



**UNIVERSIDADE FEDERAL DO PAMPA – CAMPUS JAGUARÃO
CURSO SUPERIOR DE TECNOLOGIA EM GESTÃO DE TURISMO**

FERNANDA PAUTZ PALMIERI

**SOB OS RASTROS DOS TRILHOS:
ROTA TURÍSTICA EM JAGUARÃO/RS**

**JAGUARÃO/RS
2017**

FERNANDA PAUTZ PALMIERI

SOB OS RASTROS DOS TRILHOS: ROTA TURÍSTICA EM JAGUARÃO/RS

Trabalho de Projeto Aplicado apresentado ao Curso Superior de Tecnologia em Gestão de Turismo da Universidade Federal do Pampa - Campus Jaguarão

Orientadora: Prof.^a Ma Francielle de Lima

JAGUARÃO/RS
2017

AGRADECIMENTOS

Primeiramente a Deus, por ter me dado força e fé para alcançar meus objetivos.

Aos meus familiares, minha mãe Iris, grande lutadora e guerreira que me apoiou e incentivou nesta longa jornada nada fácil, ao meu irmão Diego pelo apoio nas horas que mais precisei de sua ajuda e ao meu filho Emerson que me aturou por muitas vezes estressada e desanimada querendo desistir desta tão sonhada conquista.

Aos professores que contribuíram para o meu desempenho acadêmico ao longo do curso com seus conhecimentos e aprendizados e que incansavelmente estiveram do meu lado o tempo todo e nos momentos mais difíceis, jamais me deixaram desanimar rumo a vitória, é principalmente a minha orientadora Ma. Francielle de Lima por ter acreditado em minha proposta, agradeço por sua paciência e por suas contribuições ao longo destes semestres.

E por fim, aos meus colegas e amigos pela convivência e obstáculos muitas vezes enfrentados todos juntos durante a nossa trajetória acadêmica.

Dedico está vitória a minha mãe, ao meu pai (*in memoriam*), irmãos e ao meu filho, na qual são a base de tudo que sou hoje.

“A mente que se abre a uma nova ideia jamais volta ao seu tamanho original.”

(Albert Einstein)

RESUMO

O presente trabalho tem como objetivo criar uma rota turística que rememore a perspectiva do transporte ferroviário em Jaguarão/RS, por meio de um passeio pelos rastros dos trilhos, com o intuito de trazer à tona a história do trem no município e a sua importância, destinada a autóctones e turistas, constituindo-se em uma nova atração para o destino. A proposta justifica-se pela importância de Jaguarão na história do transporte ferroviário gaúcho, mas, sobretudo pela interligação entre os países Brasil e Uruguai. De caráter qualitativo e exploratório-bibliográfico, a pesquisa direcionou a esta proposta. Estima-se que através da criação de uma rota turística que inicia no local de maior fluxo turístico atualmente do município (Ponte Internacional Barão de Mauá), seja possível despertar um novo olhar deste consumidor/turista para o destino Jaguarão e suas demais potencialidades. Promovendo assim, a ampliação do número de visitantes, logo a geração de empregos e renda, a comercialização e venda dos produtos locais, arrecadação para a economia do município, além de propiciar o conhecimento e a valorização de algo que não está mais ativo, mas que no passado foi sinônimo de progresso e avanço para o destino Jaguarão. Pensar a rota turística “Sob os rastros dos trilhos” é pensar novamente em progresso e avanço para a cidade, agora por meio direto do Turismo.

Palavras-chave: Turismo. Transporte Ferroviário. Rota Turística. Jaguarão/RS.

ABSTRACT

The present work aims to create a tourist route that recalls the perspective of rail transport in Jaguarão / RS, by means of a walk along the tracks, with the purpose of bringing to the fore the history of the train in the city and its importance, Seeking to develop pedagogical tourism for all interested (indigenous and tourists). The proposal is justified by the importance of Jaguarão in the history of the Gaucho railroad, but mainly by the interconnection between the countries Brazil and Uruguay. In view of these facts, the present study is based on qualitative research of an applied nature, carried out through bibliographical and documentary research. It is estimated that through the proposal to create a tourist route that starts at the place of greatest tourist flow currently in the municipality (Barão de Mauá International Bridge), a new look can be awakened from this consumer / tourist to the destination Jaguarão and its other Potentialities, thus promoting the visitation of more tourists, then the generation of jobs and income, the commercialization and sale of local products, development municipal economy local, in addition to providing knowledge and valuation of something that is no longer active But which in the past was synonymous with progress and progress to destination Jaguarão. Thinking about the tourist route "Under the tracks" is to think again about progress and progress to the city, now through direct tourism.

Keywords: Tourism. Railway Transport. Tourist Route. Jaguarão / RS.

LISTA DE SIGLAS

ABOTTC - Associação Brasileira das Operadoras de Trens Turísticos Culturais

AFE- Administración de Ferrocarriles del Estado

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

IPHAE - Instituto Patrimônio Histórico Artístico Estadual

IPHAN - Instituto Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

MT - Ministério dos Transportes

MTUR - Ministério do Turismo

PNT - Plano Nacional do Turismo

SPNT - Secretária de Política Nacional de Transportes

VFRGS - Viação Ferroviária do Rio Grande do Sul

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Antiga Parada Polícinio - Barão de Mauá.....	27
Figura 2: Embarque Polícinio- Barão de Mauá atualmente	28
Figura 3: Parada Rastro dos Trilhos	29
Figura 4: Prédio da Estação Ferroviária nos anos de 1932.....	30
Figura 5: Prédio da Estação Atualmente em 2017	31
Figura 6: Armazém dos materiais, combustíveis e a caixa d'água.....	31
Figura 7: Itinerário da Rota Turística	32
Figura 8: Exemplo de veículo adaptado para a Rota Turística.....	34
Figura 9: Interior do veículo (exemplo)	35
Figura 10: Exemplo de proteção lateral do veículo	36
Figura 11: Modelo do folder (capa).....	37
Figura 12: Modelo do folder (interior)	38

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	11
1.1 Caracterização do Problema e/ou delimitação do estudo	11
1.2 Objetivo Geral	12
1.3 Objetivos específicos.....	12
1.4 Justificativa	12
1.5 Metodologia	13
2 REFERENCIAL TEÓRICO.....	15
2.1 Transporte Ferroviário no Mundo	16
2.1.1 Transporte Ferroviário no Brasil	17
2.1.1.1 Transporte Ferroviário no Rio Grande do Sul.....	18
2.1.1.2 Transporte Ferroviário em Jaguarão/RS.....	19
2.2 Transportes Turísticos	21
2.3 Roteirização Turística	23
3 SOB OS RASTROS DOS TRILHOS: ROTA TURÍSTICA EM JAGUARÃO/RS	26
3.1 Itinerário, atrativos e distâncias.....	26
3.1.1 Breve Histórico da Parada Polícínio- Abrigo Mauá.....	27
3.1.2 Parada Rastros dos Trilhos	28
3.1.3 Estação Ferroviária.....	29
3.1.4 Armazém dos Materiais.....	31
3.2 Dias, horários, duração, custos e animação turística	33
3.3 Transporte para a rota turística	34
3.4 Público-alvo e número de passageiros	36
3.5 Promoção e comercialização da rota turística	36
3.5.1 Promoção para residentes	38
3.6 Avaliação da Rota Turística.....	38
CONSIDERAÇÕES FINAIS	39
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	40

1 INTRODUÇÃO

Já dizia Ramos e Santos (2012), que de posse de um mapa pode-se traçar um roteiro, prever o trajeto mais curto, o mais rápido, definir o acesso, prevendo dificuldades e/ou facilidades, calcular o tempo necessário entre um ponto e outro, o início e o fim de um percurso. Contudo, apenas com o recurso de um mapa, não se pode dotar de sentido um roteiro, ou seja, dos elementos que serão ativados na memória dos participantes da experiência.

Ainda conforme Ramos e Santos (2012, p.12), a elaboração de um roteiro, uma rota, um itinerário

[...] requer a habilidade de constituir um novo olhar sobre o local a partir de referências históricas, culturais e das vivências cotidianas da população local. Além de construir o olhar é preciso, também saber transmiti-lo, como um ato educativo, considerando-se que o uso de nossos sentidos é um aprendizado constante e aprendemos a olhar.

Logo, a interpretação do patrimônio no Turismo deve ser um ato que permita encantar, seduzir o olhar do turista, estimulando sua curiosidade e motivando sua interação com a população local. Este planejamento do destino exige valorizar os elementos do espaço geográfico, suas peculiaridades, assim como seus saberes, fazeres e sabores.

O planejamento de um destino, sob a forma de roteirização turística, pode exercer a busca pelo desenvolvimento socioeconômico e, sua correta implementação pode contribuir para o aumento do fluxo de turistas, assim como para aumentar seu tempo de permanência e os gastos que realizam (MTUR, 2010).

Diante do exposto, desenha-se uma nova opção de roteirização turística para Jaguarão/RS.

1.1 Caracterização do Problema e/ou delimitação do estudo

O presente trabalho apresenta para a comunidade acadêmica e jaguareense uma possibilidade de roteirização turística por meio dos rastros dos trilhos de trem no município de Jaguarão/RS, com o intuito de trazer à tona a história do trem no município e a sua importância, sobretudo para crianças, adolescentes e turistas que não vivenciaram o contexto

histórico no qual ele ainda estava ativo, buscando valorizar o patrimônio histórico e cultural e toda a sua história.

1.2 Objetivo Geral

O objetivo deste trabalho é criar uma rota turística que rememore a perspectiva do transporte ferroviário em Jaguarão/RS, por meio de um passeio pelos rastros dos trilhos, em um trenzinho adaptado (ônibus em formato de trem), no qual turistas, residentes, estudantes poderão não somente retornar ao tempo como vivenciá-lo na contemporaneidade, buscando conhecer, aprender e valorizar a história do patrimônio histórico e cultural deste destino, sobretudo o ferroviário.

1.3 Objetivos específicos

- Vivenciar o trajeto ainda existente dos trilhos;
- Mapear pontos estratégicos no trajeto dos trilhos para a proposta;
- Analisar provável itinerário para definição da rota;
- Pesquisar sobre os transportes ferroviários no turismo e roteiros turísticos;
- Organizar o território através de uma roteirização turística.

1.4 Justificativa

A proposta teve início a partir da disciplina “Transportes turísticos”, ministrada pela professora Francielle de Lima que na oportunidade abordou a perspectiva de como utilizar aspectos ainda visíveis da história do trem em uma rota, não sob a ótica de retomar as atividades férreas, mas na direção de uma rota que evidenciasse a história férrea do destino e sua ligação com o país vizinho Uruguai.

O que me chamou atenção sobre esta proposta foi que quando eu era criança viajava nas férias escolares com a minha família para o município de Jaguarão/RS para visitar os meus avós (*in memoriam*) e, tive a oportunidade de ver o trem e seus vagões passando pelas ruas e despertando-me certo encantamento, uma emoção de poder ver este modal de transporte. E hoje, pergunto-me como seria se outras pessoas, crianças e turistas pudessem ter

oportunidade similar, é claro, em um passeio. Será que é possível despertar um sentimento de pertencimento com o patrimônio histórico existente e que se perdeu, em partes, por meio de um roteiro tematizado? Resignificar memórias, trocar conhecimentos?

Além das motivações pessoais, percebe-se que o município de Jaguarão ainda é carente de produtos turísticos, têm no turismo de compras e no turismo cultural seus principais elementos de atratividade, logo, pensar novas possibilidades que estabeleçam elos de aproximação com estas segmentações propiciará maior competitividade ao destino se comparado a outros. Ainda, a proposta estimula pensar além do “óbvio”, pois busca aproveitar uma oportunidade diferente, uma nova utilização, e não ficar apenas lamentando as possibilidades inviáveis, pelo menos para o momento, podendo desta forma tornar a pesquisa não uma repetição sobre o assunto, mas propiciar o exame de um novo enfoque ou abordagem, chegando a conclusões inovadoras do assunto.

1.5 Metodologia

De caráter qualitativo, ou seja, nas palavras de Gerhardt e Silveira (2009, p.31) esta pesquisa “não se preocupa com representatividade numérica, mas, sim, com o aprofundamento da compreensão de um grupo social, de uma organização, etc.”; e de natureza aplicada, nas vozes da mesma autoria (2009, p.35) a pesquisa “objetiva gerar conhecimentos para aplicação prática, dirigidos à solução de problemas específicos”.

Quanto aos seus objetivos, a pesquisa configura-se como exploratória, o que para Gil (2007) citado por Gerhardt e Silveira (2009, p. 35), equivale dizer que “este tipo de pesquisa tem como objetivo proporcionar maior familiaridade com o problema, com vistas a torná-lo mais explícito ou a construir hipóteses”.

Como procedimentos técnicos foram utilizados a pesquisa em “fonte de papel” (bibliográfica), que segundo Dencker (1998, p.152) refere-se aquela “desenvolvida a partir de material já elaborado: livros e artigos científicos”, assim como a pesquisa documental que conforme a mesma autora (1998, p.153) é aquela que

[...] utiliza material que ainda não recebeu tratamento analítico ou que pode ser reelaborado. As fontes documentais podem ser documentos de primeira mão conservados em arquivos de instituições públicas e privadas [...] ou pessoais [...]. Além destes, temos os documentos de segunda mão: relatórios [...] e dados estatísticos [...] (DENCKER, 1998, p.153).

Ainda, este trabalho utilizou-se de pesquisa de campo exploratória, sobretudo porque como cita Lakatos (2003, p.188), neste tipo de procedimento “[...] o objetivo é a formulação de questões ou de um problema, com tripla finalidade: desenvolver hipóteses, aumentar a familiaridade do pesquisador com um ambiente, fato ou fenômeno, para a realização de uma pesquisa futura mais precisa ou modificar e clarificar conceitos”.

Já, em relação ao plano de marketing da proposta, foram realizados alguns registros fotográficos dos pontos turísticos que comporão a rota, e, logo após, foi elaborada a logomarca da proposta (que será apresentada no item 3), mapa da rota, assim como todo material promocional da rota (ver item 3).

2 REFERENCIAL TEÓRICO

Pensar em turismo é pensar em deslocamentos de pessoas e, conseqüentemente, na origem e evolução dos transportes. Este que teve um longo desenvolvimento, conforme descreve La Torre (2002) até chegar nos tempos atuais, no começo os primeiros homens se dedicavam somente a recolher frutas, depois a caça, agricultura, até a descoberta do fogo que melhorou seu deslocamento para poder caçar animais para consumo próprio e de suas famílias como o leite, a carne. Mais tarde a utilização dos cachorros para puxarem os esquimós e, assim sucessivamente, até a invenção da roda que aumentou a possibilidade de transportar nos veículos mais peso como alimentos, chás, sedas, perfumes, etc.

Para La Torre (2002, p. 02), o conceito de transporte é:

[...] concebido como uma máquina uma carruagem, uma embarcação ou liteira, que serve para transportar pessoas ou objetos de uma parte para outra. Os cientistas calculam que o homem apareceu na terra a cerca de 600 mil anos, porém, os meios de locomoção velozes, como o barco, o carro, o trem e o avião, surgiram em anos recentes, e a função principal é a integração de todos os elementos que traz como conseqüência a ampliação do macro econômico, social e político em que se desenvolve a atividade humana.

Já em relação ao transporte aquático o homem que morava na beira dos rios começou a projetar balsas rudimentares que aos poucos se transformaram em canoas para poderem intercambiar os produtos através dos rios La Torre (2002).

O transporte ferroviário obteve destaque nos modais de transporte por sua importância ao longo dos séculos, na utilização das ferrovias como um melhoramento em relação à distribuição e a logística da população, favorecendo assim a mobilidade de habitantes em zonas antes desabitadas ou escassamente povoadas, permitindo o desenvolvimento econômico dessas regiões que eram improdutivas, tornando-as produtivas devido à criação de novos mercados integrados com as linhas férreas, principalmente para o deslocamento de pessoas ou dos turistas conforme La Torre (2002).

Segundo La Torre (1992, p.19):

O turismo é um fenômeno social que consiste no deslocamento voluntário e temporário de indivíduos ou grupos de pessoas que, fundamentalmente por motivos de recreação, descanso, cultura ou saúde, saem do seu local de residência habitual para outro, no qual não exercem nenhuma atividade lucrativa nem remunerada, gerando múltiplas inter-relações de importância social, econômica e cultural.

Para ocorrer estes deslocamentos os meios de transportes são fundamentais. Neste caso apresentar-se-á um percurso histórico sobre transportes ferroviários no Mundo, no Brasil, no Estado do Rio Grande do Sul até a perspectiva local, ou seja, o transporte ferroviário em Jaguarão/RS, uma vez que a proposta que se refere a este modal de transporte.

2.1 Transporte Ferroviário no Mundo

O transporte ferroviário no mundo teve uma longa história em seu desenvolvimento juntamente com a revolução industrial conforme vale ressaltar as palavras de Derruau (1982, p. 105) quando afirma que:

Assim como a revolução industrial transformou radicalmente as condições de existência na maior parte do globo, assim semelhante revolução técnica no domínio da circulação, a revolução dos transportes, permitiu transportes mais rápidos, mais regulares, de maior capacidade e mais econômicos. A revolução dos transportes acompanhou a revolução industrial. Em ambos os casos se verificou uma evolução, ou melhor, uma série de sucessivas revoluções. Após a melhoria da circulação rodoviária no século XVIII, a aplicação da máquina a vapor à navegação, e depois o aparecimento do caminho de ferro e a construção das redes ferroviárias traçaram, ao longo do séc. XIX, esta evolução; por seu turno, o automóvel, já no último decênio do séc. XIX e o avião, no séc. XX, revolucionaram também as condições de transporte.

Com isto o modal ferroviário de transportes começou seu caminho evolutivo no desenvolvimento de máquinas a vapor, no século XIX quando o inglês Richard Trevithick construiu a primeira locomotiva instaurando um novo paradigma no mundo dos transportes. Portanto ocorreu o desenvolvimento das vias férreas que foram inicialmente construídas na Europa e na América, utilizando-se de tábuas, as vias evoluíram gradualmente até o descobrimento dos trilhos de metal. Hoje, as vias são feitas com trilhos de aço compridos em formato de T, e estes descansam em dormentes de madeira.

Os autores Ibarra e Renaldi de Loustau (2003 *apud* ALLIS, 2006, p.95) sinalizam que por se tratar de países em formação, a chegada da “Locomotiva do Progresso” como era chamada na época criada pelo inventor CatesMe Cuno Can a 1ª locomotiva do mundo na Inglaterra trouxe esperança às populações carentes das regiões não incorporadas em um sistema de desenvolvimento, sendo que a partir daí foram construídas próximas as linhas férreas, moradias e comércios, impulsionando assim a produção agropecuária e a criação de centros urbanos, materializando o mito do progresso.

Como resultado da inovação tecnológica, a ferrovia passou a ter um importante papel nas relações internacionais, sendo símbolo de progresso e modernidade para os países. Como pioneira, a Inglaterra, destaca Lopez (1991), neste período de 1850-1859 marca o início das empresas ferroviárias, convertendo assim o país em líder mundial em tecnologia ferroviária.

No Brasil, o primeiro caminho de ferro foi construído em 1854 – a Estrada de Ferro Mauá – e na Argentina- em 1857- a Ferrocarril Oeste. Desta forma as ferrovias chegaram ao Brasil no início do século XIX.

2.1.1 Transporte Ferroviário no Brasil

As ferrovias no Brasil apresentam uma ligação histórica com as políticas de governo. Esta história pode ser contada por meio de fases cronológicas, relacionando-a com a história imperial e republicana.

De acordo com La Torre (2002), a primeira fase se passou no período da Regência e o Segundo Reinado nos anos de 1835 a 1873, observando-se o início da implantação e o desenvolver das ferrovias no Brasil de forma branda por empresas basicamente privadas.

Já na segunda fase, segundo o mesmo autor (2002), este período envolveu o Segundo Reinado, entre os anos de 1873 a 1889, e se caracteriza pela ampliação apressada das ferrovias por meio de ativos privados, estes por sua vez foram instigados pelo instituto da garantia dos juros.

A terceira fase englobou o período da República Velha nos anos de 1889 a 1930, na qual se observou uma extensão rápida das ferrovias, entretanto o estado acabou tendo que assumir o comando de diversas empresas com problemas financeiros (LA TORRE, 2002).

A quarta fase correspondeu ao período da era Vargas e o pós-guerra nos anos de 1930 a 1960, observa-se nesta época uma desaceleração na ampliação das ferrovias, assim como também se vê o vasto domínio do Estado nas empresas que deixaram de ser privadas, segundo La Torre (2002) e o mesmo descreve que na quinta fase se localiza num período onde a nação foi governada pelo regime militar nos anos de 1960 a 1990, as ferrovias encontravam-se solidificadas em escassas empresas públicas, havendo assim erradicação de ramais antieconômicos e a fundação de planos seletivos de maneira estratégica. A sexta fase situa-se no período da Nova República, no ano de 1990, que marca a privatização do aglomerado aparelho ferroviário nacional.

No Brasil, segundo o Ministério dos Transportes – MT e a Secretária de Política Nacional de Transportes – SPNT (2012), atualmente a rede ferroviária foi reduzida de 38 mil para cerca de 30 mil quilômetros, observando que o modal é utilizado mais para transporte de cargas, não havendo tanta utilização para o transporte de passageiros, pois as ferrovias que oferecem transporte de passageiros geralmente são voltadas para o turismo. Diferenciando-se da utilização feita do modal na Europa que ainda utiliza as vias férreas para transporte e deslocamento de pessoas. Muitas destas ferrovias no Brasil foram implantadas por companhias britânicas, belgas, americanas e por Batalhões do Exército no século XIX e início do século XX, segundo o Manual de Preservação de Edificações Ferroviárias Antigas que descreve, no ano 1991, os prédios antigos das estações, oficinas, casas dos empregados, técnicas construtivas, materiais e padrões arquitetônicos inovadores importados direta ou indiretamente, podendo assim influenciar no espaço urbano ao seu redor após sua construção.

A seguir de agora abordar-se-á a importância e o desenvolvimento do transporte Ferroviário no Rio Grande do Sul, dando destaque para as primeiras linhas férreas no Estado e também sobre a conservação das ferrovias ao longo dos anos de uso, das estações e a utilização dos prédios.

2.1.1.1 Transporte Ferroviário no Rio Grande do Sul

No Rio Grande do Sul o transporte ferroviário após muitas discussões, surge com a proposta de uma estrada de ferro pelo Inglês John Mac Ginity onde foi concedido o direito de construção e exploração da 1ª ferrovia no Estado, sendo em 1870 a incorporação na Inglaterra da empresa “The Porto Alegre & New Hamburg Braziliam Railway Company Limited” que entrou primeiro no mercado londrino para depois chegar ao RS. A partir daí a sua primeira seção de estrada teve sua inauguração em abril de 1874 que ligava a capital Porto Alegre até São Leopoldo com uma extensão de 33.756 metros, segundo dados do inventário do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Estadual (IPHAE), onde estimulou principalmente a produção da zona colonial alemã, a multiplicação de núcleos urbanos pela própria expansão da estrada. Depois desta inauguração ainda tiveram outras estradas no Estado, entre elas podemos destacar como principais ramais as seguintes linhas férreas: 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, sendo de grande importância para o desenvolvimento em todo o Estado do Rio Grande do Sul para o transporte de cargas

em que se transportavam alimentos para regiões isoladas e no deslocamento das pessoas, seja para visitar familiares, seja para estudos, férias entre outras atividades conforme (mostra mapa 1).

Mapa1: Linhas Férreas no RS.



Fonte: ronaldofotografia.blogspot.com

Segundo o Manual da Preservação de Edificações Ferroviárias Antigas do Rio Grande do Sul destaca-se a existência das tipologias arquitetônicas específicas utilizadas naquela época principalmente a da Europa, existindo assim estações muito semelhantes pertencentes a diferentes regiões do Estado e a mesma linha férrea sendo classificada em pequena, média e grande porte. No município de Jaguarão, o transporte ferroviário teve grande importância enquanto ativo.

2.1.1.2 Transporte Ferroviário em Jaguarão/RS

No município de Jaguarão/RS a construção da linha férrea ocorreu nos anos 1930 1940 e teve sua inauguração em 25 de março de 1932, projeto da Viação Ferroviária do Rio Grande do Sul - VFRGS, sendo considerada uma estação de médio porte caracterizada por coberturas muito inclinadas, múltiplas águas e largos beirais, telhas francesas, tendo ainda outras estações com a mesma tipologia arquitetônica no Estado como em Alegrete, Cacequi, Dom

Pedrito, São Borja, Jaguari, Canoas, Campo Bom, Vila Siqueira, Santiago e São Luiz Gonzaga (IPHAE).

A estação de Jaguarão pertencia ao ramal Basílio-Jaguarão que faz a ligação da fronteira da linha Rio Grande-Bagé, a reivindicação deste ramal aconteceu por causa do município ser o 12º a ser instalado no RS e por Jaguarão já ter sido elevado à condição de vila desde 1932. A cidade desenvolveu-se com base na economia, extração de carvão, charqueadas, agropecuária, e também pela condição de ser da fronteira aonde poderia exportar para o Uruguai.

A estação de Jaguarão unia a estação de Basílio ao Uruguai depois de cruzar a Ponte Internacional Barão de Mauá sobre o rio Jaguarão, esta era ligada até a estação de Rio Branco no Uruguai de modo que havia a diferenciação nas bitolas no Uruguai, depois de cruzar a Ponte Internacional Barão de Mauá com trilhos de bitola dupla, correspondente à métrica brasileira e a bitola uruguaia de 1,44 m, utilizadas nos trilhos até o meio da Ponte Internacional Barão de Mauá, onde em 1942 foi construído um prolongamento para uma nova estação no abrigo Policínio para viajantes chamada parada Ponte Mauá a margem Brasileira da ponte projetada uma linha da estação até o abrigo e foi desativada por volta de 1979. Os trilhos foram arrancados, exceto no trecho entre Jaguarão e Uruguai.

Conforme descrito nos trechos do livro “Olhares sobre Jaguarão” (SOUZA e FRANCO 2010) “o trem na fronteira teve grande importância para ambos os países sobre o transporte de pessoas e mercadorias (importação/exportação) e também na vinda e no deslocamento para compras no comércio jaguarense pelos uruguaios que eram relatados fortíssimos na época”.

Por muito tempo houve uma locomotiva diesel (litorina) correndo no trecho Ponte Mauá - Montevideo, depois a Empresa Estatal do Uruguai - AFE passou a usar os trens a diesel Ganz-Mávag (húngaros).

Os trens brasileiros entravam na estação de Rio Branco, no Uruguai e do outro lado da ponte, para a baldeação por Alexandre Garcia (1999).

Já ano 1960, existiu uma locomotiva rápida ligando Rio Grande nas terças, quintas e sábados levando em média 5 horas até Polínio (239 km) com poucas paradas nesse trajeto, possibilitando uma baldeação imediata até e desde Montevideo, pela então RFFSA, onde era chamado de "Rápido Rio Grande-Montevideo" até o ano de 2005, onde a linha da bitola 1,435m atravessava a fronteira e chegava em Jaguarão com cargas em geral de arroz da região de Treinta y Três e Vergara a 200 km da fronteira do Uruguai. Porém neste mesmo ano a ponte começou a apresentar problemas estruturais que impediram que os trens uruguaios atravessassem, então cessando o tráfego por Alexandre Garcia (1999).

A estação de Jaguarão passou a pertencer à cidade depois de sua desativação, O prédio da antiga estação ferroviária incluía no andar térreo; sala de espera, sala do agente e telégrafo, setor de atendimento com depósito para bagagens, quarto do telegrafista e sanitários; e no andar superior, a residência do agente, cozinha, despensa, *toilete* e três dormitórios com terraços laterais dos trilhos, à (AFE) é a empresa estatal do Uruguai, encarregada da operação do transporte ferroviário e da manutenção que continuavam por alguns metros no leito da antiga linha métrica brasileira erradicada conforme Alexandre Garcia (1999).

Atualmente, o prédio está cedido a uma entidade privada com algumas modificações em sua estrutura original, mas está em ótimo estado de conservação somente com algumas modificações em sua estrutura antiga.

Por meio do arrazoado, pode-se perceber que o transporte ferroviário teve grande importância no município e na região ao longo dos anos, pois servia como transporte de cargas e de passageiros entre vários municípios e, até mesmo, com o país que faz fronteira, o Uruguai.

2.2 Transportes Turísticos

Com a evolução tecnológica, surgem a cada dia, novos meios de transportes, e estes com maior eficiência e conforto. A origem do transporte tem varias suposições. Parece ter surgido a partir da necessidade humana de facilitar seu trabalho físico, sobretudo, no transporte de cargas, progredindo para a locomoção de seres humanos com o passar do tempo (PAOLILLO, 2002).

O planejamento espacial e a conservação das paisagens urbanas e naturais são geradores de fatores que agregam a valorização dos destinos turísticos. Neste aspecto as estruturas disponibilizadas aos turistas, podem propor uma percepção da identidade dos lugares visitados, com resultado do fortalecimento da imagem local e a subsídio para o desenvolvimento da atividade turística. De acordo com La Torre (2002, p. 09), os sistemas de transportes turísticos “se transformaram em meios estratégicos para o desenvolvimento, possibilitando a integração econômica e social das diversas regiões geográficas e participando de forma substancial na comunicação entre pessoas, facilitando assim a difusão cultural, e o desenvolvimento de bens e serviços”.

Sem a existência dos transportes as cidades, os estados e até mesmo os países causando transtorno para o mundo atual na logística humana. O transporte de forma geral é um dos elementos fundamentais para o desenvolvimento de uma sociedade que busca cada vez juntamente ao mercado aliar tecnologia, inovação e invenções para este setor, fazendo do transporte um elemento ativo e progressista, com um aperfeiçoamento sistemático. As transformações com o resultado da globalização do setor recreacional, apoiada por meio de transportes e de comunicação de alto desempenho, tornaram as sociedades menos dependentes de recursos naturais e das limitações de distância e tempo (PAGE, 2001).

Quando se fala sobre a importância do transporte no fenômeno turístico, La Torre (2002, p.08) explica que há seis fatores de medição neste setor que são importantes: “comodidade, agilidade (de movimento), alcance, preço, rapidez e segurança”. Elemento essencial para as viagens e o turismo, o deslocamento das pessoas representa, assim, a acessibilidade, ou seja, torna os destinos turísticos e suas atrações acessíveis ao viajante, exercendo um papel facilitador e fundamental para o desenvolvimento de qualquer destino turístico.

O transporte fornece a ligação fundamental entre as áreas de destino e as de origens e facilita a circulação de pessoas em férias, viagens de negócios, visitas a amigos e parentes e aqueles que o usufruem para turismo educacional e de saúde, o transporte também é um elemento chave da experiência turística, parte integrante do turismo (PAGE, 2001).

Especificamente no modal de transportes ferroviários, houve um grande crescimento mercado turístico, principalmente no Brasil, segundo o Ministério do Turismo - MTUR em relação aos roteiros turísticos. Somente em 2011, mais de cinco milhões de passageiros escolheram os trens como meio de transporte, volume 33% maior que o do ano 2015. Esta é considerada uma meta ambiciosa para o futuro, segundo relata o presidente da Associação Brasileira das Operadoras de Trens Turísticos Culturais (ABOTTC), Sávio Neves:

O setor ferroviário vem aos poucos ocupando um espaço importante no mercado interno do turismo. É um trabalho lento e que demanda grandes investimentos. No entanto, com os trens que estão pra entrar em operação e o esforço que o setor pretende fazer para melhorar seu desempenho, temos condições de chegar a 2016 com a marca de 10 milhões de passageiro por ano.

Portanto, para que se tenha um transporte de qualidade e necessário que se busque atuar de forma articulada entre o planejamento urbano, os transportes, o ambiente e as políticas públicas a fim de atingir resultados satisfatórios para todos os setores envolvidos.

Entretanto transportar envolve transladar, mudar de lugar, levar ou trazer; por isso o transporte constitui uma operação necessária e, ao mesmo tempo, uniforme, já que não existe nenhum outro ato nosso que não envolva sua elaboração ou realização ao deslocamento até o atrativo escolhido pelas pessoas (SANTOS, 2010), em que é necessário falarmos em guias de turismo no qual são profissionais qualificados mediante curso e cadastro específico no Ministério do Turismo para exercício de acompanhamento, orientação e transmissão de informações a pessoas ou grupos em visitas a destinos ou pontos de interesse turístico.

Portanto, a criação de uma rota turística que busque evidenciar resquícios históricos sobre a ferrovia e tudo que a envolvia, trará, de certo modo, o assunto novamente à pauta do destino e quem sabe se possa pensar nestas ou em outras possibilidades para a sua efetivação, uma vez que para este trabalho é apenas um olhar sobre o assunto.

2.3 Roteirização Turística

Roteirização para o MTUR (2007) não visa só apenas agrupar municípios e regiões, mas também construir um ambiente democrático e harmônico entre o poder público, privado e comunidade. Seu intuito é promover a integração e cooperação entre os setores com vistas à sinergia na atuação conjunta entre todos os envolvidos nas atividades turísticas de uma localidade (MTUR, 2007). Assim, como resultado da ação integrada que tem evoluído ao longo dos anos e o mapa turístico brasileiro conta atualmente com 3.635 municípios, organizados em 276 regiões turísticas.

Para o MTUR (BRASIL, 2007) a roteirização turística é o processo que visa propor, aos diversos atores envolvidos com o turismo, orientações para a constituição dos roteiros turísticos. Essas orientações vão auxiliar na integração e organização de atrativos, equipamentos, serviços turísticos e infraestrutura de apoio do turismo, resultando na consolidação dos produtos de uma determinada região.

De acordo com o Ministério do Turismo - MTUR (2007, p.27) rota turística é entendida como “um percurso continuado e delimitado cuja identidade é reforçada ou atribuída pela utilização turística, ou seja, a rota apresenta ordem sequenciada de visitação nos atrativos e, por conseguinte, ponto inicial e ponto final do percurso”.

Conforme Djukitch (1986, *apud* BAHL, 2004, p.41) “rota é um caminho direcionado, rodoviário, marítimo ou aéreo, com indicação de um sentido ou de um rumo a ser seguido.

Denominação bastante utilizada para designar itinerários turísticos planejados, estabelecidos e associados a uma temática”.

Já para Alves (2003, p.2) “[...] rota tem significado de ‘caminho’, ‘destino’, mas também ‘rompimento’ e ‘combate’”. Ou seja, cada autor usa uma definição para o conceito sobre rota.

Segundo Bahl (2004), para a elaboração, planejamento e execução de roteiros/rotas turísticos/as, deve-se considerar os seguintes objetivos; direcionamento observando o público alvo, faixa etária e número de pessoas; título, ou seja, um nome fantasia que seja atraente aos turistas; elencar os atrativos; levantar os dias e horários para a visita e local de saída e chegada; verificar locais para compras; planejar o itinerário com os pontos de interesses, distâncias, levantar o caminho a percorrer com a quilometragem; planejar o número de paradas; verificar qual o transporte apropriado para roteiro/rota (automóvel, ônibus ou micro-ônibus ou outro); então verificar o motorista(s); guias de turismo; pensar na necessidade ou não de animação (atividade/material); duração; horários da programação em si; programa ou o produto; datas de partida e frequência; depois realizar um teste para ver se realmente funciona como o programado; verificar o custo e o preço; a divulgação e comercialização e por fim pensar na avaliação constante do roteiro.

A roteirização turística é um passo fundamental para promover a integração e cooperação entre os setores com vistas à sinergia na atuação conjunta entre todos os envolvidos nas atividades turísticas de uma localidade, pelo papel que pode exercer na busca pelo desenvolvimento socioeconômico de nosso país. Sua correta implementação pode contribuir para o aumento do fluxo de turistas para um determinado destino, assim como para aumentar seu tempo de permanência e os gastos que realizam (MTUR, 2007).

A roteirização turística, organizando e integrando a oferta turística a partir dos princípios da participação, da flexibilidade e da sustentabilidade, mostra-se como elemento-chave para permitir que os recursos, resultantes do incremento da atividade turística de uma região, possam significar a promoção de inclusão social e auxiliar na redução das desigualdades sociais e regionais.

Portanto, se bem desenvolvida nos aspectos econômicos a roteirização turística pode proporcionar aspectos positivos para a localidade como a ampliação do fluxo e da circulação de dinheiro, aumento nos polos de trabalho, principalmente naqueles voltados para as atividades da comunidade local.

O foco deste subitem foi à abordagem conceitual de rota e roteirização como um todo, pois a proposta que se apresentará será em formato de rota, uma vez que esta apresenta

ordem sequenciada de visitação nos atrativos e, por conseguinte, ponto inicial e ponto final do percurso.

3 SOB OS RASTROS DOS TRILHOS: ROTA TURÍSTICA EM JAGUARÃO/RS

O município de Jaguarão, no estado do Rio Grande do Sul pertencente à região turística da Costa Doce é reconhecido como um destino de turismo cultural, em razão dos mais de 800 prédios tombados pelo Instituto do Patrimônio histórico e Artístico Nacional IPHAN, e possuir também o primeiro bem binacional tombado pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional IPHAN que é a Ponte Internacional Barão de Mauá, construída entre 1927 e 1930, medindo com o vão sobre o rio 276m ao todo, 2.113m de extensão e ligando os dois países Brasil e Uruguai, conforme dados do dossiê de tombamento por esta grande potencialidade atrai visitantes com interesses em história e suas singularidades.

Atualmente, o município possui aproximadamente com 28.230 habitantes conforme dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística- IBGE (2015) e as suas principais atividades econômicas são, a agricultura com plantações de soja e arroz e a agropecuária.

Não obstante, a história do trem, dos seus fluxos, suas rotas também é um fator de atratividade deste público, sobretudo porque no município alguns rastros de trilhos “teimam” em não deixar esta história ser esquecida.

Assim, nesta direção pensou-se em dar novo significado, nova utilização para os trilhos que ainda encontram-se visíveis pela cidade em alguns trechos por meio de uma rota turística temática, que tem como principal objetivo atrair turistas e residentes locais para vivenciar algo diferenciado, adquirir conhecimento e, ainda contribuir com a economia local.

Como base teórica para a apresentação da proposta tomou-se emprestado a metodologia de Bahl (2004) de forma adaptada. A proposta será exibida de forma fragmentada, pois é assim que o autor sugere, facilitando a compreensão da mesma.

3.1 Itinerário, atrativos e distâncias

O título da proposta é “*Sob os Rastros dos Trilhos - rota turística em Jaguarão/RS*”, uma vez que evidencia não a retomada da ferrovia e, sim, salienta um resquício que dela sobrou.

A rota tem seu início próximo a Ponte Internacional Barão de Mauá, na Parada Polícinio- Barão de Mauá, esta escolha se deu ao grande fluxo turístico promovido pelo turismo de compras (*free shop*) na cidade Rio Branco/UY, destino fronteiro à Jaguarão/BR. Neste espaço será possível adquirir os ingressos dos passeios conforme datas e horários pré-

estabelecidos para a atividade, assim como terá a infraestrutura básica para atendimento aos turistas e, como item adicional, na busca do encantamento do turista/visitante, o acolhimento será por meio de apresentações artísticas musicais de artistas fronteiriços, evidenciando a mescla cultural.

Ao embarcar no veículo adaptado, em forma de trem, os passageiros serão recepcionados pelo maquinista que estará todo caracterizado e também pela guia de turismo local com credenciamento na EMBRATUR, também caracterizada, que os acompanharão durante todo o trajeto. Nesta parada o/a guia discorrerá sobre os assuntos: modal férreo no mundo, no Brasil e no Uruguai, sobretudo, ressaltando os acessos e os não acessos entre os dois países, assim como sobre a história da Ponte Internacional Barão de Mauá conforme mostra (figura 01).

Futuramente, poder-se-á estabelecer parceria com algum estúdio fotográfico local, para a realização de fotos antigas ou caracterizadas neste espaço.

Figura 1: Antiga Parada Polícinio - Barão de Mauá



Fonte:Famiglia Prati (1942).

3.1.1 Breve Histórico da Parada Polícinio- Abrigo Mauá

A Parada Polícinio foi construída em 1942 como um abrigo para os viajantes, conforme descreve o inventário turístico sobre as Estações Férreas do Rio Grande do Sul - nº4, já que as pessoas que utilizavam o trem como transporte, vindos de outras localidades para cruzar a Ponte Internacional Barão de Mauá para o Uruguai, não tinham onde ficar protegidas contra as intempéries climáticas. A bitola dos trilhos era diferente: no Brasil uma,

no Uruguai outra, logo, ao chegar à Ponte, todos tinham que fazer a troca de trem e, isso em dias de chuva ou extremo sol, era muito ruim.

Esta construção simboliza o acolhimento do outro, e na rota que se está planejando, manteve-se este espaço, como espaço acolhedor, sendo o primeiro espaço em contato com o turista/visitante.

Figura 2: Embarque Polícinio- Barão de Mauá atualmente 2017.



Fonte: a Autora (2017).

Atualmente este prédio está sendo ocupado pelo Conselho Tutelar de Jaguarão, conforme mostra a (figura 02) e, na proposta se utilizará do mesmo como ponto de partida (embarque) na rota turística, que será utilizado para venda de produtos da marca do roteiro, assim como produtos artesanais do destino.

Este local além de chamar atenção dos turistas, pois está no local do fluxo, também é propício para a espera, mesmo daqueles que não usufruirão do passeio, pois possui uma paisagem impar da orla do Rio Jaguarão, além de uma praça com bancos. Este local apresenta características e estruturas necessárias para embarque e desembarque dos passageiros.

3.1.2 Rastros dos Trilhos

Neste ponto, far-se-á a primeira parada da rota “Rastros dos Trilhos” uma vez que os trilhos encontram-se em melhor estado de conservação (ver figura 03), podendo proporcionar

que todos os passageiros tenham a oportunidade de visualizar, tocar e registrar este encontro de contexto temporais (asfalto e trilhos).

O profissional guia de turismo credenciado falará das curiosidades ocorridas em viagens, sobre as mudanças de contextos nos transportes no país, ressaltando mais informações locais e regionais.

Nesta parada há um estabelecimento comercial de panificação, que comporá a rota, ofertando aos turistas/visitantes suas produções, entre elas biscoitos, cucas, *galletas*, tudo com o sabor característico da fronteira, de mistura cultural.

Figura 3: Parada Rastro dos Trilhos



Fonte: a Autora (2017).

É destarte mencionar que ao término das atividades férreas em Jaguarão, devido ao avanço das rodovias, que inclusive cobriram grande parte dos trilhos, a rota a partir desta parada sofrerá adaptação em seu itinerário original, mas buscará manter a maior proximidade com o referido.

3.1.3 Estação Ferroviária

Ao embarcarem novamente no veículo, após a primeira parada, os passageiros serão conduzidos para a próxima - Estação Ferroviária de Jaguarão, que está localizada a aproximadamente 918, 87 metros da parada rastros dos trilhos.

Durante o percurso até lá, o/a guia falará sobre a arquitetura do lugar e sobre seus contextos históricos (ver figura 04).

Figura 4: Prédio da Estação Ferroviária nos anos de 1932



Fonte: <http://turismoenjaguaraors.blogspot.com>

Atualmente, o prédio encontra-se está cedido a uma sociedade universal privada sob a contrapartida de manter o local qualificado e preservado. Por meio da (figura 05), pode-se evidenciar este cuidado com o espaço.

Contudo para a presente proposta repensaríamos a cedência deste espaço, pois nesta proposta pensou-se em utilizar o espaço para a criação de um Memorial da História do Trem em Jaguarão, contando com salas para acervos fotográficos, objetos, materiais jornalísticos, vídeos, entre outros, que seriam coletados, em doação, com colaboradores que os possuísem.

E pensando na integração com a Universidade Federal do Pampa – UNIPAMPA imaginou-se que este material poderia ser coletado e catalogado por docentes e discentes da referida Universidade, especificamente dos cursos de História, Política e Produção Cultural e Gestão de Turismo, como forma de projetos de pesquisa e/ou extensão.

Este espaço também poderia acolher alunos em estágio, práticas profissionais e também como funcionários, uma vez que seriam abertos novos postos de trabalho no município com a criação do Memorial.

Figura 5: Prédio da Estação Atualmente em 2017



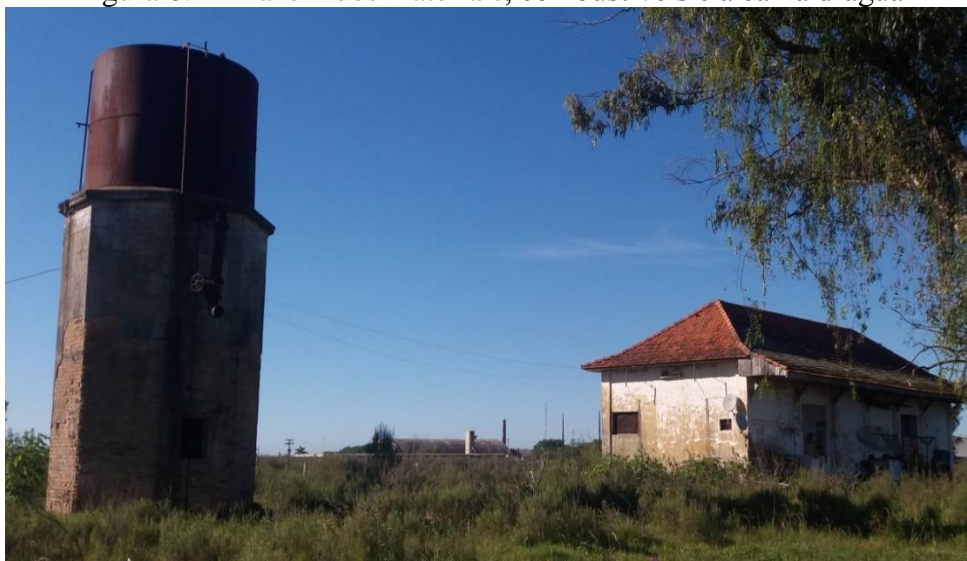
Fonte: a Autora (2017).

3.1.4 Armazém dos Materiais

A conclusão da rota se dará no Armazém (ver figura 06) localizado ao lado da Estação Ferroviária. Neste espaço haveriam livros sobre o destino ou região como um todo, mídias de artistas fronteiriços para comercialização, além de ser local de apresentações de grupos de danças artísticas da fronteira e, de outras manifestações culturais.

Tanto este espaço como o do Memorial terá seu funcionamento não apenas nos dias em que será ofertada a rota, mas sim nos demais dias da semana.

Figura 6: Armazém dos materiais, combustíveis e a caixa d'água



Fonte: a Autora (2017).

A escolha do retorno ao local de embarque foi estabelecida pensando em propiciar, estimular e despertar no turista o interesse de conhecer outros roteiros disponíveis conforme mostra o itinerário destacado na cor vermelha, existentes e ofertados pelo destino, tais como: na Rua XV de novembro – *Tour* das Portas e na Rua Vinte e Sete de Janeiro - *Tour* Histórico Cultural, contemplando espaços como o Teatro Politeama Esperança - tombado pelo IPHAN, sendo finalizado na Orla do Rio Jaguarão até, a Parada Polícínio- Barão de Mauá, em um estilo de circuito (ver figura 07).

Figura 7: Itinerário da Rota Turística



Fonte: Google Mapas (2017).

Legenda:

Local de Embarque - Parada Polícínio- Barão de Mauá

Parada 1. Rastro dos Trilhos

Parada 2. Estação Ferroviária

Retorno Centro Histórico - Rua das Portas - Teatro Politeama Esperança - Orla do Cais

Local de desembarque (Parada Polícínio) - Barão de Mauá

3.2 Dias, horários, duração, custos e animação turística

A rota inicia com o acolhimento do/a guia de turismo e maquinista, que recepcionarão os passageiros do trem com roupas caracterizadas, além de no espaço apitar quando da saída ou chegada do trenzinho conforme horários da rota, ver Tabela 01.

Estima-se que o percurso tenha aproximadamente 2 horas de duração, sendo realizado nas sextas-feiras, nos sábados e domingos, a cada 15 dias, uma vez que inicialmente trabalhar-se-á com transporte terceirizado, oriundo de outro destino.

Por meio da Tabela 01 é possível visualizar os horários de embarque, tanto na parte da manhã, quanto na parte da tarde. Serão realizados 2 (dois) passeios por dia, com capacidade para até 30 pessoas em cada viagem. O custo do bilhete será de R\$ 30,00, alcançando um total de R\$ 1.800,00 por dia, em caso de lotação e, R\$ R\$ 5.400,00, nos três dias de oferta no destino. Porém, estes números são só representativos, pois em casos especiais, como será descrito no subitem Público-alvo, alguns passageiros poderão ter descontos em seu bilhete.

Tabela 01 – Horários e turnos da Rota Turística

Atrativos	Manhã	Tarde
1. Local de embarque- Parada Polícinio-Barão de Mauá	9:00	14:00
2. Parada Sob os Rastros dos trilhos	9:15	14:15
3. Parada Estação Ferroviaria	10:00	15:00
4. Retorno (Centro Histórico Rua das portas, Teatro Politeama e Cais do Porto)	10:45	15:45
5. Desembarque- ponto inicial	11:00	16:00

Fonte: a Autora (2017).

3.3 Transporte para a rota turística

De forma ilustrativa, por meio de imagens coletadas na internet (ver figuras 08 e 09), quer-se mostrar a ideia por traz do veículo para a rota proposta, ou seja, o veículo para a realização da rota será um ônibus/caminhão adaptado em forma de trem.

A forma lúdica da apresentação do transporte para a proposta, ganha em sentido de motivação para a realização da atividade, pois se destaca no cenário histórico-cultural do destino, já que na ludicidade “objetos criam vida, ao mesmo tempo em que desaparecem e adquirem novas formas e sentidos; lugares distantes ficam a ‘um passo’ do alcance e até planetas desconhecidos viram ‘reais’. Pode-se construir e desconstruir ‘mundos’ e objetos” (SCHOLZE, BRANCHER e NASCIMENTO, 2007, p. 71).

A ludicidade, contudo, não é apenas ‘coisa de criança’, ela faz parte de toda a vida do homem e não é porque os adultos não brincam, todo momento, que ela deixa de existir. As atividades lúdicas, portanto, permitem a experimentação, ao despertar dos sentidos, a criação e re-criação de mundos e situações. Através dela pode-se libertar da realidade mecânica, do dia a dia e ir muito além deste mundo, trocando experiências, vivendo momentos de alegria e liberdade, enfim, aprendendo com as situações de forma divertida e prazerosa.

Nesta direção, e buscando estimular tais sentidos, sentimentos que se pensou em um veículo personalizado. Porém, como ainda não há nada parecido em Jaguarão, a forma que se julgou, inicialmente, de viabilizar é por meio do estabelecimento de parceria com empresa regional, que já conta com tal veículo para a prestação deste serviço na rota turística.

Será acordada uma cota de porcentagem para a organizadora da rota em cada bilhete vendido.

Figura 8: Exemplo de veículo adaptado para a Rota Turística



Fonte: <http://www.panaromio.com/photo/62016628>

O veículo acima seria ideal devido seu formato remeter o formato de um trem, podendo estimular um passeio diferente, contemplativo.

Vários destinos utilizam-se da ludicidade nos transportes para atrair os turistas para os passeios, é o caso do Expresso Quindim em Pelotas, do Tim Tim em Garibaldi, entre outros.

Figura 9: Interior do veículo (exemplo)



Fonte: jeguiando.com/2010/01/18/vila-de-paranapiacaba-santo-andresp/

Objetiva-se incentivar algum empreendedor local a investir no veículo, podendo assim, disponibilizar mais passeios no destino, ampliando a lucratividade e também, adaptar uma das carreiras de bancos para que se possa atender pessoas com mobilidade reduzida, contendo no piso do trem as travas para cadeiras de rodas. Além disto, buscar futuramente parcerias com profissionais qualificados conforme a deficiência de cada pessoa para oferecer para os mesmos que possuem outros tipos de deficiência como auditiva, visual, mental ou intelectual a mesma sensação que a rota oferece aos demais, tornando-os a serem tratados de forma igualitária como os demais na sociedade. Também é preciso atentar para o clima de nosso Estado, então sugeriríamos uma adaptação ao investidor que é a proteção nas laterais, em caso de dias de chuva, como mostra o exemplo na (figura10).

Figura 10: Exemplo de proteção lateral do veículo



Fonte: <http://leouve2.gruporscom.com.br/negocios-e-mercado/turismo/item/43854-garibaldi-tim-tim-recebe-melhorias>

3.4 Público-alvo e número de passageiros

Por se tratar de uma rota tematizada e lúdica projetou-se como públicos-alvo turistas de diversas faixas etárias e residentes locais, sobretudo os que vivenciaram o transporte no passado, assim como os que não vivenciaram, em uma espécie de “educação ferroviária” por meio do turismo.

Será cobrada taxa de embarque para passageiros/as a partir de 5 (cinco) anos. O veículo que será inicialmente terceirizado possui capacidade para 30 pessoas. Menores de 12 anos deverão estar acompanhadas dos pais ou responsáveis e pessoas acima de 60 anos, apresentando documento de identidade pagam meia entrada, conforme legislação e também será aplicado desconto de 10% para estudantes oriundos de excursões escolares juntamente com seus professores, incluindo as escolas do Uruguai. As pessoas com mobilidade reduzida deverão estar acompanhadas por responsável.

3.5 Promoção e comercialização da rota turística

A promoção e a comercialização de produtos se caracterizam pelo desenvolvimento de relações com o mercado, que culminarão em ações comerciais. Para isso, o poder público, a iniciativa privada e a comunidade, precisam investir (dentro de suas competências e

limitações) nas estratégias de promoção e comercialização que levarão a um processo eficiente que gere aumento de competitividade e lucro (MTUR, 2010).

A promoção turística é fundamental para que a rota torne-se conhecida e desejada, levando ao aumento da visitação, do tempo de permanência e do gasto médio do turista. Neste contexto, a montagem de uma estrutura sólida de comercialização é vital para que seja possível, a todos os interessados, o acesso ao produto promovido.

Para tanto como material de apoio serão confeccionados mídias impressas tais como *folder* (ver figura 11 e 12), *flyer*, cartazes, já via mídias digitais serão criadas páginas nas redes sociais, para divulgar e informar sobre a rota. Também far-se-á uso dos veículos de comunicação locais como as rádios e os jornais.

Os materiais de apoio impressos (*flyers/folders*) serão distribuídos na Ponte Internacional Barão de Mauá, assim como serão distribuídos na rede hoteleira, estabelecimentos de alimentação e postos de combustíveis.

A rota turística terá sua divulgação antecipada nas redes sociais, estimulando a curiosidade de turistas e residentes, para que depois se faça uma divulgação mais local, em escolas e empreendimentos diversos. Ainda, buscar-se-á uma parceria com a Prefeitura Municipal de Jaguarão, Secretária Municipal de Turismo e as agências de viagens de turismo da região sul como: a Terra Sul Turismo, Receptivos Mauá, Megatur Turismo, Global Transportes, Rápido Pacheco Turismo, entre outras na divulgação local e regional da rota e em contra partida os patrocinadores teram espaços reservados para citar seu nome, entrevistas logomarca.

Figura 11: Modelo do folder (capa)



Fonte: a Autora (2017).

Figura 12 - Modelo do folder (interior)



Fonte: a Autora (2017).

3.5.1 Promoção para residentes

Buscando integrar a comunidade com a nova rota em Jaguarão, buscar-se-á trabalhar em períodos de baixo movimento, promoção para residentes, sobretudo estudantes, pois a rota desde sua base procura trabalhar com a educação por meio do turismo.

A promoção exigirá dos estudantes, comprovante de matrícula e, para moradores, comprovante de residência a fim de verificar sua vinculação ao destino. O desconto será acordado com os parceiros da rota, assim como os períodos de realização destes passeios.

3.6 Avaliação da Rota Turística

É importante considerar que a rota após o início de suas atividades será monitorada e avaliada constantemente para que se possa atingir a máxima satisfação dos turistas/visitantes, para que tenham uma bela recordação do destino e da história da ferrovia. E no que tange a gestão da rota, é fundamental este tipo de cuidado, pois para viabilizar uma proposta nova, precisa-se pensar em sustentável empresarial, lucratividade e desenvolvimento econômico e social local e regional.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente trabalho objetivava criar uma rota turística que rememorasse a perspectiva do transporte ferroviário em Jaguarão/RS, por meio de um passeio pelos rastros dos trilhos, em um trenzinho adaptado (ônibus/caminhão em formato de trem), no qual turistas, residentes, estudantes poderiam não somente retornar ao tempo como vivenciá-lo na contemporaneidade, buscando conhecer, aprender e a valorizar a história do patrimônio histórico e cultural deste destino, sobretudo o ferroviário e, diante de todos os referenciais apresentados e de um esboço inicial da rota turística, é possível afirmar que se tenha alcançado o objetivo, contudo, também se tem ciência de que uma ideia precisa ser apresentada para as demais pessoas envolvidas e provavelmente esta sofrerá ajustes, correções, antes de ser viabilizada.

É assim, que se apresentou esta proposta de forma inicial e humilde, contudo criativa, pois pensar uma rota que valorize rastros de trilhos é no mínimo instigante, e foi isto que se buscou trabalhar, como enxergar objetos de pesquisa “fora da caixa”, sair da zona de só reclamar que no destino não tem isto, não tem aquilo, para a contribuição qualificada de uma futura gestora de turismo.

Por meio da roteirização turística os destinos podem movimentar suas economias, desenvolver novos olhares sobre os seus lugares, fomentar o empreendedorismo, qualificar suas ofertas, organizar, articular e integrar atrativos, e a rota turística “Sob os rastros dos trilhos”, objetiva tudo isto para Jaguarão e região.

Sensibilizar para questões de patrimonialização em um destino já referência nesta área, por meio de uma rota é somar forças as “marcas” que o destino já tem e potencializa-lo em um cenário muito competitivo, como o turístico.

Assim se apresenta a rota “Sob os rastros dos trilhos”, ainda um olhar inicial, mas de grande potencial para o destino Jaguarão. É levando em consideração que o patrimônio cultural e artístico é de todos nós: sociedade é conveniente preservá-lo para que as gerações futuras possam usufruí-las, levando em conta que o turismo vem crescendo nos últimos anos, é que o país desenvolve políticas para a roteirização conclui-se que Jaguarão é um grande potencial turístico em desenvolvimento.

Contudo fechar parcerias com o Uruguai para eventos devido a importância que o transporte ferroviário teve para ambas as populações ao longo dos anos em que o trem cruzava a Ponte Internacional Barão de Mauá, construindo e desconstruindo histórias de culturas e turismo na fronteira.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ALLIS, Thiago. **Turismo, patrimônio cultural e transporte ferroviário: um estudo sobre ferrovias turísticas no Brasil e na Argentina. 2006.** Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo.
- BAHL, Miguel. **Viagens e roteiros turísticos.** Curitiba: Protexto, 2004.
- DENCKER, Ada de Freitas Maneti. **Pesquisa em turismo: Planejamento, Métodos e Técnicas.** São Paulo: Futura, 1998.
- FRANCO, Sergio da Costa. **Origens de Jaguarão: (1790-1833).** 2.ed. Porto Alegre: Evangraf, 2007.
- GERHARDT, Tatiana Engel; SILVEIRA, Denise Tolfo. **Métodos de pesquisa.** Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2009.
- LAKATOS, Eva Maria. **Fundamentos de metodologia científica.** 5.ed. São Paulo: Atlas, 2003.
- LA TORRE, Francisco de. **Sistemas de Transporte Turístico.** São Paulo: Editora ROCA LTDA, 2002.
- SANTOS, Paulo Pereira, PAULO, Alex Alexandre, MARQUES, Arthur Sommer, ZARDO, Diego Marcelo. **A história e a importância do transporte para o turismo.** 2010. Disponível: issbrasil.usp.br/artigos/e3_159.pdf. Acesso em : 17 setembro 2017.
- SOUZA, Eduardo Alvares de; FRANCO, Sérgio da Costa. **Olhares sobre Jaguarão.** 2010.
- SILVEIRA, Márcio Rogério. **A importância geoeconômica das estradas de ferro no Brasil.** Presidente Prudente, 2003. Disponível em: repositorio.unesp.br Acesso em: 20 de junho de 2017.
- PAGE, Stephen. **Transporte e turismo.** trad. Roberto Cataldo Costa – Porto Alegre: Bookman, 2001.
- PAOLILLO, André Milton; REJOWSKI, Mirian. **Transportes.** 2.Ed. São Paulo: Coleção ABC do Turismo, 2002.

SITES

IBGE. **Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística**. Perfil Regional. Disponível em: www.ibge.gov.br/ Acesso em: 21 maio 2017.

IPHAE. **Instituto Patrimônio Histórico Artístico Estadual. Livro Patrimônio Ferroviário no RGS. Inventário das Estações 1974-1959**, publicado em 2002. Disponível em: www.iphae.rs.gov.br. Acesso em: 05 maio, 2017.

___ **Manual de Preservação de Edificações Ferroviárias Antigas**. Ministério dos Transportes. Disponível em: www.transportes.gov.br/imagens/2015/06/preserfe.pdf. Acesso em: 18 agosto 2017.

___ **MINISTÈRIO DO TURISMO, O Brasil pela janela do trem**. Disponível: www.turismo.gov.br/últimas-notícias/2600-o-brasil-pela-janela-do-trem.html. Acesso em: 08 de maio. 2017.

___ **MINISTÉRIO DO TURISMO. Turismo no Brasil 2011 – 2014.-** MINISTÉRIO DO TURISMO. Disponível em: <http://www.turismo.gov.br>. Acesso em: 22 outubro de 2017.

___ **MINISTÉRIO DO TURISMO. Modulo Operacional 7- Roteirização Turística**. Disponível: www.turismo.gov.br/sites/.../modulox20operacional_7_roteirizacao_turistica.pdf. Acesso em: 28 maio 2017.

PREFEITURA MUNICIPAL DE JAGUARÃO. **História**. Disponível em: www.jaguarao.rs.gov.br/. Acesso em: 22 abril 2017.

Figura 1: Disponível em : prati.com.br. Acesso em :18 outubro de 2017.

Figura 8: Disponível em : [http:// www.panoramico.com./photo/62016628](http://www.panoramico.com./photo/62016628).

Figura 9: Disponível em : <http://jeguiando.com/2010/01/18/vila-de-piranapiacaba-santo-andresp/>. Imagem: Janaína Calaça em 18 janeiro 2010.

Figura 10: Disponível em: Fonte: <http://leouve2.gruporscom.com.br/negocios-e-mercado/turismo/item/43854-garibaldi-tim-tim-recebe-melhorias>.