçalves: s. d. Fôlder.
- _____. *Roteiro turístico: Ferrovia do Vinho: uma opção de lazer*. Bento Gonçalves: s. d. Fôlder.
- _____. *Bento Gonçalves e sua história*. Bento Gonçalves: s. d. Polígrafo.

REFERÊNCIAS CONSULTADAS

- AGUIRRE, R. S. et al. *Recreação e turismo para todos*. Caxias do Sul: EducS, 2003.
- BARBOSA, Y. M. *O despertar do turismo: um olhar crítico sobre os não-lugares*. 2. ed. São Paulo: Aleph, 2001.
- BARRETTO, M. *Manual de iniciação ao estudo do turismo*. 14. ed. Campinas: Papyrus, 2003.
- FARINA, S. *Referências bibliográficas e eletrônicas*. São Leopoldo: Unisinos, 1997.
- GUARESCHI, P. A.; JOVCHELOVITCH, S. (Org.). *Textos em representações sociais*. 5. ed. Petrópolis: Vozes, 1999.
- GUIMARÃES, B. *O vapor nas ferrovias do Brasil*. Petrópolis: [s. n.], 1993.
- LUFT, C. P. *Minidicionário Luft*. São Paulo: Ática, 2000.
- MALRIEU, P. *A construção do imaginário*. Lisboa: Instituto Piaget, 1996.
- MARKONI, M. de A.; LAKATOS, E. M. *Metodologia do trabalho científico: procedimentos básicos, pesquisa bibliográfica, projeto e relatório, publicações e trabalhos científicos*. 6. ed. São Paulo: Atlas, 2001.
- MOLINA, R. M. K. O enfoque teórico metodológico qualitativo e o estudo de caso: uma reflexão introdutória. In: MOLINA NETO, V.; TRIVIÑOS, A. N. S. *A pesquisa qualitativa na educação física: alternativas metodológicas*. 2. ed. Porto Alegre: UFRGS/Sulina, 2004. p. 95-105.
- ORLANDI, E. P. *Análise de discurso: princípios e procedimentos*. 2. ed. Campinas: Pontes, 2000.
- _____. *Discurso e texto: formulação e circulação dos sentidos*. Campinas: Pontes, 2001.
- PÊCHEUX, M. *O discurso: estrutura ou acontecimento*. Trad. de Eni P. Orlandi. 3. ed. Campinas: Pontes, 2002.
- ROLIM, L. C. *Educação e lazer: a aprendizagem permanente*. São Paulo: Ática, 1989.
- RUSCHMANN, D. *Marketing turístico: um enfoque promocional*. 5. ed. Campinas: Papyrus, 2000.
- SACCONI, L. A. *Minidicionário Sacconi da Língua Portuguesa*. São Paulo: Atual, 1996.
- SANTINI, R. de C. G. *Dimensões do lazer e da recreação: questões espaciais, sociais e psicológicas*. São Paulo: Angelotti, 1993.
- SILVA, F. B. da. *A psicologia dos serviços em turismo e hotelaria: entender o cliente e atender com eficácia*. São Paulo: Pioneira Thomson, 2004.
- STEIL, C. A. (Org.). *Horizontes antropológicos: antropologia e turismo*. Porto Alegre: PPGAS/UFRGS, 2003.
- SWARBROOKE, J. *O comportamento do consumidor no turismo*. São Paulo: Aleph, 2002.
- TALAVERA, A. S. Turismo cultural, culturas turísticas. In: STEIL, C. A. (Org.). *Horizontes antropológicos: antropologia e turismo*. Porto Alegre: PPGAS/UFRGS, 2003.

OUTRAS FONTES:

A ITÁLIA em solo gaúcho. *Viagem*, Zero Hora, Porto Alegre, 17 maio 2005. p. 4-7. Suplemento.

BENTO GONÇALVES. Disponível em: <www.bentogoncalves.rs.gov.br> Acesso em: 17 jun. 2004, 10 jan. 2005, 7 jul. 2005 e 10 mar. 2006.

CARLOS BARBOSA. Disponível em: <www.carlosbarbosa.rs.gov.br> Acesso em: 9 jul. 2005 e 4 out. 2005.

GARIBALDI. Disponível em: <www.garibaldi.rs.gov.br> Acesso em: 14 ago. 2005 e 11 fev. 2006.

GIORDANI, Susana Tercila. *O Passeio de Maria-Fumaça: como ele se transforma em objeto de olhar do turista*. 2000. Monografia (Especialização em Gerenciamento do Desenvolvimento Turístico) – Departamento de Ciências Econômicas e Administrativas, CARVI/UCS, Bento Gonçalves, 2000.

GIORDANI TURISMO LTDA. Bento Gonçalves: Altemir Vídeo & Foto. 1 CD com 3 faixas.

_____. *Maria-Fumaça*. Bento Gonçalves: A&S Criação, s. d. Fôlder.

_____. *Maria-Fumaça: um retorno ao passado*. Bento Gonçalves: A&S Criação, s. d. Fôlder.

JATOBÁ, E. O trem e o tempo. *Revista Refesa*, Brasília, p. 22-23, jan./jun. 1975.

JORNAL PIONEIRO. Disponível em: <www.clicrbs.com.br/jornais/pioneiro> Acesso em: 21 ago. 2004.

MAESTRI, M. Imigração italiana: entre a história e o mito. *Pioneiro*, Caxias do Sul, 14 e 15 maio 2005. Caderno Cultura.

MARIA-FUMAÇA. Disponível em: <www.mfumaca.com.br> Acesso em: 15 jun. 2004.

MARIA-FUMAÇA do Inter não veio até Carlos Barbosa. *Jornal Contexto*, Carlos Barbosa, p. 14, 29 jan. 2005.

NA ERA da Maria-Fumaça. *Zero Hora*, Porto Alegre, 25 jan. 2005.

PREFEITURA Municipal de Carlos Barbosa. *A volta da Maria-Fumaça*. Carlos Barbosa: Annunciare, 1993. Folheto.

SANTOS FILHO, J. dos. Ensaio sociológico sobre o fenômeno do lazer em Karl Marx e Paul Lafargue. *Turismo em Análise*, v.15, n. 2, p. 150-165, nov. 2004.

TURISMO e ferrovia na Europa. *Revista Refesa*, Brasília, p. 10-11, maio/jun. 1974.

VALORIZAÇÃO do passado. *Jornal de Carlos Barbosa*, Carlos Barbosa, p. 12, 23 set. 2005.

VIAÇÃO FÉRREA. Disponível em: <www.viacaoferrea.com.br> Acesso em: 30 jul. 2005.

ANEXOS

**ANEXO A – DOCUMENTOS REFERENTES AO PASSEIO TURÍSTICO FERROVIA
DO VINHO**

Figura 1 -

**Figura. A1:** Passagem do passeio turístico Ferrovia do Vinho

Fonte: Acervo fotográfico do ex-prefeito de Bento Gonçalves Aido Bertuol.

A figura A1 refere-se à passagem do passeio turístico Ferrovia do Vinho realizado no trajeto Bento Gonçalves/Jaboticaba.

**Figura A2:** Cartaz do passeio turístico Ferrovia do Vinho

Fonte: Acervo do Museu Histórico Casa do Imigrante de Bento Gonçalves.

Por medidas de conservação do acervo do museu, a figura A2 ilustra uma fotografia do cartaz referente ao passeio turístico Ferrovia do Vinho, feita em 7/10/04.

FERROVIA DO VINHO

A beleza natural, e nostalgia da Maria-Fumaça, as delicias da colônia italiana, a música e o canto dos imigrantes, além da tradição e o folclore gaúcho, em meio à hospitalidade e o carinho do povo de Bento Gonçalves, perfazem este roteiro, que une o passado e o presente.

ESTACÃO BENTO GONÇALVES

**BENTO GONÇALVES
JABOTICABA - RS**

A VIAGEM

PERCURSO: 48 Km
ALTITUDE: Bento Gonçalves - 618 m
Jaboticaba: 131 m
DURAÇÃO DA VIAGEM: 9h15min
SHOWS: Estação de São Luiz - parada de 20 min. Coral típico italiano e Feira de Artesanato
Estação Jaboticaba: - parada de 15 min. Show típico gaúcho.
RETORNO: ônibus (30 minutos)
CAPACIDADE: 4 vagões de 1ª classe
1 vagão de 2ª classe
TUNÉIS: oito
VIADUTOS: seis
A BORDO: Guia e atendimento especial por Comissários e Ferromoças.
PASSEIOS: aos domingos, 9 horas aos sábados (viagens especiais)

Este roteiro representa a integração de

PREFEITURA MUNICIPAL
Bento Gonçalves

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A.

Operacionalização e reservas de bilhetes

BENTO GONÇALVES

SECRETARIA DE TURISMO

Av. Mal. Deodoro, 70
Fone: (054) 252-1088
Ramal: 68

CONSULTE SEU AGENTE DE VIAGENS.

INCLUA NO RETORNO DE SEU PASSEIO A NOSSA CASA.
ESTAMOS AGUARDANDO VOCÊ!

Ao visitar Bento Gonçalves, ou ao retornar do Roteiro Ferrovia do Vinho, você é nosso convidado especial para concluir o passeio fazendo as refeições em nosso estabelecimento, que elaborou especialmente um show para que você e seus amigos possam encerrar sua estada no Município com descontração, alegria e com o que há de melhor na culinária italiana e gaúcha.

RESTAURANTE E CHURRASCARIA

- Serviço completo de 'buffet' c/ espeto corrido
- Capacidade para atender 550 pessoas simultaneamente
- Situado a duas quadras da Estação Ferroviária, local de desembarque no retorno do passeio.
- Fácil estacionamento
- Show especial para passageiros do Roteiro Ferrovia do Vinho

Reservas pelo fone: (054) 252.3278 - Rua Olavo Bilac, 403 - BENTO GONÇALVES - RS

Visite Bento Gonçalves em 1990 • 100 Anos de Emancipação Política do Município • 12 meses de festa.

Figura A3: Exemplo de pôster do passeio turístico Ferrovia do Vinho
Fonte: Biblioteca Municipal Castro Alves de Bento Gonçalves.

A figura A3 apresenta um pôster referente à programação e ao percurso do passeio turístico Ferrovia do Vinho entre Bento Gonçalves e Jaboticaba.

Figura A4: Estu



Fonte: Acervo fotográfico de José Oro.

A figura A4 mostra José Oro acompanhado da equipe de engenheiros da RFFSA na estação de Jaboticaba, com a finalidade de aprovar o projeto de viabilização do passeio turístico Ferrovia do Vinho entre os anos de 1985 e 1986.



Figura A5: Inauguração do passeio turístico Ferrovia do Vinho

Fonte: Acervo fotográfico de Aido Bertuol.

A figura A5 retrata a solenidade de inauguração do passeio turístico Ferrovia do Vinho na estação férrea de Bento Gonçalves, pelo prefeito Aido Bertuol, no dia 26/10/86.

Diga que você ama sua família de um jeito diferente: mandando.

Pacotes nacionais

Nordeste
Inclui 7 noites de hospedagem, com café da manhã diário, traslado ao aeroporto no hotel e do hotel ao aeroporto, passagens nas idades visitadas com guia especializado e atendimento exclusivo em todos os aeroportos.

Natal
Hotel Porto Mirim
Entrada R\$ 301,
Total R\$ 1.498,
9x R\$ 133,

Salvador
Hotel Sol Plaza
Entrada R\$ 389,
Total R\$ 1.928,
9x R\$ 171,

Fortaleza
Hotel Coimbra
Residence Flat
Entrada R\$ 294,
Total R\$ 1.428,
9x R\$ 126,

Recife/Noronha
Recife Monte
pousada domiciliar
Entrada R\$ 535,
Total R\$ 2.668,
9x R\$ 237,

Porto Seguro
Hotel Maripá
Entrada R\$ 198,
Total R\$ 988,
9x R\$ 88,

Recife
Hotel Marilândia
Entrada R\$ 198,
Total R\$ 1.408,
9x R\$ 125,

Resorts e hotéis de praia 10x sem juros

Blue Tree Park
Cabo de S. Agostinho
Entrada R\$ 659,
Total R\$ 3.278,
9x R\$ 291,

Summerville
Porto de Galinhas
Entrada R\$ 664,
Total R\$ 3.328,
9x R\$ 296,

Ocean Palace
Hotel
Entrada R\$ 529,
Total R\$ 2.608,
9x R\$ 231,

Beach Park
Fortaleza
Entrada R\$ 510,
Total R\$ 2.508,
9x R\$ 222,

Salinas do Maragogi
Em Maragogi
Entrada R\$ 525,
Total R\$ 2.668,
9x R\$ 237,

Renaissance
Costa do Saque
Entrada R\$ 567,
Total R\$ 2.808,
9x R\$ 249,

Nordeste Espectacular
16 dias, 14 refeições
Salvador, Aracaju, Maceió, Recife, Olinda, Porto de Galinhas, João Pessoa, Natal e Fortaleza. Inclui: passeios aéreos de Porto Alegre a Salvador e de Fortaleza a Porto Alegre. Ônibus especial de turismo de Salvador a Fortaleza. Guia especializado CVC.

Entrada R\$ 733,
Total R\$ 3.658,
9x R\$ 325,
Total 1 x 1.168



Os contos nasceram à época da construção da ferrovia na Serra e se tornaram lendas com o passar das décadas

Bento Gonçalves Antigas passagens da estrada de ferro guardam lendas e mitos

Nos túneis da história

Bento Gonçalves/Especial
NÁDIA DE TONI

Os anos 40 aos 70, o ramal ferroviário Bento-Jaboticaba levou o progresso a Bento Gonçalves, ligando a cidade ao resto do país.

A época lembrada com nostalgia poderá ser revivida em passeios cujas atrações principais são os túneis abertos nos 48 quilômetros da ferrovia e que inspiraram lendas e mitos.



Raul Salvadori

— Até eu andei namorando nos túneis — revela o aposentado Raul Salvadori, 73 anos.

Ex-cabo do 1º Batalhão Ferroviário, Salvadori ajudou a construir um dos túneis e mora próximo à localidade de Jaboticaba. Para ele, as histórias teriam fatos reais como base.

— O nome do Túnel do Morcego, por exemplo, surgiu porque os soldados sempre precisavam espantá-

los para retomar o trabalho.

Já para a historiadora Assunta De Paris, os mitos têm relação com o medo diário dos operários.

— Os soldados eram obrigados a fazer o trabalho, não tinham opção. Diante do temor, começaram a fantasiar — justifica.

A pujança de Jaboticaba também deixou saudades nos antigos moradores. À época da construção dos túneis, mais de 150 famílias moravam no vilarejo, que contava com armazéns e até uma enfermaria. Hoje, pouco mais de 30 famílias vivem na localidade.

Desde abril de 2004, a Giordani Turismo — empresa que opera a viagem de Maria Fumaça entre Bento Gonçalves e Carlos Barbosa — tem a concessão para explorar com passageiros o trecho até Jaboticaba. Mas para pôr em prática o passeio de trem com duas horas de duração, a Giordani aguarda a liberação de financiamento para recuperar a malha ferroviária.

Entre as obras necessárias à restauração estão a troca de dormentes e trilhos, a desobstrução de túneis e a reforma de estações.

São contos envolvendo corujas, morcegos, e beijos às escondidas.

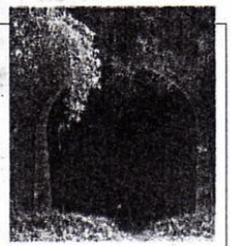
Passagem foi sucesso na década de 80

Os 48 quilômetros de linha férrea entre Bento e Jaboticaba foram construídos pelo 1º Batalhão Ferroviário, que teve sede no município de 1943 a 1971. O trecho atravessa uma das áreas mais acidentadas do Estado, sendo que em 18 quilômetros, 14% do traçado é formado por túneis. Ao todo, são oito túneis, três viadutos e quatro pontes.

Nos anos 80, o passeio era procurado por um grande número de turistas. A Maria Fumaça partia da Estação Ferroviária, no bairro Cidade Alta, e ia costeando a margem do Rio das Antas. O auge ocorreu entre 1986 e 1990, quando o trajeto ficou conhecido em todo o país.

Saiba mais

- > O primeiro túnel é conhecido como Bartira. O nome seria uma referência a uma índia que todos os fins de tarde postava-se sobre uma pedra do local para rezar, à espera de um guerreiro que desapareceu na mata e nunca mais voltou
- > O túnel de número dois ganhou o nome de Bambino, que no dialeto vêneto significa criança pequena. Diz-se que muito antes de sua construção, uma família italiana encontrou no local a imagem de um menino talhada em madeira
- > O maior dos oito é o Túnel do Beijo. Diz a história que os casais que se beijam no local conquistam a felicidade eterna. O mito se iniciou à época da construção, quando os operários começaram a namorar nas fendas do túnel que estava sendo aberto. Depois, todos se casaram
- > O túnel oito ganhou o nome de Morcego. Devido à extensão e demora na construção, famílias de morcegos começaram a se alojar nele. Ao retomar os trabalhos, era preciso espantá-los, e nenhum operário entrava no túnel sozinho



Fonte: Arquivo Público e Histórico Municipal

Cruzeiro marítimo

10x SEM JUROS 3 dias

Pacific
Cruzeiros para Fernando de Noronha e amo todo. Rotas: Recife/Natal/Noronha/Recife. Rotas de 3, 4, 6 e 7 noites.

A partir de
Entrada R\$ 203,
9x R\$ 90,
Preço 4 noites categoria 1* em cabines duplas. Saída 5/abr

Pacotes internacionais 4x SEM JUROS

Ferriados em Buenos Aires
Feriamentos CVC

Tiradentes
3 noites
Hotel Catalinas Suites
A partir de
Entrada R\$ 185,
9x R\$ 82,
Total R\$ 425, de R\$ 925,
Saída 28/abril

Dia do Trabalhador
3 noites
Hotel Catalinas Suites.
A partir de
Entrada R\$ 185,
9x R\$ 82,
Total R\$ 425, de R\$ 925,
Saída 28/abril

Lagos Andinos
12 dias
A partir de **US\$ 1.688**, + taxas
Saídas em abril

Galápagos na Europa
17 dias
Visitando Portugal, Espanha, França, Suíça e Itália.
A partir de **€ 2.593**,
Saída 12/abril
Guia brasileiro desde o Brasil.

Santiago
2 noites
Hotel Príncipe
Voando Aerolíneas
A partir de **US\$ 415**,
+ taxas
Preço para saídas em abril

Flórida
8 dias
Incluindo 4 parques
Hotel Quality Inn
A partir de **US\$ 1.499**,
Saídas 28/abr e 4, 11, 18 e 25/abr

Paris
6 noites
Hotel Le Quarter
Voando TAP
A partir de **€ 1.214**,
Saídas de quarta-feira à domingo até 31/março

Nova York
7 noites
Hotel Roosevelt
Voando TAP
A partir de **US\$ 1.928**,
Saídas em abril

Porto Alegre
Shopping Praia de Belas
Alimentação aos domingos das 14 às 20 horas.
R\$ 3232-3999

Caxias do Sul
Shopping Iguatemi
Alimentação aos domingos, das 14 às 20 horas.
R\$ 3025-6666

Nova Hamburgo
NovoShopping
Alimentação aos domingos, das 14 às 20 horas.
R\$ 3036-8200

Santa Cruz do Sul
SCINE.COM O MÍNIMO. A GENTE LEMBRA VOCE!
WWW.CVC.COM.BR/ufersul

Loja — Rua Simão, 1.870
v. 101
R\$ 4009-2666

Loja — Rua Simão, 1.870
v. 101
R\$ 4009-2666

Loja — Rua Simão, 1.870
v. 101
R\$ 4009-2666

Figura A6: Reportagem: “Nos túneis da história”
Fonte: Jornal Zero Hora, de 26/3/06, p. 52.

A figura A6 retrata a reportagem sobre as histórias dos túneis e pontes do ramal ferroviário Bento Gonçalves/Jaboticaba e, também, a intenção da Giordani Turismo Ltda. em explorar a volta do antigo passeio turístico Ferrovia do Vinho, porém, em novo formato.

ANEXO B: DOCUMENTOS REFERENTES AO PASSEIO DE TREM MARIA-FUMAÇA



Figura B1: Passagem do Passeio de Trem Maria-Fumaça

Fonte: Giordani Turismo Ltda.

A figura B1 mostra a passagem concedida no passeio que a pesquisadora realizou em 11/6/05.



Figura B2: Cartão-postal do trem Maria-Fumaça

Fonte: Giordani Turismo Ltda.

A figura B2 mostra a atual Maria-Fumaça utilizada no Passeio de Trem Maria-Fumaça.

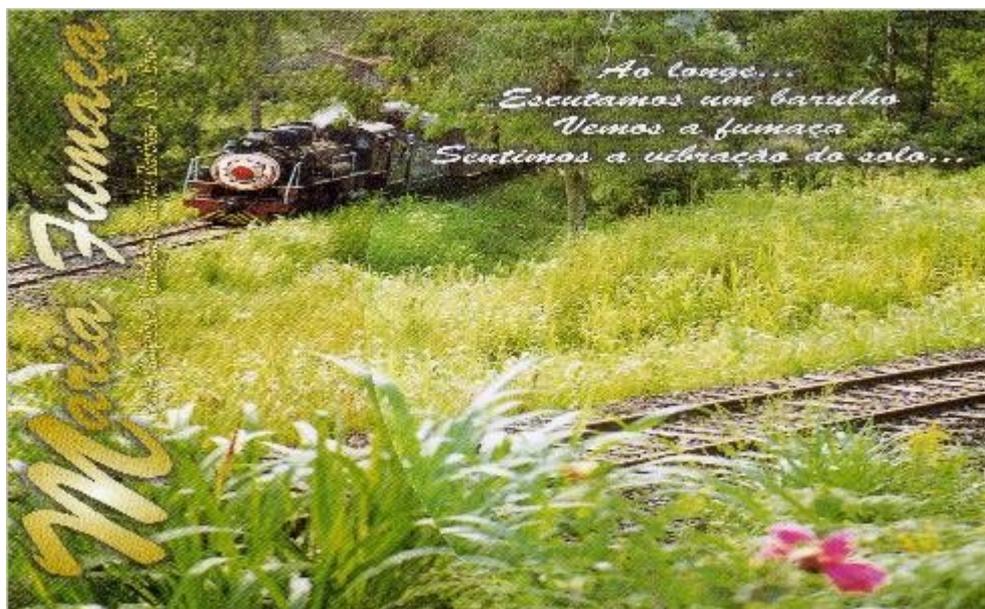


Figura B3: Fôlder do Passeio de Trem Maria-Fumaça: vista externa
Fonte: Giordani Turismo Ltda.

A figura B3 mostra a capa externa de um dos fôlderes do passeio. Concedido à pesquisadora em julho de 2005 pela Giordani Turismo Ltda.



Figura B4: Fôlder do Passeio de Trem Maria-Fumaça: vista interna
Fonte: Giordani Turismo Ltda.

A figura B4 mostra a parte interna do fôlder anteriormente citado.



Figura B5: Certificado de Sistema de Gestão Ambiental
Fonte: Giordani Turismo Ltda.

A figura B5 ilustra o Certificado de Sistema de Gestão Ambiental conferido a Giordani Turismo Ltda., em 2006, pela *Det Norske Veritas*.

Maria Fumaça do Inter não veio até Carlos Barbosa

Colorados barbosenses não conseguiram ver seu time

Uma verdadeira viagem cultural italiana. É o que teve a delegação do Internacional na tarde de sábado, 22, ao fazer o passeio de Maria Fumaça e assistir ao espetáculo Epopéia Italiana Parque Temático, em Bento Gonçalves.

Ao contrário do que estava previsto, a delegação não fez todo o percurso da Maria Fumaça, que termina em Carlos Barbosa, mas só os 10 quilômetros até Garibaldi. A mudança ocorreu em função do treino que aconteceria ainda na tarde de sábado, em preparação ao amistoso que a equipe disputaria no domingo, contra o Esportivo. Tanto que os jogadores já foram ao passeio usando uniforme de treino.

"Nós acertamos que só iríamos até Garibaldi, porque teremos que ir ainda ao parque temático. Se nós fôssemos até Carlos Barbosa e ainda no parque temático, não teríamos tempo para treinar", explicou o gerente administrativo Newton Albuquerque Drummond, o Chumbinho.

Para evitar tumulto e aglomeração em frente aos vagões, a delegação colorada só chegou na hora do embarque, na estação de Bento Gonçalves, às 14 horas. Com isso, a viagem atrasou por 12 minutos.

Os jogadores ocuparam um

vagão inteiro. Junto com eles, estavam jornalistas das emissoras da capital e algumas esposas. Já o técnico Muricy Ramalho, o preparador Paulo Paixão e demais integrantes da comissão técnica se instalaram em outro vagão, tendo a companhia de passageiros comuns. Na mesma viagem, estavam turistas de Belém do Pará, Rio de Janeiro, Bahia, Argentina e Suíça.

A viagem começou e até o início dos shows os jogadores não se mostravam muito à vontade, o que mudou logo com a entrada do repentinista gaúcho Nelson dos Santos que, com sua gaita de 120 baixos, fez versos com os jogadores e agradou em cheio.

A alegria tomou conta do vagão com o músico Rogênio, que apresentou músicas de tarantela, esquentando o clima, com os jogadores se empolgando, principalmente Chiquinho e Labarthe. "O passeio está muito legal, estou me divertindo bastante, dá até para esquecer o cansaço", avaliou Chiquinho.

O entusiasmo aumentou com o ingresso no vagão do Coral Imigrante, que transformou o local num salão de baile. Integrante do grupo, Jadir Boloni, 68 anos, tirou alguns jogadores para dançar. Ela estava radiante pela oportunida-



FESTA: GAITEIRO NELSON DOS SANTOS ANIMOU A VIAGEM DOS JOGADORES COLORADOS

de, já que é uma colorada ferozosa: "Estou realizando um sonho, está sendo muito bom".

Em seguida, o Grupo Teatral Orelhas de Ébano fez a sua apresentação. A próxima e última atração do passeio foi o show gaúcho, com Beto, Laércio e Feijão.

Quarenta e um minutos depois, o trem chegava em Garibaldi e encerrava a primeira etapa do passeio cultural. Na chegada, cada um recebeu uma taça com suco de uva, já que ninguém estava autorizado a ingerir bebida alcoólica. Antes de embarcar de volta para Bento Gonçalves, os jogadores e comissão técnica concederam vários autógrafos. (GLG)



RECEPÇÃO: jogadores, como Élder Granja, concederam vários autógrafos aos torcedores que recepcionaram o clube na estação, em Garibaldi

Conhecendo a saga dos imigrantes

O passeio continuou pelo mundo da cultura italiana na Epopéia Italiana parque temático que, em 40 minutos, contou a saga italiana dos imigrantes de uma forma emocionante, com vídeos e áudio.

O grupo foi guiado por um personagem chamado Lázaro, que junto com Rosa, deixou a cidade de Pedersano em 1875, atravessou o Oceano, enfrentou dificuldades no Brasil e culminou com a criação de Bento Gonçalves. A cada passo de Lázaro, o grupo era transportado por um local do pavilhão, como o navio que trouxe os italianos ao Brasil.

Lázaro também proporcionou a interação com os jogadores. Transformou o jogador Diogo em Genaro, e Labarthe, em sócio. Os dois, com chapéu de palha, foram alvo das gozações dos outros jogadores. Apesar disso, Diogo achou sensacional a brincadeira: "Foi muito legal esse conhecimento da cultura italiana". Labarthe também gostou de integrar o espetáculo: "Foi muito legal para esquecer um pouco do cansaço".

A interação continuou quando Lázaro puxou para dançar uma jornalista que cobria o passeio. O espetáculo encerrou com



ARTISTAS: DIOGO (ESQ.) E MAICON PARISOTO

degradação de uva, bolachas e, novamente, muito suco de uva. No local, os jogadores aceitaram o desafio de vestir roupas típicas. Entre eles, o zagueiro Edinho: "Depois dessa explicação, estamos nos tornando verdadeiros italianos. Tem que participar e cooperar. É aproveitar agora porque depois vem muito trabalho", disse ele, enquanto vestia a roupa, esbanjando muito bom humor.

Outro que se engajou foi o atacante Fernando: "É bom participar, relaxar dos treinamentos". Já o maranhense Clemer

enfatizou o conhecimento da cultura da região onde está jogando: "Valeu conhecer a cultura italiana. Isso é fundamental, especialmente para a gente que vem de fora".

Por fim, após vários autógrafos, a delegação embarcou no ônibus e se dirigiu à Associação Geremina, onde retomou a rotina dos treinos.

TALENTO

Lázaro foi interpretado pelo jovem Maicon Parisoto, 16 anos. Gremista de coração, Parisoto disse que foi uma honra fazer uma apresentação ao Internacional: "Foi um privilégio, bem legal ter mostrado a nossa cultura, apesar de eu ser do

Grêmio, mas é a vida".

De família italiana, o ator disse que também se emociona na hora da apresentação: "É muito emocionante essa história. Os nossos antepassados sofreram e lutaram e hoje o fruto disso tudo está aqui na região, nas cidades de Bento Gonçalves, Garibaldi e Carlos Barbosa".

Apesar de jovem, Parisoto já faz teatro desde os 10 anos de idade e quer seguir carreira. Entretanto, reconhece que trabalhar com teatro na região não é nada fácil: "É difícil, mas aos poucos vai se diversificando". (GLG)

Um pausa na rotina de treinos

A atividade longe dos campos foi uma forma dos jogadores esquecerem por um período o desgastante trabalho físico diário.

Tinga, que antes de começar o passeio demonstrava preocupação com a possibilidade de cansar mais do que relaxar, mudou de opinião: "Não cansou. Deu para descontraí, dar risada com o pessoal, um relax para o que nós ainda temos que fazer".

O recém-contratado Jorge Wagner também achou interessante o passeio: "Com certeza, deu para fugir um pouco desse clima de concentração e dos treinos".

O goleiro André salientou que o passeio e a Epopéia foram um exemplo para quem não é do sul: "Mostra como foi a colonização, as dificuldades que os imigrantes passaram. Para nós, que somos aqui do Sul, serve para reviver nossas raízes". Sobre a temporada, André espera que seja melhor que o ano passado: "Espero muitos títulos".

Por ser estrangeiro, Gavilan disse que, para ele, foi atividade incomum: "Foi importante ver

como surgiu Bento Gonçalves. Foi bonito".

O sempre sisudo técnico Muricy Ramalho aprovou a atividade: "É importante conhecer a cultura italiana, que contribuiu muito para o crescimento do nosso país. Muitos jogadores não conheciam essa história, que temos que preservar". Sobre a pré-temporada, falou que é importante estar sempre em atividade: "Trabalhar sempre, na frente de tudo". Para ele, a equipe só estará no seu ideal dentro de alguns dias: "A gente tem que esperar um pouco mais até que os jogadores que chegaram possam se entrosar".

Para o preparador físico Paulo Paixão, a atividade foi uma boa oportunidade de quebrar o gelo dos treinamentos diários: "Viver as tradições é importante, especialmente para mim, que já passei dos 50 anos". Paixão não tem um prazo para deixar o grupo em seu melhor estado físico: "Vai demorar muito, temos poucos dias de trabalho ainda". (GLG)

Lembranças da infância

Para um dos integrantes da delegação colorada, a Epopéia Italiana foi como um retorno aos tempos de infância. Mário Felipe Peres, o Tata, auxiliar do técnico Muricy,

passou por essa experiência no sábado. Seu pai é de origem espanhola, mas ele tem sangue italiano por parte de sua mãe, que é Franchini.

Tata contou que foi criado em um ambiente igual ao que presenciou na Epopéia: "Minhas tias tinham cantina em São Paulo, com parreirais dentro. Eu tenho muito

vínculo com essa história porque meus bisavós, quando vieram da Itália, trabalharam muito, e meu avô deu sequência".

Tata destacou que sua mãe, de 74 anos, ainda conta histórias dos imigrantes: "Eu me emocionei um pouquinho. Quem tem um vínculo com a história sente muito, quando vê esse espetáculo, como as mortes dos italianos nos navios, o povo trabalhador, a educação e o sentimentalismo. Minha mãe sempre contou e ainda conta isso". (GLG)

Figura B6: Reportagem: "Maria-Fumaça do Inter não veio até Carlos Barbosa"
Fonte: Jornal Contexto, de Carlos Barbosa, em 29/1/05, p. 14.

A figura B6 mostra a reportagem referente ao Passeio de Trem Maria-Fumaça realizado pelos jogadores do Internacional no sentido Bento Gonçalves/Garibaldi/Carlos Barbosa, no dia 22/01/05, porém, os jogadores não fizeram todo o percurso do passeio, permanecendo na estação férrea de Garibaldi.



Figura B7: Capa da reportagem: "A Itália em solo gaúcho"
Fonte: Jornal Zero Hora, em 17/5/05, n. 1.070, Caderno Viagem.

A figura B7 ilustra a capa da reportagem referente aos 130 anos da imigração italiana no Rio Grande do Sul. A capa do Caderno Viagem traz ilustrado o trem Maria-Fumaça, o mesmo que é utilizado no Passeio de Trem Maria-Fumaça.



Figura B9: Reportagem: “A volta da Maria-Fumaça”

Fonte: Biblioteca Municipal Padre Arlindo Marcon de Carlos Barbosa.

A figura B9 apresenta a reportagem que relata o retorno da Maria-Fumaça em Carlos Barbosa através de passeios turísticos a partir do ano de 1993. Não consta data.



Figura B10: Fotografia de animação na plataforma de Bento Gonçalves

Fonte: Acervo fotográfico de Melissa Baccon.

A figura B10 mostra turistas se divertindo na plataforma de Bento Gonçalves. O passeio ocorreu em 27/5/06, à tarde, no trajeto Carlos Barbosa/Garibaldi/Bento Gonçalves.



Figura B11: Fotografia de animação no trem Maria-Fumaça: grupo “Os Gaúchos”
Fonte: Acervo fotográfico de Melissa Baccon.

A figura B11 é uma ilustração da animação do Grupo “Os Gaúchos” animando os turistas no interior do trem Maria-Fumaça. O passeio foi realizado em 27/5/06, à tarde, no trajeto Carlos Barbosa/Garibaldi/Bento Gonçalves.



Figura B12: Fotografia de animação no trem Maria-Fumaça: coral “Imigrante”
Fonte: Acervo fotográfico de Melissa Baccon.

A figura B12 mostra a animação promovida pelo coral “Imigrante” no interior do trem Maria-Fumaça. O passeio foi realizado em 27/5/06, à tarde, no trajeto Carlos Barbosa/Garibaldi/Bento Gonçalves.



Figura B13: Fotografia de animação e degustação na estação férrea de Garibaldi
Fonte: Acervo fotográfico de Melissa Baccon.

A figura B13 apresenta a animação e a degustação de champanhas e sucos de uva que ocorreram na plataforma de Garibaldi. O passeio foi realizado em 27/5/06, à tarde, no trajeto Carlos Barbosa/Garibaldi/Bento Gonçalves.



Figura B14: Apresentação de Ines Rizzardo na plataforma de Carlos Barbosa
Fonte: Acervo fotográfico de Melissa Baccon.

A figura B14 mostra o *show* da cantora Ines Rizzardo na plataforma de Carlos Barbosa ocorrido em 27/5/06, à tarde, durante o Passeio de Trem Maria-Fumaça, no trajeto Carlos Barbosa/Garibaldi/Bento Gonçalves.



Figura B15: Participação da pesquisadora no Passeio de Trem Maria-Fumaça
Fonte: Acervo fotográfico de Valdete Spindler Debenetti.

A figura B15 mostra a participação da pesquisadora em animação no interior do trem Maria-Fumaça ocorrido em maio de 2004, à tarde, durante o trajeto Bento Gonçalves/Garibaldi/Carlos Barbosa.

ANEXO C – INSTRUMENTOS UTILIZADOS NA COLETA DE INFORMAÇÕES

- Doc C1** Entrevista com Dirceu Honorato
- Doc C2** Entrevista com José Ernesto Morgan Oro
- Doc C3** Entrevista com Aido José Bertuol
- Doc C4** Entrevista com Susana Giordani
- Doc C5** Entrevista com Ivo Da Rold
- Doc C6** Entrevista com Antônio Cettolin
- Doc C7** Entrevista com Ivane Fávero
- Doc C8** Entrevista com Valquiria Ferla
- Doc C9** Entrevista com funcionária da Giordani Turismo Ltda.
- Doc C10** Entrevista com João Antonio Winckler
- Doc C11** Roteiro de entrevista com animadores lúdicos
- Doc C12** Roteiro de entrevista com alunos do Programa de Mestrado em Turismo/UCS
- Doc C13** Questionário aplicado a turistas oriundos de pacotes turísticos fechados e com professores de uma escola do Vale do Taquari/RS
- Doc C14** Questionário aplicado a turistas crianças
- Doc C15** Memorial descritivo elaborado por aluna do Programa de Mestrado em Turismo/UCS
- Doc C16** Nota de campo elaborada pela pesquisadora

Doc C1 Entrevista com Dirceu Honorato²¹

Valdete – Qual era a sua função na época?

Honorato – Eu era auxiliar de manobrista.

Valdete – Qual era a função do manobrista?

Honorato – O manobrista engatava os vagões uns nos outros com a ajuda de um maçarico porque a gente fazia isso de noite.

Valdete – Como era o trabalho na época?

Honorato – A gente levantava às 4 horas da manhã, acordava o pessoal para limpar os trilhos durante o dia e depois não se fazia mais nada... (risos) e aquecia a água para a Maria-Fumaça funcionar.

Valdete – Como era a segurança do trabalho, se é que havia?

Honorato – Não havia nenhuma segurança, não se usava nenhum equipamento de segurança, era “nós e Deus”. Olha só aquele ali. Perdeu um braço e uma perna num acidente quando a gente trabalhava. Ele caiu em cima da máquina.

Valdete – Naquela época, os trilhos tinham a fama de ser perigosos?

Honorato – Os trilhos eram perigosos porque a estrada era recém-construída, havia pedras no meio dos trilhos, dos barrancos caídos, com pessoas a bordo. Aí, se parava o trem e retirava as pedras. Apesar das dificuldades, era uma época fantástica, pena que não volta mais. Fizemos muitos amigos. Uma época que não se esquece mais. As dificuldades eram desafios na época.

Valdete – O que a Maria-Fumaça transportava?

Honorato – Combustível, ferramentas e principalmente equipamentos para o trabalho.

Valdete – Que tipo de lenha era utilizada?

Honorato – Era usado o nó de pinho. Este era o combustível da Maria-Fumaça. A velocidade da Maria-Fumaça dependia do tipo de lenha que era usada. E do tempo que se dispunha para chegar ao destino. Quanto mais pressão, mais potência. Quanto mais seca a lenha, mais fogo, mais poder calorífico. E era preciso também cuidar do nível de água porque esquentava a chapa, isso fazia a resistência da Maria-Fumaça.

Valdete – Como era o trabalho em Jaboticaba?

Honorato – A gente saía do Km²² de manhã até a esplanada em cima do caminhão caçamba para fazer a manutenção, para deixar ela no capricho, ilustradinha...

Valdete – Quanto tempo levava de Jaboticaba a Lages?

Honorato – Três dias do Km até Lages, de Maria-Fumaça.

Valdete – O trem passava regularmente em Jaboticaba na época?

Honorato – Sim, levava a carga à noite; de dia era a manutenção.

Valdete – Quanto tempo o senhor trabalhou nessa estrada de ferro?

Honorato – De 10 meses a um ano, o tempo que a gente servia no Exército.

Valdete – Que outras características as Maria-Fumaça da época tinham?

Honorato – Quanto maior o número dela, maior a potência. Em Lages havia a Maria-Fumaça 703 constituída de 8 a 10 vagões. Era usada para o trabalho. Era da Alemanha. Em Jaboticaba era da série 500, também da Alemanha. Havia a inscrição nelas da sua procedência, origem, potência.

Valdete – A quem o senhor atribui os feitos da construção dessa estrada de ferro?

Honorato – Ao 1º Batalhão Ferroviário, sem dúvida, porque foi o 1º Batalhão que construiu a estrada de ferro na região.

Valdete – Quais foram algumas das dificuldades encontradas na época?

Honorato – O Exército mandou a gente fazer este serviço porque a gente servia ao Exército. Não havia água potável para beber, só água do rio. Peguei até hepatite.

Valdete – Qual é a lembrança positiva dessa época?

Honorato – Horário e disciplina. E as amizades também.

Dirceu Honorato

²¹ Ex-ferroviário que participou da construção e manutenção da estrada de ferro na localidade de Jaboticaba. Jaboticaba, localidade do Distrito de Tuity em Bento Gonçalves, foi o local em que se desenvolveu o passeio turístico Ferrovia do Vinho. A entrevista foi concedida em 31/10/04 no 5º Encontro Anual dos Ex-Ferroviários da Turma de 1969, acontecido em Farroupilha/RS.

²² Havia a designação Km1 e Km2 que formavam duas linhas de trilhos. Km1 compreendia o trecho entre Bento Gonçalves a Veranópolis; Km2 compreendia o trajeto entre Bento Gonçalves e Vacaria. Esses dois trechos formavam o famoso “Y”. Era um trecho muito acidentado e movimentado. Devido às suas características geográficas, dificultava a manobra do trem.

Doc C2 Entrevista com José Ernesto Morgan Oro²³

Valdete – Quem idealizou o passeio Ferrovia do Vinho? Quando começaram a acontecer os passeios?

Oro – Quem idealizou o passeio fui eu mesmo, toda a idéia do passeio, assim como o seu formato, a busca por patrocinadores, o pedido da concessão do passeio junto à Rede Ferroviária Federal na pessoa do Sr. Osiris Guimarães. Naquela época, eu era o Secretário de Turismo de Bento Gonçalves. O primeiro passeio, o passeio de inauguração, aconteceu em 26 de outubro de 1986 no trajeto compreendido entre Bento Gonçalves a Jaboticaba.

Valdete – Quem aprovou a viabilidade do passeio?

Oro – Eu enviei uma carta ao engenheiro Osiris Guimarães da Rede Ferroviária Federal no Rio de Janeiro com o objetivo de fazer o passeio. Os engenheiros Mainard e Brambila fizeram o estudo de viabilização, que mais tarde, deram o OK à idéia.

Valdete – O que originou no passeio de trem Maria-Fumaça?

Oro – A estrada de ferro estava parada, havia pessoas que “choravam” por não haver mais o trem, nós tínhamos uma bela paisagem natural, produtos típicos reconhecidos pela população em geral, como o vinho, a uva e o queijo. Então pensei: vamos fazer alguma coisa para chamar os turistas para cá, vamos resgatar o passeio de trem!

Valdete – Naquela época, os passeios de trem Maria-Fumaça já tinham o formato que têm hoje com as animações?

Oro – Primeiro procurou-se restaurar os vagões ainda em Porto Alegre, depois vieram para Bento. Procurei auxílio da iniciativa privada na recuperação dos trens como a Carraro, a Todeschini, sempre preservando sua originalidade. Já havia corais aqui na cidade, então pensei em aproveitá-los com o objetivo de resgatar a cultura italiana e a gaúcha. Naquela época, dava-se aos turistas lanches e frutas da época. Na Páscoa, dava-se bombom, coelhinho. No Natal, davam-se Papai Noel e balas. Eu mesmo fui Papai Noel várias vezes. Desde o início, o passeio foi idealizado com animação. A diferença é que hoje é dado uma taça de vinho e champagne.

Valdete – O passeio naquela época visava ao lucro? Como ele se caracterizava?

Oro – Na época, quem tocava o passeio era a prefeitura, ou seja, a Secretaria de Turismo, e não visava ao lucro. Os turistas pagavam uma quantia irrisória pelo passeio, até as excursões pagavam pouco. O trem partia da Estação Férrea de Bento às 9 horas da manhã e seguia em direção a Jaboticaba. Era um passeio longo, que durava mais de três horas, cerca de 48 km. Neste passeio, o trem passava por 7 pontes e 8 túneis que chegavam até a dar medo, fora a paisagem que era muito linda. Era muito emocionante o passeio!

A passagem da época era furada por um perfurador. Daí então, o turista apresentava a passagem e entrava no trem. Assim que era feito o controle.

Valdete – Quem foram as pessoas que participaram do primeiro passeio?

Oro – Além de mim, o prefeito Aido Bertuol, outras pessoas de outros setores da prefeitura, patrocinadores, ferroviários, maquinistas, pessoal da imprensa, enfim, vários convidados.

Valdete – Como era a Maria-Fumaça?

Oro – Era uma locomotiva a vapor modelo Mikado 153 ficando a de modelo 156 que é a atual. É composta por cinco vagões mais um de bagageiro onde se guardavam as malas, mercadorias e servia como uma segurança a mais aos passageiros no caso de batidas.

Valdete – A quem mais o senhor atribui o sucesso do passeio?

Oro – Bem, não posso deixar de falar do 1º Batalhão Ferroviário. Foram seus ferroviários que construíram a estrada de ferro aqui nesta região. O trajeto entre Bento e Jaboticaba foi muito difícil por causa das dificuldades naturais encontradas como as rochas e o difícil acesso. Pela estrada de ferro escoava grande parte da produção econômica da época que seguia via trem até Montenegro onde lá seguia via fluvial até a capital. Este trajeto fazia parte do Tronco Principal Sul que fazia ligação com o resto do País. O Batalhão ficou aqui até 1976, depois se transferiu para Lages.

Valdete – Por que aconteceu a interrupção do passeio?

Oro – Porque a ALL, América Latina Logística, é a nova concessionária que explora os trilhos de trem. As linhas deficitárias foram cortadas e, naturalmente sendo substituídas pelo transporte rodoviário. A rede ferroviária federal é dona da via férrea, ou seja, tem o patrimônio. A Giordani tem a concessão para realizar o passeio turístico de Maria-Fumaça entre Bento e Barbosa. Também tem a concessão para Jaboticaba, mas por apresentar ainda falta de segurança, neste trajeto o passeio não se realiza mais.

Valdete – Como foi o primeiro passeio até Carlos Barbosa?

Oro – Como havia caído uma barreira no antigo trajeto, resolveu-se fazer o passeio até Carlos Barbosa. Quando o trem estava chegando a Barbosa, o trem começou a apitar sem parar: foi um alvoroço! Até a igreja esvaziou (estava ocorrendo a tradicional missa). Isto se deu em 1987. O passeio começou a se tornar popular e até que ficou parado uns três anos, 88, 89, 90 por aí e sendo que mais tarde foi reativado de novo.

José Ernesto Oro

²³ Idealizador do passeio turístico Ferrovia do Vinho. Entrevista concedida em 14/8/04.

Doc C3 Entrevista com Aido José Bertuol²⁴

Valdete – Como surgiu a idéia de implantar o passeio turístico Ferrovia do Vinho? De quem foi a idéia?

Bertuol – A idéia foi do Sr. José Oro. Ele tinha o sonho de tornar realidade uma chamada de turismo para Bento. Ele queria que o setor de turismo do município se desenvolvesse, aí então teve a idéia de criar um passeio de trem em Jaboticaba. Aproveitou a oportunidade de que havia os trilhos, então era possível “soltar” os trens nos trilhos. Ele enviou um ofício ao sr. Osiris Guimarães que era o responsável por este trecho da ferrovia e que trabalhava na Rede Ferroviária para solicitar o passeio sendo que mais tarde foi atendido, ou seja, Osiris aprovou a viabilidade do passeio. A partir daí começou a se desenvolver os passeios. Os trens estavam em Porto Alegre. Foram restaurados e transferidos para cá. Isso por volta de 1969, 1970, não lembro bem.

Valdete – A prefeitura na época contou com o apoio da iniciativa privada? Se sim, quais?

Bertuol – Sim. A prefeitura tinha pouco dinheiro e tinha muitas dívidas. A Todeschini, a Carraro colaboraram e em troca solicitaram que divulgassem o nome delas dentro do trem. As empresas queriam mesmo ajudar porque viam que o turismo seria bom para Bento Gonçalves. Porém, essa divulgação não foi muito bem aceita porque descaracterizaria o trem.

Valdete – Onde e com quem está o projeto de criação e concessão do Passeio de Trem Maria-Fumaça do antigo e do atual?

Bertuol – Não foi feito um projeto de criação do passeio, foi mais no improviso, a rede “vistoriou” e deu o “ok” para operar. Na época, os trens funcionavam normalmente. A Maria-fumaça já estava no caminho. Quem concedeu a viabilidade do passeio antigo foi o Osiris Guimarães. O passeio ocorria somente no domingo com saída às 9 horas da estação férrea de Bento. A viagem durava cerca de duas horas porque percorriam um trecho de 46 km. Os turistas retornaram de ônibus. Os senhores Mainard e Brambila foram as pessoas que fizeram o estudo de viabilidade do passeio. Este estudo deve estar na Rede Ferroviária ou na prefeitura daqui. O Mainard era engenheiro em Porto Alegre da RFFSA e o Brambila era engenheiro do Patrimônio Histórico da Ferrovia. Sobre o atual deve estar com a Giordani.

Valdete – Quem foram os passageiros do primeiro passeio?

Bertuol – Como era um evento inédito, havia autoridades como juiz, promotor, comandante pessoal do CIC, do CDL, pessoas convidadas, prefeitos da região daquela época, pessoal da Viação Férrea, patrocinadores ligados à iniciativa privada.

Valdete – O passeio Ferrovia do Vinho inspirou o atual Passeio de Trem Maria-Fumaça?

Bertuol – Sim.

Valdete – Que documentos (jornais, fôlderes, fotos, passagem dos primeiros passeios, você tem da época)?

Bertuol – Eu tenho algumas fotos. Até trouxe-as para ti. Aqui estão.

Valdete – Qual foi o período da gestão municipal em que se criou o passeio?

Bertuol – Coincidentemente, o primeiro passeio, o Ferrovia do Vinho na minha primeira gestão de 1985/1988. O atual passeio, na minha segunda gestão de 1993/1996.

Valdete – Vocês teriam o primeiro fôlder, a primeira passagem, o primeiro cartaz do passeio?

Bertuol – Acredito que eu tenha.

Valdete – A ata de abertura ou de inauguração do passeio com a assinatura dos presentes, com quem está?

Bertuol – Talvez esteja no Arquivo Histórico. Não se teve a preocupação inicial de guardar essas informações.

Valdete – Na época da inauguração, quem “operava, comercializava” o passeio?

Bertuol – Deve estar tudo na prefeitura.. O passeio não tinha fins lucrativos. O objetivo era fomentar o turismo para o futuro de Bento Gonçalves.

Valdete – O projeto do passeio chegou a entrar na Câmara de Vereadores?

Bertuol – Não entrou.

Valdete – Quais são as características da antiga Maria-Fumaça que operava no passeio Ferrovia do Vinho com a atual?

Bertuol – Antigamente era a Mikado 156, que hoje está em Santa Catarina. Atualmente é a Mikado 153 e Yung 4, ambas movidas a carvão mineral. A Maria-Fumaça de antigamente possuía cinco carros e hoje possui seis carros, incorporando um novo devido ao local ser menos acidentado.

Valdete – Na época da inauguração a imprensa participou?

Bertuol – Sim, os jornais Semanário e Gazeta de Bento Gonçalves. O “Carraro” na época era o fotógrafo, hoje ele trabalha na Justiça do Trabalho de Caxias do Sul.

Aido Bertuol

²⁴ Ex-prefeito de Bento Gonçalves nas gestões de 1985/1988 e 1993/1996. Entrevista concedida em 27/7/05.

Doc C4 Entrevista com Susana Giordani²⁵

Valdete – Foi feito um projeto de viabilização ou de concessão do passeio turístico de Maria-Fumaça?

Susana – Não foi feito um projeto de idealização. Foi lançado um edital para empresas que se interessassem em explorar os trilhos. Apenas a Giordani se apresentou como candidata, o que lhe conferiu o direito de explorar o trajeto. A Rede Ferroviária liberava os trens e os trilhos para transportar pessoas. Era a Rede que fazia a manutenção.

Valdete – Como se pensou o formato do atual passeio?

Susana – No início eram somente duas atrações: um coral, que se apresentava dentro do trem e uma banda na estação férrea de Bento Gonçalves e que também se apresentava dentro do trem. Com o tempo, no dia-a-dia, fomos sentindo que deveríamos oferecer mais atrações.

Valdete – Qual é a relação entre os primeiros passeios de trem Maria-Fumaça que ocorriam em Jaboticaba denominados Ferrovias do Vinho com o atual passeio *Um retorno ao passado*?

Susana – O passeio de Jaboticaba estava focado “para fora”, ou seja, incentivava-se que o turista apreciasse a beleza que é exuberante, com seus túneis e pontes. Nesse passeio já havia apresentação de um coral que, se não me engano, era na Estação de São Luiz e onde era possível comprar peças de artesanato. O atual passeio está focado “para dentro”, ou seja, como o atual trajeto não dispõe da beleza da paisagem natural do passeio Ferrovias do Vinho, visou-se fixar a atenção do público para as atrações que ocorrem dentro do trem, valorizando-se a cultura ferroviária garantida pelas atrações lúdicas. Acreditamos que quando o turista interage, participa, ele se sente mais satisfeito e ele não esquece este momento que se torna uma memória inesquecível.

Valdete – Quanto ao histórico do passeio, o que você tem a dizer?

Susana – Te enviarei um breve resumo referentes a aspectos do passeio em breve.

Valdete – Você tem o primeiro convite ou fôlder do passeio, o primeiro cartaz, a primeira passagem do passeio?

Susana – Na época não tínhamos essa preocupação, até porque não pensávamos que o passeio teria a dimensão que tem hoje. Posso te oferecer alguns fôlderes mais recentes e até um CD que retrata um pouco do histórico do passeio.

Valdete – A idéia da criação do passeio passou pela prefeitura, Câmara de Vereadores? Quem foi o idealizador do passeio atual?

Susana – Não. Esses órgãos foram apoiadores da iniciativa. A prefeitura de Bento Gonçalves doou os dormentes. Em 1997, a RFFSA foi privatizada. Como a Giordani venceu o edital, ela passou a assumir a ferrovia, ou seja, a manutenção do trajeto, os maquinistas, os foguistas são funcionários da Giordani. A Giordani Turismo Ltda. foi a idealizadora do atual passeio.

Valdete – Você poderia fornecer o fluxo de turistas de 1993 a 2004 que fizeram o passeio ao mês, ao ano como um estudo da demanda turística pelo passeio?

Susana – Esses dados não costumamos fornecer, pertencem à empresa.

Valdete – A que você atribui o sucesso do passeio?

Susana – Conseguimos criar e inovar bastante. Conseguimos nos colocar no lugar do turista, no sentido de não frustrar as expectativas do turista, ou seja, “ver o que o turista vê”.

Valdete – Que sugestão você teria a dar como *problema de pesquisa* que você, como promotora do evento sente a necessidade em resolver?

Susana – Minha preocupação é quanto à interação do turista, ou seja, que ele tenha interação, porque ele não é somente um espectador, ele participa, ele faz parte do passeio, que é o gancho principal porque o turista interage com os atores dos teatros, com os corais, se emociona, canta, dança, ri. A interação faz despertar todos os sentidos do turista, que é a chave do sucesso.

Valdete – Além da Giordani, há mais promotores do evento passeio de Maria-Fumaça?

Susana – Sim, a própria mídia.

Valdete – Quando você começou a “pensar” o passeio, contou com a assessoria de pessoas ligadas à ferrovia?

Susana – Com o pessoal mesmo da ferrovia, maquinistas, mecânicos.

Valdete – A volta do passeio em Jaboticaba poderá ou irá ofuscar o brilho do atual passeio?

Susana – Não. Em Jaboticaba será um produto diferenciado do atual, acontecerá em dias diferentes e não será através de uma locomotiva Maria-Fumaça.

Valdete – O passeio de Jaboticaba inspirou o atual passeio?

Susana – No início, talvez mas depois começou a andar sozinho em vista da experiência adquirida.

Valdete – O Passeio de Trem Maria-Fumaça já está incluído no pacote dos grupos que vêm em excursão?

²⁵ Proprietária da agência de turismo Giordani Turismo Ltda. e gestora do Passeio de Trem Maria-Fumaça. Entrevista concedida em 27/7/05.

Susana – Todos os passeios estão inclusos nos pacotes e nos roteiros da viagem. São 330 turistas por viagem no passeio de trem Maria-Fumaça. Há também aquela agência que vem aleatoriamente e decide fazer o passeio, já outros vêm sempre.

Valdete – Há a possibilidade de comprar o pacote sem o passeio?

Susana – Sim.

Valdete – Para a Giordani é mais vantajoso comercializar o passeio com pacotes que ofereçam o passeio ou “vendê-lo” avulso? No caso de comprar o passeio avulso, os grupos se organizam para comprá-lo depois?

Susana – No aspecto de *marketing* é mais vantajoso. O jornal local, a revista acabam vendendo o passeio e acabam se tornando parceiros. Mas também precisamos dos públicos menores como aqueles que vem com a família, estudantes. Alguns “nonos” para focar as crianças, decoraram a estação férrea de Bento com bandeirinhas, os atores dos teatros apresentaram peças teatrais enfocando o tema São João no sentido de variar a atração, mas a gastronomia é a mesma, porque precisamos contemplar todos os tipos de público.

Valdete – A Giordani está preparada para substituir os “nonos” quando não puderem mais ser animadores lúdicos?

Susana – Sim. Havia a Banda do Quincas, seu Quincas faleceu, mas a banda continuou. Surgirão outros artistas. Os mais jovens já estão se interessando mais pela questão, podemos verificar nos corais se há pessoas mais jovens atuando.

Valdete – O que representa o passeio de Maria-Fumaça para a região, para os animadores lúdicos, para as pessoas da comunidade linkadas com a questão cultural?

Susana – Para a região: falar de Bento Gonçalves, Garibaldi e Carlos Barbosa, as pessoas associam à Maria-Fumaça. Divulga uma imagem positiva e de referência. Ajuda a desenvolver o turismo na região e a economia também. O número de leitos e número de visitantes fazendo-se um comparativo antes e depois que o passeio passou a existir. É possível verificar que houve crescimento nessa área, comparando-se apenas estes dados já se percebe a importância da Maria-Fumaça na região. É comum os turistas associarem a Maria-Fumaça com a Serra gaúcha. Quando a Rede Ferroviária fez greve, os hotéis ficaram vazios, porque os turistas que tinham feito reservas cancelaram, porque, devido à greve, não haveria passeio. Isso durou uns 15, 20 dias. O passeio ajuda a incrementar o turismo da região, porque traz turistas para cá.

Para os animadores lúdicos, há uma valorização maior deles como pessoa principalmente os de mais idade porque se sentem úteis. A valorização financeira: qual é o evento que proporciona a eles se apresentarem à tarde? É um dinheiro extra. Quanto a valorização artística eles consideram o passeio uma *vitrine* para eles mesmos.

Para a comunidade em geral, o passeio é uma referência positiva. A relação da comunidade com o trem é muito boa, as pessoas param, abanam para os turistas quando o trem passa. Estamos buscando a certificação ISO 9001, versão 2000 e 14000, versão 2004 que faz uma análise das partículas da fumaça da Maria-Fumaça principalmente pela 14000, que faz referência ao meio ambiente. A Mikado 153 operava em Jaboticaba e hoje está em Tubarão. A Mikado 156 é a que opera hoje e também a Yung 4.

Valdete – Qual é a clientela do passeio de Maria-Fumaça?

Susana – A maioria são turistas da Grande São Paulo e, em termos de animação, são mais receptivos e turistas da grande Porto Alegre, principalmente aos sábados e no inverno. Há bastantes turistas mineiros, cariocas, os nordestinos estão começando a chegar, os catarinenses, que vêm em virtude do Natal Luz de Gramado. Estes são mais no final do ano. Em outubro e novembro são mais estudantes (crianças e adolescentes).

Doc C5 Entrevista com Ivo Da Rold²⁶

Valdete – O que o senhor sabe sobre o Passeio de Trem Maria-Fumaça?

Ivo – Em 1993 a Maria-Fumaça foi reativada para fins turísticos até Carlos Barbosa. Nessa época aconteceu a idealização do projeto que foi enviado a RFFSA sendo que a prefeitura enviou os documentos. Osiris Guimarães, engenheiro da Rede Ferroviária, aprovou a viabilidade do passeio. Os bens referentes à ferrovia estão na Rede Ferroviária sendo que o Ministério da Fazenda e dos Transportes está vendendo aos poucos os bens precatórios. A década de 1990 foi marcada pela concessão da malha ferroviária do Paraná até o Rio Grande do Sul. A ALL é a entidade que melhor pode falar sobre isso. A Giordani recebeu o direito explorar a trecho Bento Gonçalves/Carlos Barbosa para fins turísticos durante vinte anos.

Valdete – O que se pode fazer para tornar a área de Jaboticaba mais atrativa?

Ivo – Colocar mais atrativos, estruturas, parques temáticos, restaurante colonial, pousada no trecho entre Bento Gonçalves e Jaboticaba.

Valdete – O que a prefeitura enquanto Poder Público faz para incrementar o turismo em Bento Gonçalves e região?

Ivo – É preciso movimentar o “trade turístico”, o produto turístico âncora porque é o único no Rio Grande do Sul, que repercute sobre outros produtos turísticos de modo que o destino turístico de Bento seja conhecido.

Valdete – Qual é o produto turístico mais importante e atraente de Bento Gonçalves?

Ivo – Primeiro é o Vale dos Vinhedos, segundo são os turistas que associam a região primeiro ao vinho e em terceiro, os turistas associam a região à Maria-Fumaça.

Valdete – Qual é o tempo de permanência dos turistas em Bento Gonçalves?

Ivo – De dois a três dias os turistas ficam em Bento Gonçalves. Os meses de junho e julho são considerados de alta temporada turística. Bento Gonçalves recebe em média 800 mil visitantes ao ano. No ano de 2005, a Cooperativa Aurora recebeu 200 mil visitantes e a Maria-Fumaça, de 80 mil a 100mil visitantes.

Valdete – Que tipo de turismo mais movimenta Bento Gonçalves?

Ivo – O turismo de eventos. São mais de 500 eventos ao ano. É muito forte em Bento maior até que o turismo de lazer. É preciso criar um *mix* voltado mais para jovens e crianças, é preciso pensar neles. É preciso “vender Bento”, ou seja, o que se oferece aos jovens e crianças. O *Passeio de Maria-Fumaça* e os *Caminhos de Pedra* são produtos turísticos muito focados para a terceira Idade na baixa temporada.

Valdete – Quais são os produtos turísticos de maior destaque em Bento Gonçalves?

Ivo – Primeiro é o *Vale dos Vinhedos*, segundo a *Maria-Fumaça*, em terceiro os *Caminhos de Pedra* e em quarto, os eventos que acontecem seguidamente aqui.

Valdete – Como o Poder Público vê a Maria-Fumaça?

Ivo – Primeiramente a vê como um produto turístico único no Rio Grande do Sul e segundo porque é atraente, ou seja, é um atrativo que provoca nostalgia e retorno ao passado em adultos, jovens, crianças e idosos. É um produto turístico diferente que desperta curiosidade.

Valdete – Como a população local vê o Passeio de Trem Maria-Fumaça?

Ivo – Como um produto turístico forte para o turismo e economicamente. Constrói uma imagem positiva do passeio. No museu municipal, deve haver a mostra *Caminhos de Pedra* com fotos que mostram a construção da ferrovia, quando o trem era o início do desenvolvimento.

Valdete – De que forma sente-se o retorno econômico com a atividade turística aqui no município?

Ivo – Para cada 100 mil, R\$ 880,00 retorna de cada pessoa (em pernoite, restaurante, comércio, ...).

Valdete – De que forma a Prefeitura Municipal de Bento Gonçalves se envolve com o passeio da Maria-Fumaça?

Ivo – A prefeitura conhece o produto Maria-Fumaça, os artistas, mas o acompanhamento maior é da Giordani Turismo. Reclamações a prefeitura recebe mas entra em contato com a Giordani.

Valdete – Qual é a participação da prefeitura no atual formato do passeio?

Ivo – A prefeitura iniciou os primeiros passeios entre Bento e Jaboticaba, quando caíram barreiras, a prefeitura ajudou. Atualmente, a prefeitura só ajuda a viabilizar a iniciativa privada.

Ivo Da Rold

²⁶ Secretário de Turismo de Bento Gonçalves na gestão 2005/2008. Entrevista concedida em 18/9/05.

Doc C6 Entrevista com Antônio Cettolin²⁷

Valdete – De que forma o Poder Público vê o Passeio de Trem Maria-Fumaça?

Cettolin – O Poder Público vê como uma integração entre Bento Gonçalves, Garibaldi e Carlos Barbosa. É um exemplo de turismo regional integrado, mostrando o potencial de Garibaldi, colocando o produto de Garibaldi para ser conhecido. O Poder Público faz a sua parte procurando “retirar” as favelas em torno dos trilhos e oferecendo habitação popular a preços modestos a estas famílias. Estamos lutando para melhorar a sinalização da cidade colocando placas com o auxílio do governo federal.

Valdete – De que forma a população de Garibaldi vê o passeio? Gosta do fluxo de turistas ou se sente incomodada?

Cettolin – Todo mundo fala bem. Elogiam. É preciso tirar mais proveito da Maria-Fumaça, para permanecer os turistas mais tempo na cidade. A população fala muito bem e positivamente.

Valdete – De que forma o passeio contribui para o município em termos econômicos e turísticos?

Cettolin – A Maria-Fumaça é uma marca de Garibaldi. O DVD que a dupla Chitãozinho & Xororó gravou dentro da Maria-Fumaça, promove o passeio e a cidade de Garibaldi também porque aconteceu aqui. Tá na capa do DVD. Em termos econômicos, os turistas vêm com o pacote que compram, depois do passeio, fazem a Rota dos Espumantes, compram produtos de Garibaldi. Em torno de 120 mil turistas por ano vem com pacotes em ônibus de excursão. Muitos deles almoçam no restaurante da Fenachamp. Pernoite são poucos. O hotel deve fazer parte do pacote.

Valdete – Os turistas associam o passeio a Garibaldi?

Cettolin – Sim. Muito dizem: “eu fiz a Maria-Fumaça e conheci Garibaldi”.

Valdete – Os turistas que vêm a Garibaldi, vem motivados, principalmente pelo passeio de Maria-fumaça ou não?

Cettolin – Acho que é pelo pacote. A associação de bebida com a Maria-Fumaça.

Valdete – A pouca permanência dos turistas em Garibaldi durante a parada na estação férrea, não traz prejuízos ao município?

Cettolin – Traz. Principalmente o pouco tempo que é muito limitado.

Valdete – Quando começou a ser realizado o passeio, quais os impactos econômicos e sociais para a população e o município de Garibaldi?

Cettolin – Maior divulgação de Garibaldi porque tínhamos o esqui, hoje não temos mais o esqui.

Valdete – Como você vê ou caracteriza o Passeio de Trem Maria-Fumaça?

Cettolin – É tão bom, é muito marcante e é um produto regional.

Valdete – Quem teve a idéia de criar este produto turístico?

Cettolin – O Cizilotto foi um grande incentivador da criação do passeio de Maria-Fumaça, principalmente para Garibaldi.

²⁷ Prefeito de Garibaldi na gestão 2005/2008. Também foi prefeito nesse município na gestão 2001/2004. Entrevista concedida em 18/4/06.

Doc C7 Entrevista com Ivane Fávero²⁸

Valdete – De que forma o Poder Público vê o Passeio de Trem Maria-Fumaça? Incentiva-o?

Ivane – Sim, incentiva. No início a comunidade não tinha entendimento quanto ao passeio da Maria-Fumaça. O passeio contribui na divulgação de Garibaldi, atrai turistas a Garibaldi. Muitos vêm almoçar no restaurante da Fenachamp. A Maria-Fumaça atrai em média 60 mil turistas ao ano. Os turistas visitam vinícolas. O projeto turístico *Passadas* acompanhado de guias também contribui para a permanência do turista na cidade. Os grupos locais, da região permanecem em torno de cinco horas. Os grupos vindos de Gramado, três horas. Sim, o passeio beneficia Garibaldi.

Valdete – De que forma a população de Garibaldi vê o passeio? Gosta do fluxo de turistas ou se sente incomodada?

Ivane – A população dizia que não trazia benefícios a Garibaldi. Hoje, já mudou muito, principalmente a partir de 2001. Atualmente a população gosta e admira muito, gosta de ouvir o apito do trem e ver a fumaça da Maria-Fumaça, apreciar o aspecto lúdico do passeio.

Valdete – O Poder Público ou Privado tem participação na organização e/ou incremento do passeio em Garibaldi?

Ivane – Poder Público: trouxe as “ferromoças”. Fizeram cursos em Garibaldi, conheceram os projetos. O projeto Rota dos Espumantes é o mais importante, depois vem o Projeto Turístico *Passadas*, o projeto Estrada do Sabor e outros. O passeio é o mais conhecido, porém, não é o que mais impacta na cidade.

Valdete – Os turistas que vêm a Garibaldi vem motivados pelo Passeio de Trem Maria-Fumaça?

Ivane – Sim. Acredito que nos três municípios envolvidos. O destaque maior do passeio se dá em Bento Gonçalves. Os turistas se apropriam do passeio nos fôlderes, importante fonte de divulgação do passeio.

Valdete – A pouca permanência dos turistas em Garibaldi durante a parada do trem na estação férrea, não traz prejuízos ao município?

Ivane – Os turistas que vêm em grupos vem mais motivados pelo passeio. O turista particular vem mais motivado em conhecer a região, a paisagem, os hotéis. Em torno de 130 mil/ano turistas que visitam Garibaldi ao ano, dado contabilizado. Deixam poucos recursos em dinheiro em Garibaldi. Também permanecem pouco em Carlos Barbosa.

Valdete – O que você sabe sobre o passeio em termos de animação, quem são os artistas, se todos são profissionais, onde encontrá-los, como e quem escolhe as animações?

Ivane – O passeio atual é diferente do antigo passeio, Ferrovia do Vinho. Devido à paisagem externa. No atual passeio, o turista é estimulado a olhar para dentro do trem porque não há grandes atrativos turísticos externos. A “jogada” é utilizar a ludicidade e desenvolver um grande *show* lúdico com degustação.

Há artistas que vivem do seu trabalho artístico como é o caso do Marasca. O passeio projetou o Marasca, tornando-o conhecido, principalmente por cantar inúmeras vezes “*La bela polenta*” que já se tornou a sua marca e que estamos trabalhando com a idéia de incluir no *Guinness book*, afinal, já são dez anos de passeio.

Valdete – Qual é então a importância do trabalho, da animação do artista Marasca?

Ivane – Principalmente a identidade com a cultura local. Os turistas já esperam em ouvir e cantar “*La bela polenta*”.

Valdete – Quando começou a operar o Passeio de Trem Maria-Fumaça, quais os impactos econômicos e sociais para a população e para o município de Garibaldi?

Ivane – Impacto socioeconômico: geração de empregos. Há impactos culturais como uma valorização maior da cultura local e das diversas etnias.

Valdete – Quem teve a idéia de criar o produto turístico Passeio de Trem Maria-Fumaça?

Ivane – A Giordani em parceria com as três prefeituras. (Bento Gonçalves, Garibaldi e Carlos Barbosa). Portanto, atualmente é administrado pela Giordani Turismo, se fosse pelo setor público seria inviável devido à burocracia que envolve um empreendimento deste porte.

Valdete – Quem era o prefeito de Garibaldi na época da criação do passeio?

Ivane – Era o sr. Leo Antonio Cisilotto. No dia 22/4/93 através da Lei 2.243 autoriza o Poder Executivo a firmar convênio com a Rede Ferroviária S.A. visando a implantação do passeio turístico do trem Maria-Fumaça no município de Garibaldi. A respeito disso, você pode encontrar mais informações em minha dissertação de mestrado.

Ivane Fávero

²⁸ Secretária de Turismo de Garibaldi na gestão 2005/2008. Entrevista concedida em 4/9/05.

Doc C8 Entrevista com Valquíria Ferla²⁹

Valdete – Como a Administração Municipal vê a questão do turismo em Carlos Barbosa?

Valquíria – Em uma situação privilegiada em relação a outros municípios, tem grandes atrativos com a sua cultura diversificada, as casas antigas como na localidade de Torino, mas falta iniciativa privada.

Valdete – Você considera que Carlos Barbosa tem potencial turístico?

Valquíria – Sim, porém, precisa de investimentos.

Valdete – Na sua opinião, qual é o maior atrativo turístico de Carlos Barbosa, aquele que atrai mais turistas?

Valquíria – A parceria entre Bento, Garibaldi e Barbosa através da Maria-Fumaça em que muitos turistas se dirigem ao Varejo e à Fetina. Ela divulga Carlos Barbosa para o Brasil inteiro.

Valdete – Qual é o perfil dos turistas que visitam Carlos Barbosa?

Valquíria – São pessoas de bom poder aquisitivo, busca cultura, diversão, bons restaurantes e se possível com *shows*, eventos esportivos e culturais e principalmente são turistas “de compras”, ou seja, eles vêm para o Varejo e à Fetina. Os turistas de negócios permanecem mais ou menos uma noite.

Valdete – Quais são os planos que a Administração Municipal tem em relação ao turismo de Carlos Barbosa? Há planos de incrementá-lo?

Valquíria – Existe um planejamento do tipo de turista que se deseja para Carlos Barbosa. Há parceria com a ACI.

Valdete – Os turistas associam Carlos Barbosa a algo como o Festiqueijo, ACBF ou Varejo tramontina?

Valquíria – Sim, é comum eles dizerem que aqui é a terra da faca, do queijo e do futsal. O futsal mais em função da mídia.

Valdete – Quais são os principais potenciais turísticos de Carlos Barbosa? O que a Administração Municipal está fazendo para melhor desenvolvê-los e fazerem parte de um roteiro turístico diário ou semanal?

Valquíria – Será forte os eventos culturais: o Filó, a Corrida de São Silvestre, o Festiqueijo, a procissão de *Corpus Christi*, a encenação da Semana Santa que está sendo divulgada no pedágio da RS 122 e na tevê local.

Valdete – A Administração Municipal tem planos de criar um museu, roteiros turísticos contínuos, desenvolver junto à população uma “educação turística” junto às escolas e à comunidade em geral?

Valquíria – Sim. Um museu das etnias que colonizaram Carlos Barbosa, museu que retrate os aspectos atuais. O museu agrega maior valor cultural a Carlos Barbosa. Pensamos em criar o Museu do Queijo, o Memorial da Tramontina. O projeto da Via do Leite e do Queijo é contínuo, porém, depende da demanda turística. Primeiramente, é preciso agendar com o pessoal do interior as possíveis visitadas para que não se sintam invadidos e percam a sua privacidade. É preciso sinalizar as estradas do interior com placas também.

Valdete – Que impactos o turismo está trazendo para a população de Carlos Barbosa?

Valquíria – Quanto ao aspecto econômico: a adequação da propriedade e serviços que possam satisfazer o turista. Quanto ao social: melhor qualidade de vida da população. Impacto cultural: a população local desconhece o número de turistas que vêm para cá e o que isso representa. Ambiental: muito pouco.

Valdete – A população barbosense compreende a importância do turismo para Carlos Barbosa? Como a população vê o turismo?

Valquíria – Acho que sim. Mas o contato do turista com a população é muito distante ainda. Os turistas não circulam pela cidade. Ficam mais tempo no Varejo e depois vão embora. Não existem lojas que produzam lembrancinhas de Carlos Barbosa, o que há é muito pouco. A cidade é muito industrial, por isso, não tenha percebido a dimensão da importância do turismo.

Valdete – A senhora considera a Maria-Fumaça como sendo o principal atrativo de Carlos Barbosa?

Valquíria – É o Varejo Tramontina devido ao turismo de compras.

Valdete – A senhora vê certa dependência do turismo barbosense à Maria-Fumaça e/ou ao Varejo?

Valquíria – Sim, aos dois.

Valdete – O Poder Público tem noção de como as barreiras encontradas pelos turistas em Carlos Barbosa, o município está perdendo dinheiro e também deixando de desenvolver mais o seu turismo e sua economia?

Valquíria – O Poder Público tem procurado a iniciativa privada para que montem aqui o seu negócio.

²⁹ Ex-secretária de Turismo de Carlos Barbosa na gestão 2001/2004. Entrevista concedida em 19/4/04.

Valdete – Qual é a maior dificuldade ou necessidade que os turistas encontram em Carlos Barbosa?

Valquiria – Um restaurante típico de comida italiana, decorado como tal.

Valdete – Os turistas saem com uma boa imagem do município? Falam em voltar?

Valquiria – Sim, principalmente por causa do festiqueijo. Consideram a cidade limpa, organizada e povo atencioso.

Valdete – Que formas de lazer ou políticas de lazer são oferecidas e desenvolvidas à população local e aos turistas? Há planos de novas políticas de lazer?

Valquiria – Intensificar os eventos desportivos, como o motocross, manutenção de parques e áreas de lazer, criação de novos espaços de lazer. Quanto ao Festiqueijo, a população local gosta mas participa pouco porque os produtos oferecidos no Festiqueijo não são atraentes, mas costuma indicar para amigos. Há melhorias no Parque da Estação, no cinema.

Valdete – Na visão da Administração Municipal, dentro da área do turismo, qual é a maior prioridade para ela?

Valquiria – É a revitalização da igreja de Forromeco. Além disso, para a Administração Municipal, há a importância da complementação do Parque da Estação com som acústico e cancha de bocha para que a população tenha mais opções de lazer e qualidade de vida.

Valquiria Ferla

Doc C9 Entrevista com funcionária da Giordani Turismo Ltda.³⁰

³⁰ A entrevistada solicitou para não ser identificada. Entrevista concedida em 30/5/04.

Valdete – A Maria-Fumaça passou um tempo desativada. Por quê?

Funcionária – Os trilhos dos trens precisavam ser recuperados já que não apresentavam a segurança necessária.

Valdete – Em que período a Maria-Fumaça foi reativada?

Funcionária – Foi reativada por volta de 1992.

Valdete – Por que o passeio de trem ocorre num sentido só?

Funcionária – Para não repetir as mesmas atrações. Os *shows* que acontecem dentro e fora do trem são os mesmos tanto no sentido Bento Gonçalves/Carlos Barbosa como Carlos Barbosa/Bento Gonçalves. E também seria monótono ao turista assistir as mesmas apresentações novamente e economicamente seria inviável.

Valdete – Como você vê o passeio da Maria-Fumaça?

Funcionária – Hoje a Maria-Fumaça é um atrativo turístico permanente porque acontece quatro vezes por semana em dois dias pela semana, sem contar o período da alta temporada. Já é uma marca da região conhecida nacionalmente.

Valdete – Qual é o significado da Maria-Fumaça aos turistas?

Funcionária – A Maria-Fumaça por ser um trem antigo consegue provocar emoções nos turistas, os faz retornar ao passado e além disso, o passeio tem a objetivo de transmitir a cultura italiana e gaúcha.

Valdete – Os artistas que se apresentam no passeio de trem Maria-Fumaça são artistas profissionais que apenas vivem da renda deste trabalho que desenvolvem no passeio ou não?

Funcionária – Alguns artistas sim, vivem do trabalho deles como artistas. Outros já fazem mais por prazer, por gostar de fazer este tipo de trabalho, como é caso da maioria dos integrantes dos corais.

Valdete – Qual é o percurso do trajeto atual do passeio?

Funcionária – O percurso é em torno de 23 km. Atualmente está privatizada para Giordani Turismo que tem a concessão de explorar os trilhos de trem nesse percurso que corresponde de Bento a Barbosa.

Valdete – Em termos de futuro, há outros projetos da Giordani quanto ao passeio?

Funcionária – Há a idéia de estender o passeio até Jaboticaba no sentido a Veranópolis como acontecia antigamente, porém, num novo formato. É um trajeto muito mais longo, em torno de 49 km com belíssimas paisagens. No início, quando a Giordani assumiu o desafio de reativar o passeio no atual percurso poucos foram os que apostaram na idéia. As pessoas menos favorecidas foram as que aderiram à idéia de incrementar o turismo da região utilizando a Maria-Fumaça.

Valdete – Carlos Barbosa, sob o ponto de vista do trem Maria-Fumaça, como é visto?

Funcionária – É visto como o ponto final do passeio para aqueles turistas que estão finalizando o passeio e o ponto inicial para aqueles que irão fazer o passeio.

Doc C10 Entrevista com João Antonio Winckler³¹

Valdete – Há pouco material bibliográfico referente à história da ferrovia no Brasil, em especial, a do Rio Grande do Sul. Este fato levou-me a ter essa conversa com o senhor na intenção de obter mais informações e materiais referentes à ferrovia. O que o senhor tem a me dizer quanto ao histórico da ferrovia?

Winckler – A fonte mais segura quanto às datas da construção da ferrovia é a obra de Ariosto Borges intitulada “Histórico da Viação Férrea do Rio Grande do Sul”. Essa obra não foi publicada, porém, o Ariosto participou da construção de grande parte da viação férrea gaúcha. Ele era um dos engenheiros que trabalhou nesse projeto.

Valdete – O que você tem a me dizer sobre a linha Porto Alegre – Caxias do Sul, já que esta abrange o trecho Carlos Barbosa – Caxias do Sul?

Winckler – Esta linha era servida por trens de passageiros principalmente e também por trens de cargueiros na década de 1960, indicando o final do tráfego da viação férrea já sob a administração da RFFSA. O trecho Carlos Barbosa – Bento Gonçalves era o entroncamento ferroviário. O transporte de passageiros era feito exclusivamente por automotrizes denominados carro-motor que foram construídos nas oficinas de Santa Maria do km 3 na década de 1930. De Carlos Barbosa a Bento Gonçalves o transporte era feito somente com trens cargueiros e mercadorias.

TPS: do TPS partia a nova linha para Bento Gonçalves servindo Caxias do Sul. A partir daí foi desativado o trecho Carlos Barbosa – Montenegro. O TPS sai de General Luz e passa por Jaboticaba, Vacaria, Lages, em direção ao centro do país. Em Roca Sales sai o entroncamento para Passo Fundo. (Ferrovia do Trigo). Nos últimos tempos do transporte de passageiros no trecho Porto Alegre – Caxias do Sul, no início da década de 1960, os famosos trens minuano fizeram o trajeto Porto Alegre – Caxias do Sul. Os trens minuano eram automotrizes importados da Alemanha datados de 1954. O primeiro teste dos trens noturnos de passageiros aconteceu em 1938 e foi realizado na linha de Caxias do Sul e operavam o trecho Porto Alegre – Santa Maria. Os carros de madeira compreendiam os carros de primeira classe sujas poltronas eram estofadas e carros de segunda classe constituídos de bancos de madeira. Eram assim chamados porque continham bancos de madeira. O carro-dormitório era tipo uma *cabine* que era usado somente nas viagens à noite. Os trens Maria-Fumaça usavam como combustível a lenha ou o carvão.

Valdete – Muitas vezes fala-se locomotiva e trem como sendo palavras sinônimas. Está correta esta prática?

Winckler – Locomotiva é a parte que “puxa” o trem, que faz a tração do trem pelo maquinista, foguista. Agora, trem é o conjunto de locomotiva, vagões e/ou carros. Portanto, locomotiva é a tração, é a força de tração do trem. Trem é a locomotiva com os vagões ou a locomotiva com os carros.

Valdete – Por que vagões e/ou carros? Não são a mesma coisa?

Winckler – Não são. Vagão é a parte do trem que transporta mercadorias ou cargas enquanto que carro transporta só passageiros.

Valdete – Que tipos de trem existem?

Winckler – Há o trem de carga composto pela locomotiva mais os vagões. Os trens mistos são constituídos pela locomotiva, vagões e carros e os trens de passageiros formados pelas locomotivas e carros. A composição do trem bagageiro é assim: carro bagageiro-correio e carro segunda classe que era o restaurante. O carro primeira classe era o dormitório e alguns trens tinham o carro administrativo destinado aos engenheiros e administradores do trem. No trem minuano sempre os vagões vêm primeiro que os carros para facilitar a manobra.

Valdete – Como você define maquinista e foguista?

Winckler – Maquinista é a pessoa que conduz a locomotiva, o “motorista” numa linguagem mais familiar. Foguista é o responsável pelo fornecimento de lenha ou carvão à caldeira da locomotiva.

Valdete – Por favor, explique melhor o conceito de carro bagagem-correio?

Winckler – Uma pessoa é responsável pelas encomendas; um chefe de trem é responsável pelo trem de passageiros. Ele é a autoridade maior no trem responsável pela segurança dos passageiros e

³¹ Entrevista concedida pelo historiador do NPPHF em 25/6/05 à pesquisadora em sua residência, no município de São Leopoldo. A entrevista tinha como objetivo principal obter maiores informações a respeito da ferrovia, principalmente do trecho que compreende o atual Passeio de Trem Maria-Fumaça.

funcionários. Ele costuma caminhar pelo trem para verificar a segurança das pessoas. O carro-restaurante é responsável em fornecer o *buffet*.

Valdete – Quais são as locomotivas utilizadas atualmente no Passeio de Trem Maria-Fumaça?

Winckler – São as mesmas utilizadas no passeio Ferrovia do Vinho, porém, reformadas. Mikado 156 – Era utilizado na estrada de ferro D. Tereza Cristina. É de origem americana. A Yung 4 era utilizada na estrada de ferro da Carbonífera Próspera de Santa Catarina. É alemã. Ambas foram trazidas ou transferidas para operar como turismo ferroviário no Rio Grande do Sul. A manutenção é cara, mesmo sendo a vapor. Há a dificuldade em encontrar peças. Devido à manutenção ser cara, este foi um dos motivos por terem sido substituídas pela locomotiva a diesel porque o poder de tração é maior, oferece mais potência do que a locomotiva a vapor. A Maria-Fumaça exerce uma função nostálgica e turística, não tem função comercial.

Valdete – Qual foi o período da história em que mais se intensificou a criação da Viação Férrea do Rio grande do Sul?

Winckler – Foi o período de 1920 a 1959, depois de 1959 passou para o domínio da RFFSA. A estrada de ferro Alfredo Chaves – Carlos Barbosa foi construída pela *Auxiliare* e encampada pela Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Em 1957 foi criada a RFFSA, e todas as ferrovias foram encampadas pela Rede e só em 1959 a VFRGS foi a última a ser encampada. No período de 1993 a 1996 privatizou-se a VFRGS e criou-se a Ferrovia Sul-Atlântico e mais tarde a ALL. A ALL (América Latina Logística) opera o ferroviário e o terrestre do RS, SC, PR e Argentina com vários armazéns e trens diretos de São Paulo a Buenos Aires.

Valdete – Como é a composição da Maria-Fumaça atualmente?

Winckler – Primeiro a Locomotiva (*Tender*: é o local onde se transporta lenha ou carvão e água para a Maria-Fumaça); dois carros de segunda classe (os bancos são de madeira) sendo que o último carro é de segunda classe; quatro carros de primeira classe (os bancos são poltronas-sofás ou reclináveis sendo que um dos carros é o *buffet* onde havia o restaurante).

João Antonio Winckler

Dados de identificação da pessoa entrevistada

Nome:

Idade:

Estado Civil:

Grau de Instrução:

Endereço/telefone:

Atividade que desenvolve como animador lúdico:

Grupo integrante:

Data da Entrevista:

Entrevistadora: Valdete Elza Spindler Debenetti

- 1) Como animador lúdico, como você vê o Passeio de Trem Maria-Fumaça?
- 2) Descreva a atividade lúdica que você desenvolve no Passeio de Trem Maria-Fumaça.
- 3) O que levou você a fazer parte da programação do Passeio de Trem Maria-Fumaça?
- 4) O que significa para você ou o que você sente ao proporcionar atividades lúdicas aos turistas?
- 5) Para você, enquanto animador lúdico, o que significa interagir com os turistas? Que sensações despertam em você?
- 6) Na condição de animador lúdico, qual é o seu objetivo em relação à atividade lúdica oferecida ao turista?
- 7) Como é a receptividade por parte dos turistas quanto aos *shows* que você promove a eles?
- 8) Como você percebe se a animação lúdica correspondeu ou não às expectativas do turista?
- 9) Quais são os aspectos mais elogiados pelos turistas referentes aos *shows* proporcionados a eles? E quanto a outros aspectos, como gastronomia, organização do passeio, paisagem, as condições atuais do trem Maria-Fumaça, etc. do passeio?
- 10) E quais são os aspectos a melhorar ou mais criticados pelos turistas referentes aos *shows*? E quanto a outros aspectos, como gastronomia, organização do passeio, paisagem, as condições atuais do trem Maria-Fumaça, etc. do passeio?
- 11) Que aspectos você considera que fazem o passeio de trem Maria-Fumaça ser um sucesso que é?
- 12) Se o Passeio de Trem Maria-Fumaça não oferecesse atividades lúdicas e culturais, você acredita que o passeio teria o sucesso que tem hoje?
- 13) Você considera que os *shows* contribuem para a divulgação da cultura gaúcha, italiana e também ferroviária? Sim, não, por quê?
- 14) Você considera a possibilidade de haver uma certa “mistura de culturas” entre a cultura gaúcha e o forró, como exemplo?
- 15) Qual a faixa etária dos turistas que mais participam dos *shows*?
- 16) Você teria alguns pontos que no seu entender poderiam ser melhorados no sentido de oferecer um produto turístico com mais qualidade ainda?
- 17) Qual é a avaliação que os turistas fazem da animação lúdica proporcionada a eles?
- 18) Se desejar, cite outros pontos que não foram abordados que você considera importante.

Assinatura: _____

Doc C12 Roteiro de entrevista com alunos do Programa de Mestrado em Turismo/UCS

Dados de identificação da pessoa entrevistada

Nome:

Idade:

Formação Acadêmica:

Atividade Profissional Atual:

Atualmente: Cursando Mestrado em Turismo na UCS

Entrevistadora: Valdete Elza Spindler Debenetti

Data da Entrevista: 11/6/05

1) Além do passeio realizado em 11/06, você já havia realizado esse passeio em outra oportunidade? Se sim, em que ocasião? Você percebeu alguma mudança na programação do passeio, comparado com o que já havia vivenciado?

2) Quantas vezes você realizou o Passeio de Trem Maria-Fumaça? Se você realizou o passeio **MAIS** de uma vez, você percebeu alguma mudança na programação, na qualidade do passeio, comparando-o com o que já havia vivenciado anteriormente? Poderia citar o que você percebeu entre um passeio e outro?

3) Você gostaria de realizar o passeio novamente ou não? Por quê?

4) Você recomendaria para alguém esse passeio? Sim, não, por quê?

5) Que emoções, sentimentos e sensações o passeio provocou em você?

6) Durante o passeio, você teve alguma interação com os animadores lúdicos? Se sim, o que significou para você participar da animação lúdica proposta?

7) Para você, foi significativo realizar a experiência de andar de trem Maria-Fumaça? Sim, não, por quê?

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

9) O passeio correspondeu às suas expectativas? Sim, não, por quê?

10) Você é capaz de resumir as emoções e os sentimentos que você sentiu durante o passeio em **UMA** única palavra?

11) Você considera que este produto turístico tem um fator diferenciado? Qual? Por quê?

12) No seu ponto de vista, quais são os fatores de sucesso do Passeio de Trem Maria-Fumaça, que você considera imprescindíveis ao passeio?

13) Qual sua apreciação crítica do passeio? Se você tivesse poderes decisórios, faria alguma inovação? Se sim, qual ou quais?

Assinatura: _____

Doc C13 Questionário aplicado a turistas oriundos de pacotes turísticos fechados e a turistas professores de uma escola do Vale do Taquari/RS

Dados de identificação

Nome:

Idade:

Estado Civil:

Grau de Instrução:

Profissão:

Cidade e Estado de Origem:

Telefone/*E-mail*:

Data do Questionário:

QUESTIONÁRIO REFERENTE AO PASSEIO DE TREM MARIA-FUMAÇA

A) Marque com um X a resposta mais conveniente para você:

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

- indicação de amigos;
 Através da mídia: internet, televisão, jornal, fôlder, etc.;
 Através de agência de turismo, hotel, guia de turismo;
 Outro meio. Qual? _____

2. Você já tinha realizado o passeio anteriormente?

- Sim
 Não

3. Se sua resposta à questão anterior foi afirmativa, quantas vezes você já realizou o passeio?

- Uma vez
 Duas vezes
 Três vezes
 Mais de três vezes

4. Você realizaria o passeio novamente?

- Sim. Por quê? _____
 Não. Por quê? _____

5. Você recomendaria o passeio a alguém?

- Sim. Por quê? _____
 Não. Por quê? _____

6. O que motivou você a realizar o passeio?

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

7. Que sentimentos ou emoções o passeio despertou em você?

- Alegria;
 Nostalgia;
 Orgulho;
 Tristeza;
 Outros. Quais? _____

8. Como você resumiria o passeio utilizando UMA ÚNICA PALAVRA?

9. O passeio correspondeu às suas expectativas?

() Sim. Por quê? _____

() Não. Por quê? _____

10. Que aspectos positivos você destacaria do Passeio de Trem Maria-Fumaça?

11. Considerando os vários serviços que envolvem o passeio como: transporte, organização, gastronomia, serviços de guia, animações lúdicas, infra-estrutura, etc., que sugestões e/ou críticas que você gostaria de fazer?

Doc C14 Questionário aplicado a turistas crianças**Dados de identificação****Nome:****Idade:****Cidade onde mora:****Data da Realização do Passeio:****Data do Preenchimento do Questionário:****QUESTIONÁRIO REFERENTE AO PASSEIO DE TREM MARIA-FUMAÇA:****A) Marque com um X na resposta mais adequada para ti:****1. Qual foi a tua reação ao saber que iria fazer o passeio de trem Maria-Fumaça?** Alegria; Surpresa; Tristeza; Outra. Qual? _____**2. Tu já tinhas feito o passeio alguma vez antes?** Sim Não**3. Se tua resposta à questão número 2 foi sim, quantas vezes tu já fizeste o passeio?** Uma vez Duas vezes Três vezes Mais de três vezes**4. Tu gostarias de fazer o passeio de novo?** Sim. Por quê? _____ Não. Por quê? _____**5. Tu dirias para uma pessoa (um amigo teu, um parente teu,...) que valeria a pena fazer o passeio?** Sim. Por quê? _____ Não. Por quê? _____**6. O que te levou a fazer o passeio?** A chance que o Projeto Crescer te deu; A chance de andar de trem; A chance de poder ver a paisagem da região; As brincadeiras, os cantos, as danças que acontecem no passeio;

- () A chance de conhecer um pouco da vida dos gaúchos e dos imigrantes italianos;
- () A chance de provar o suco de uva, o queijo, etc.;
- () Por outro motivo. Qual? _____

7. O que tu sentiste quando estava fazendo o passeio?

- () Alegria;
- () Saudade;
- () Orgulho;
- () Tristeza;
- () Prazer;
- () Outros. Quais? _____

8. Se tu pudesses te referir ao Passeio de Trem Maria-Fumaça usando APENAS UMA PALAVRINHA, que palavrinha seria essa? _____

9. O passeio foi o que tu esperavas?

- () Sim. Por quê? _____
- () Não. Por quê? _____

10. Quais são as coisas que tu MAIS gostaste do Passeio de Trem Maria-Fumaça? _____

11. Quais são as coisas que tu MENOS gostaste do Passeio de Trem Maria-Fumaça? _____

Doc C15 Memorial descritivo elaborado por aluna do Mestrado em Turismo/UCS

Universidade de Caxias do Sul
Mestrado em Turismo
Disciplina: Turismo e Ludicidade: aprendizagem e desenvolvimento humano
Prof. Dr. Airton Negrine
Aluna: Renata Ramos Goulart

| |
|--|
| <p>Memorial Descritivo Passeio de Trem: MARIA-FUMAÇA Data: 11 de junho de 2005.</p> |
|--|

O passeio de Maria-Fumaça entre Carlos Barbosa e Bento Gonçalves é um dos produtos turísticos mais populares da Região da Uva e do Vinho, na Serra Gaúcha. Dentro da proposta da disciplina do Professor Negrine realizamos o passeio como “turistas”, mas com “olhos de pesquisadores”.

Mesmo morando em Caxias do Sul, há muito tempo, nunca tive a oportunidade de realizar esse passeio, sendo que fica tão próximo. Conheço muitas pessoas que já fizeram e gostaram, então fiquei ansiosa e curiosa a realizá-lo.

Após a aula teórica pela manhã, fui até minha casa buscar meu filho – Lorenzo 1 ano e 9 meses – pois ele gosta de um desenho (Tomas o trem) então resolvi mostrar um de verdade, bem como aproveitar para ficar um pouco mais com ele.

Dei carona para o Mauro, Sandra e Luciane.

Quando chegamos na estação de Bento, observei uma grande circulação de pessoas, o estacionamento estava lotado. Encontramos os outros colegas e fomos comprar os ingressos. Como o passeio é feito somente um sentido: Bento –Barbosa, ou Barbosa – Bento, optamos pelo segundo, pois a operadora de turismo responsável disponibiliza um ônibus para levar os turistas de Bento para embarcarem no trem em Barbosa.

A estação de Bento apresenta uma estrutura razoável, com banheiros, bilheteria, lojinha com produtos típicos da região e lembranças da Maria-Fumaça, mas é claro, tudo muito caro. Precisei trocar as fraldas do meu filho e não havia “trocador” no banheiro, que também achei pequeno pelo número de pessoas que usufruem desse passeio. Bom, então tive de trocá-lo em um banco. Esse foi o primeiro ponto negativo que observei, a falta de trocador, pois havia mais bebês por ali, que iriam fazer o passeio. O trocador é o mínimo de conforto e segurança que um bebê precisa para ser trocado adequadamente.

Quanto ao ônibus, era novo e confortável, saíram dois lotados. Meu filho adorou, pois estávamos bem na frente e ele ficou de pé olhando a paisagem, rindo e brincando, fiquei feliz por ele.

Ao chegarmos em Barbosa, ele não queria descer do ônibus, é claro tinha adorado.

Na estação de Barbosa, mais movimento, havia uma mulher cantando músicas em italiano e com traje típico que tentava animar a multidão, algumas pessoas dançavam, outras conversaram e riam alto. Nessa estação, também havia uma lojinha, mas não entrei para ver como era. Na frente da estação, havia uma capelinha e algumas pessoas entravam para rezar.

Vimos de longe a fumaça do trem, que estava se aproximando. Ao ouvir o apito, meu filho se assustou e chorou, demorou para se acalmar. Depois de embarcarmos, era possível ver a animação no rosto das pessoas. Havia muitos grupos de excursão de vários lugares do Brasil, inclusive no vagão em que estávamos estava um pessoal do Ceará, e é claro a Karol ficou muito feliz em encontrar seu povo.

A guia explicou algumas coisas sobre o percurso, que paráramos em Garibaldi e que, a todo momento, artistas passariam pelo vagão. Primeiro veio um gaiteiro fazendo versos engraçados.

Chegamos rápido em Garibaldi, a guia falou um pouco da cidade, mas falava baixo e não era muito clara nas informações, tudo muito decorado, sem emoção de sua parte. Em Garibaldi, teve degustação de vinhos e espumantes. Era complicado conseguir uma taça de vinho, tinha muita gente, muito barulho. Voltei para o vagão, troquei meu filho novamente, aproveitei que o trem estava parado e dei lanche para ele. Pela janela, vi um bonito parque, onde crianças jogavam bola e adultos caminhavam para fazer exercícios. Observei também que havia moradores nos observando, olhavam para o trem, conversavam entre eles, sorriam, acenavam.

Logo que saímos de Garibaldi, o Lorenzo adormeceu no meu colo. Ele estava realmente cansado.

Em seguida vieram outros artistas. Um grupo que tirava os passageiros para dançar, e depois um casal encenando uma discussão entre marido e mulher. Havia também uma guia que passava

com um carrinho vendendo doces, refrigerante e água. Depois apareceu outra vendendo camisetas e ímãs com a figura da Maria-Fumaça.

Quando chegamos em Bento, tinha degustação de vinho e queijo e, novamente, uma multidão. Ficava difícil conseguir pegar alguma coisa. “Mas tudo bem, quando termina bem”.

Sinceramente, não achei nada de mais o passeio. A vista, a paisagem são bonitas, nada de espetacular. Quanto aos artistas: para quem nunca viu algo parecido, pode até ser legal, mas já vi muita coisa parecida na região, então não foi novidade. Quanto à estrutura (estações): muita gente em um espaço pequeno, dificuldade de pegar vinho e queijo. Poucos banheiros, falta de um trocador para bebê.

A parte boa foi o passeio em si, gosto de andar de trem, principalmente, porque estava com o Lorenzo.

Doc C16 Nota de campo elaborada pela pesquisadora³²

O Passeio de Trem Maria-Fumaça foi realizado, no dia 22/05/04, às 14 horas, com saída de Bento Gonçalves. O trajeto percorrido foi: Bento Gonçalves – Garibaldi – Carlos Barbosa.

Antes de chegar à plataforma, tiramos algumas fotos numa réplica do trem Maria-fumaça.

Cheguei na plataforma de embarque por volta das 13 horas, eu e mais alguns amigos.

Ao chegar à plataforma, já pude observar a movimentação de turistas chegando e o entusiasmo deles.

Retiramos a passagem e visitamos a loja de souvenirs. Conversei com uma senhora idosa que estava fazendo “filé”. Ela contou-me do inverno rigoroso da serra por volta dos anos 40.

Visitamos o fotógrafo, que tirava fotos à moda antiga com as pessoas caracterizadas de imigrantes italianos, com objetos próprios dos imigrantes (malas, chapéus,...). Tivemos a sorte de ver um grupo de turistas prontos para tirar esta foto e sentir a alegria e o orgulho de voltar ao passado.

Por volta das 13h30min, começaram a ser servidos na plataforma, vinho e queijo, animados por músicas italianas, gauchescas e até bandinhas alemãs, na forma de cds. Uma pessoa cantava, gesticulava e pedia para que o público fizesse o mesmo ao ouvir a canção: “A bela polenta”.

Percebia-se muita animação e alegria entre as pessoas. A música e a degustação contagiavam a todos fazendo-os entrar no “clima de festa”. A esta hora, a Maria-Fumaça já estava estacionada e muitos aproveitavam para fotografar junto a ela.

A senhora com quem eu estava conversando, enquanto ela fazia o “filé”, estava agora dançando com algumas pessoas. Percebi que ela era uma artista.

Dado o sinal de embarque, cada um se acomodava no seu lugar marcado na passagem. O interior do trem é bem conservado e há o cuidado em preservar a originalidade do trem.

Em cada vagão, há uma guia que começou saudando os turistas e passando as recomendações básicas.

A primeira animação foi a apresentação teatral de um casal de italianos simulando uma briga de casal. Eles interagiram com os expectadores, inclusive comigo, porque a “Julieta” achava que eu estivesse paquerando o marido dela.

A guia, após a apresentação, explicava pontos da paisagem e anunciava a próxima atração.

A segunda atração era uma dupla de gaiteiros que cantavam músicas gauchescas e faziam trovas. As pessoas cantavam juntas, batiam palmas, riam muito.

A guia anunciou a proximidade com Garibaldi. Ofereceu também a venda de pequenas lembrancinhas como: ímã de geladeira da Maria-Fumaça, camisetas da Maria-Fumaça, etc.

A próxima atração foi um grupo de músicos italianos que cantavam e dançavam com alguns turistas. Dancei com alguns deles e conversando com um deles, ele me informou que as artistas cantoras trabalhavam, a maioria delas, na cidade enquanto que os artistas homens na roça. Falou também que terão muito “trabalho” no trem durante o mês de julho, porque há muitos passeios agendados, devido às férias e ao frio.

Há um clima muito contagiante e alegre no trem. Há uma interação entre os turistas com os artistas.

Chegando na plataforma de Garibaldi, descemos.

Fomos recebidos com música e badaladas do sino. Foi servido champanha e suco de uva. Há uma sala junto à plataforma, demonstrando uma instalação que retrata os hábitos dos imigrantes italianos. Há objetos, quadros e uma italiana na forma de boneco. Tudo isso procura retratar a cultura dos imigrantes italianos.

Na ocasião, conversei com alguns turistas a fim de saber a opinião deles sobre o passeio. Essas foram algumas das respostas que me deram:

“É muito divertido! Pena que já está acabando!”;

“É muito bom!”;

“Os caras são uns artistas mesmo!”;

“Está tudo, tudo muito bom!”

Retornando ao trem, percebi que as pessoas já estavam mais “calmas”, talvez devido ao vinho e ao cansaço, também.

A guia anunciou os lugares pelos quais passávamos, os “patrocinadores” do vinho, do queijo e da champanha oferecidos.

Na plataforma de Carlos Barbosa, fomos recebidos pela cantora Inês Rizzardo. Ela cantou músicas italianas (folclóricas e não-folclóricas). Há um clima de alegria por parte das pessoas, com sorrisos estampados. Alguns turistas se dividiram entre assistir ao *show* da cantora e a loja de

³² Este instrumento surgiu após a realização do Passeio de Trem Maria-Fumaça, no sentido Bento Gonçalves/Garibaldi/Carlos Barbosa, em maio de 2004.

souvenires em forma de pipa, junto à plataforma. Os turistas que chegaram se misturavam com aqueles que iriam fazer o passeio.

Impressões do Passeio

Antes de começar o passeio em Bento, conversei com uma turista que estava muito animada. Perguntei o porquê dela estar fazendo o passeio. Ela respondeu:

“– Eu já vim para cá umas 10 vezes. Já fiz o passeio cinco, seis vezes. E cada vez o grupo que vem comigo é maior! A farra aqui (Maria-Fumaça) dentro é demais, é muito bom!”³³

Concluí que a animação existente dentro do trem, além de entreter os turistas, serve para desviar a atenção deles sobre a paisagem, porque ela não é atrativa. Há trechos, divisa de Garibaldi e Carlos Barbosa, em que o trem passa junto a uma vila, onde é possível verificar problemas, como pobreza, lixo, falta de infra-estrutura.

Acredito que a pré-animação já, na plataforma de embarque em Bento, serve para deixar os turistas animados e, de certa forma, “despercebidos” da realidade externa, mas as animações também servem para o turista voltar ao passado, registrar antigos costumes dos imigrantes italianos.

³³ Essa turista respondeu que mora na fronteira Brasil com o Uruguai.