



NOS TRILHOS DA MEMÓRIA: O PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO DE RESTINGA-SÊCA/RS.

RAILS IN MEMORY: The HERITAGE RAIL RESTINGA-SÊCA/RS

Mesa temática 5: Patrimonialização, cultura e identidade/n- Patrimonialização e bens coletivos e suas externalidades

Autor: Heliana de Moraes Alves

Mestranda do Programa de Pós-Graduação da Universidade Federal de Santa Maria/RS

Contato: heliana_alves2007@yahoo.com.br

Autor: Lauro César Figueiredo

Prof. Dr. do Programa de Pós-Graduação em Geografia e Geociências da Universidade Federal de Santa Maria.

Contato: laurocfigueiredo@hotmail.com

Resumo

O presente trabalho é fruto dos primeiros resultados obtidos de uma pesquisa, em nível de mestrado, junto ao Programa de Pós-Graduação em Geografia e Geociências da Universidade Federal de Santa Maria, e visa relacionar a ciência geográfica às questões pertinentes ao patrimônio cultural, de modo especial ao patrimônio ferroviário. A ferrovia, no Brasil, condicionou a organização espacial de diversas cidades, dentre elas Restinga Sêca/RS, por ter sua gênese relacionada à implementação da Ferrovia Porto Alegre – Uruguaiana, construída em 1885. Diante disso o objetivo deste trabalho é demonstrar os elementos ferroviários da gênese histórica, que permanecem configurando marcos memoriais para sociedade restinguense. Sabe-se que decadência do transporte ferroviário, causado pelo incentivo e estímulo político brasileiro ao setor rodoviário, propiciou um processo de abandono aos bens ferroviários, que derivou na degradação das paisagens ao longo da linha férrea. Sob esta ótica outro objetivo é analisar em que medida a decadência do transporte ferroviário reconfigurou a paisagem cultural da cidade em questão. Desta forma, o presente trabalho se destaca por ter uma abordagem qualitativa, tendo como base a História. Considera-se a necessidade de criar caminhos para sua preservação envolvendo, além de inventários e tombamentos, valorizar o patrimônio ferroviário. Por isso, projetos e pesquisas que proporcionem um levantamento e uma compreensão da paisagem cultural ganham relevância ímpar, visto que permitem a identificação e a (re)vitalização da identidade cultural do local.

Palavras-chave: Patrimônio Ferroviário. Paisagem Ferroviária. Memória. Geografia.

Abstrat

This work is the result of the first results of a research master's degree level, with the Graduate Program in Geography and Geosciences, Federal University of Santa Maria, and seeks to relate the geographical science issues relevant to the cultural heritage of



especially the railroad heritage. The railroad, in Brazil, conditioned the spatial organization of several cities, among them Restinga Drought / RS, having its genesis related to the implementation of the Railroad Porto Alegre - Uruguaiiana, built in 1885. Given that the objective of this paper is to demonstrate the elements of the railway historical genesis, setting milestones that remain restinguense memorials to society. It is known that decay of the rail, caused by the Brazilian political incentive and encouragement to the road sector, led to a process of abandoning the goods train, which was derived from the degradation of landscapes along the railway line. In this light the other objective is to analyze to what extent the decline of rail reshaped the cultural landscape of the city concerned. Thus, this work stands out for having a qualitative approach, based on history. It is considered the need to create ways to involve its preservation, as well as inventories and overturning, valuing the railroad heritage. Therefore, projects and research that provide a survey and an understanding of the unique cultural landscape gain relevance, since they allow the identification and (re) vitalization of the local cultural identity.

Keywords: Heritage Railway. Railway Landscape. Memory. Geography.

1. Introdução

O patrimônio cultural, apesar de ser um tema interdisciplinar, ainda é pouco trabalhado pela Geografia, todavia essa perspectiva está se modificando, principalmente após a chancela da paisagem cultural como uma unidade de preservação patrimonial, pela UNESCO (Organização das Nações Unidas para Educação, a Ciência e a Cultura), em 1999. Desde então, os estudos geográficos nesta área tornam-se mais significativos e importantes para a compreensão da interação do homem com o ambiente que acaba por definir paisagens únicas, repletas de elementos naturais, culturais e memoriais.

A partir da análise e decodificação das mesmas é possível entender a evolução socioespacial de um determinado local, entendendo assim a sua dinâmica cultural e as relações temporais que definem a construção e (re)construção de suas formas, funções e estruturas. Um período histórico que condicionou a organização espacial de diversas cidades brasileiras foi o ferroviário, dentre elas Restinga Sêca/RS por ter sua gênese relacionada à implementação da Ferrovia Porto Alegre – Uruguaiiana, construída em 1885. Infere-se, assim, que sua paisagem defina um aspecto identitário característico, parte deste pressuposto o questionamento de como estão sendo preservados os patrimônios ferroviários de Restinga Sêca/RS (Figura1) que são considerados fragmentos da memória.

Ressalta-se a partir do funcionamento da ferrovia, a paisagem ferroviária da cidade em questão foi sendo estabelecida material e simbolicamente torna-se plural,

ganhando (e perdendo) apropriações e contornos significativos. Diante dessa perspectiva, foco desse trabalho é demonstrar os elementos ferroviários da gênese histórica, que permanecem configurando marcos memoriais para sociedade restinguense, e analisar em que medida a decadência do transporte ferroviário reconfigurou a paisagem cultural (ou as paisagens culturais) de Restinga Sêca/RS. Desta forma, o presente trabalho se destaca por ter uma abordagem qualitativa, tendo como base a História Oral. Quanto aos procedimentos metodológicos utilizou-se, até o presente momento de fontes textuais e iconográficas, registros fotográficos e entrevistas (História Oral) com a comunidade local.

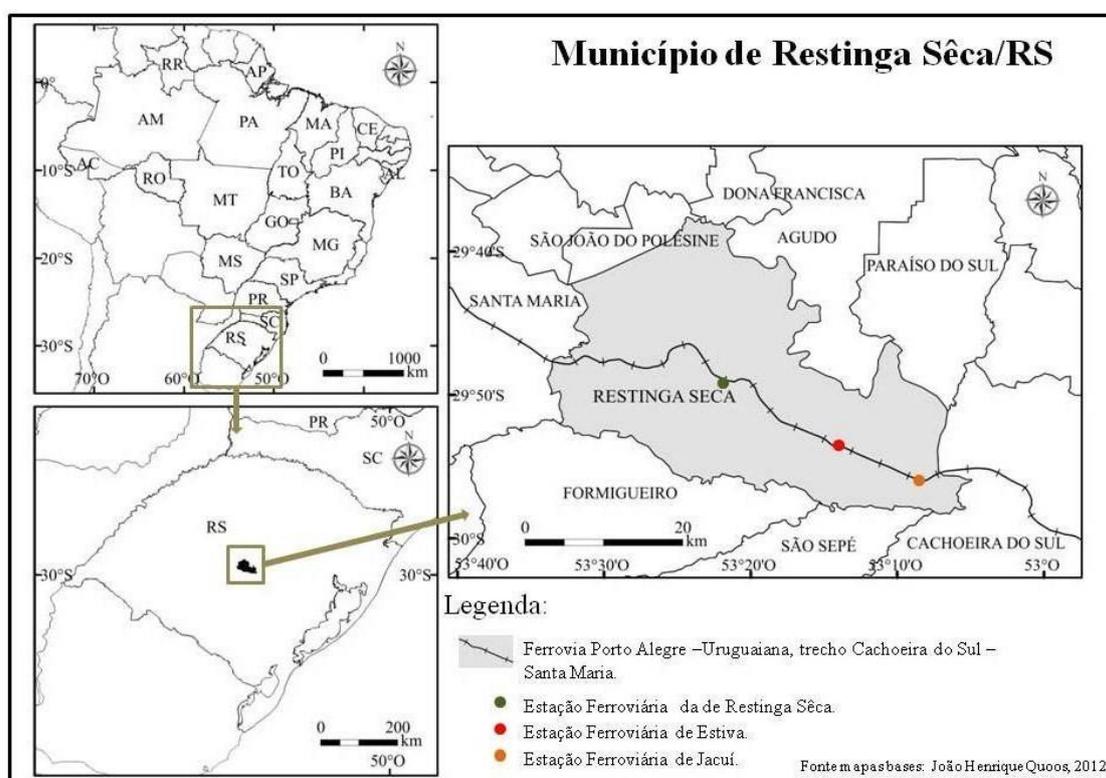


Figura 1: Mapa de Localização da área de estudo
Org. Heliana de Moraes Alves, 2012.

Sabe-se que a construção da realidade depende diretamente da memória e da identidade, que quando são mantidas configuram as paisagens culturais e possibilitam entender as transformações espaciais de uma cidade, pois esta é formada por uma dinâmica cultural específica. Diante disso, a rede ferroviária no Brasil proporcionou feições socioculturais características aos lugares, tanto que os elementos ferroviários provocaram uma polarização urbana, sendo incipiente a existência de antigos “povoados-estação” que configuram, hoje, cidades, como é o caso de Restinga Sêca/RS.



Assim “a estrada de ferro e a estação ferroviária são referenciais históricos importantes para entender o desenvolvimento socioeconômico e paisagístico de um lugar” (PASSARELLI, 2006:370). Esses bens patrimoniais permanecem no cotidiano da cidade de Restinga Sêca/RS resistindo às alterações, ressaltando a história local e facilitando a compreensão da organização espacial.

Apesar desta importância a decadência do transporte ferroviário, causado pelo incentivo e estímulo político brasileiro ao setor rodoviário, propiciou um processo de abandono aos bens patrimoniais, que derivou na degradação das paisagens ao longo da linha férrea. Urge a necessidade de criar caminhos para sua preservação envolvendo, além de inventários e tombamentos, valorizar o patrimônio ferroviário. Por isso, projetos e pesquisas que proporcionem um levantamento e uma compreensão da paisagem cultural ganham relevância ímpar, visto que permitem a identificação e a (re)vitalização da identidade cultural do local.

Com base no exposto, esse artigo foi estruturado em três momentos, primeiramente uma breve contextualização histórica da ferrovia no Brasil, juntamente com conceitos relevantes ao artigo, tais como paisagem ferroviária e patrimônio ferroviário. Segundo momento apresentar-se-á a metodologia utilizada e por último os resultados e considerações finais.

2. O patrimônio ferroviário brasileiro: uma herança memorial

O transporte ferroviário, no Brasil, começou a ser implantado por volta de 1850, com o capital privado excedente do café – assim como, capital estrangeiro - para consolidar e unificar a nação, sendo que essa malha, inicialmente, era construída e projetada por empresas estrangeiras. Nessa época, aconteceram muitas transformações no cenário político e econômico mundial que repercutiram no Brasil, proporcionando a construção de novas indústrias; de inúmeras instalações de companhias de mineração, de seguros, de gás, entre outras; e, em especial, os projetos ferroviários que foram instituídos para subsidiar o fluxo desse início dessa industrialização. Diante disso, não demorou para que a malha férrea se expandisse por boa parte do território, e consolidasse a construção espacial de inúmeros municípios, especialmente a organização social de vilarejos e cidades. (IPHAE, 2002).



No ano de 1957, o governo federal criou a RFFSA (Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima), uma sociedade de economia mista e de direito privado controlada pela União, possuidora e controladora das ferrovias e seus equipamentos existentes no país. Porém, Maia (2009) explica que, no decorrer das décadas de 1970 e 1980, o Brasil passou por crises político-econômicas, especialmente com o fim do milagre econômico e o desmantelamento do regime militar no país, o que causou problemas financeiros, operacionais e administrativos na RFFSA, isso porque a malha ferroviária brasileira, desde o seu início, foi se desenvolvendo sem um planejamento adequado.

A inadequação estrutural das ferrovias somada a mudanças econômicas fomentaram uma política neoliberal de desenvolvimento voltada para a indústria automobilística e o incremento da construção das rodovias. Deve-se mencionar que a maioria dos países, em especial os europeus, planejou uma articulação entre a implantação do sistema rodoviário e a rede ferroviária já existente. O Brasil, porém, adotou uma política que, ao invés disso beneficiou a implantação do sistema rodoviário, em detrimento do ferroviário, o que resultou na desativação de muitas malhas ferroviárias, fazendo com que a RFFSA perdesse a sua função original. (MONASTIRSKI, 2010).

Quanto a decadência do transporte ferroviário pode-se afirmar que “aos poucos a ferrovia foi sendo menos utilizada no Brasil. Os trilhos de aço cedem espaço à cor preta do asfalto, das grandes rodovias. O trem fica na memória [...]”(LUCENO e LAROQUE 2011:96). Tanto que culminou, em meados da década de 1990, no arrendamento de parte de malha ferroviária federal para concessionárias privadas, que a ocupam para o transporte de carga, que é mais rentável, determinando, como consequência, a desativação do transporte ferroviário para passageiros. Com o referido processo, grande quantidade de imóveis, como estações, galpões e depósitos ficaram ociosos, sem manutenção, expostos à deterioração, espalhados que se achavam em todo o país. Essas construções representam os aspectos identitários de diversos lugares e são importantes para a compreensão espacial deles, no entanto, de acordo com a Secretaria do Patrimônio da União (2004), atualmente, existem apenas 10% da malha ferroviária brasileira em boas condições.

As estruturas abandonadas pela União são patrimônios que revelam e materializam a história cultural ferroviária, em especial, as estações e Caixas d' água, que foram construídos – a grande maioria - no final do século XIX e início do século



XX . Além disso, “estão localizados nas áreas centrais das cidades e fazem parte da malha urbana, constituindo-se em um patrimônio relevante para a requalificação do espaço urbano e para a memória dos municípios”, formando paisagens ferroviárias (BRASIL, 2004:06).

A desativação de parte da malha férrea trouxe mudanças nas relações e na dinâmica social dos lugares que surgiram em função do trem. A degradação não se aplica somente aos bens materiais, mas também à identidade dos que sobreviviam da ferrovia, assim como da sociedade que tinha laços estreitos de afetividade com o trem. A respeito desta transformação, Bosi (2003:445) assegura que, em São Paulo, a substituição do trem e do bonde pelos ônibus mudou até mesmo a “paisagem sonora” de quem andava de trem ou/e morava nas proximidades da ferrovia, ou seja, inclusive, as percepções individuais das pessoas alteram-se, uma vez que o som do trem fazia parte do cotidiano delas.

Desta forma, a ferrovia é um patrimônio cultural, visto que marcou presença tanto na configuração espacial de inúmeros lugares, assim como “no cotidiano das pessoas; pela imaterialidade da sua solidez ferruginosa, dos seus sons, dos seus odores, das suas cores, dos seus horários, das suas histórias [...]”(MONASTIRSKY, 2006:147), e associada a isso está as memórias das pessoas que vivenciaram esse processo de constituição da ferrovia.

Neste viés que “restam apenas fragmentos, vestígios de memórias de homens e mulheres que lutaram, em seu cotidiano, pela sobrevivência de um dos maiores patrimônio de nosso país [...]”(MAIA, 2009:13-14). Observa-se que não houve incentivos políticos para a preservação desta memória ferroviária, sendo que poucos documentos escritos e iconográficos da RFFSA foram para arquivos privados ou do Estado, de tal modo que a maioria dos documentos estão desorganizados e em estado de deterioração em depósitos inapropriados.

No que tange, os imóveis ferroviários, é de grande relevância compreender que apesar de serem na maioria arrendados, são da sociedade brasileira que, como tal, necessita estar bem informada e participar de todas as ações relacionadas à conservação de seu patrimônio, uma vez que o intuito da preservação patrimonial deve vir do sentimento de pertencimento local.

A ferrovia tem as suas marcas impressas nas edificações, nas funções originais, nos traçados das ruas, nas disposições das casas construídas ao longo das vias e nas



localidades que cresceram em função da ferrovia. E, para além dessa materialidade, em suas relações, também está registrada na identidade daqueles que se utilizaram dos trens como meio de transporte. Sendo assim, a ferrovia condicionou o processo de formação de inúmeras cidades, visto que o desenvolvimento urbano, em geral, procedeu-se a partir dos “povoados-estações”, porque, junto com os “trilhos”, chegou a eletricidade, o telefone, o cinema, entre outros aparatos urbanos, aos vilarejos que se desenvolviam nas proximidades das estações. Estas novidades acabaram por configurar determinadas paisagens culturais, as quais estão intrínsecas, até hoje, na memória dos grupos sociais e representam a identidade cultural de uma época, em que o “trem” era símbolo de integração social.

Portanto, além de ser uma inovação tecnológica, a estação ferroviária proporcionou um desenvolvimento urbano e delimitou um novo cenário para as relações humanas. Em especial, nas cidades pequenas, nos vilarejos do interior do Brasil, uma vez que “ir à estação era, antes do advento do rádio e da televisão, o contato humano mais importante com as pessoas, com o novo e com o outro.” (Schoppa, 2004:09 *apud* MONASTIRSKI, 2010: 05).

Os patrimônios materiais ferroviários (como estações, caixas d’águas, pontes ferroviárias, vagões) compõem um cenário paisagístico cultural da ferrovia, uma vez que são monumentos familiares aos moradores do entorno, tanto que a Estação onde os trens apitam até hoje – mesmo que seja, apenas o trem de carga -, emanam lembranças nos que colaboraram, no passado, com o funcionamento da ferrovia. Os vínculos são tão significativos, que representam a identidade desses moradores com a paisagem em que vivem, apesar das transformações ocorridas nela.

Por sua vez os estudos de Passareli (2006) avançam na compreensão paisagística da ferrovia, posto que entende que os marcos identitário e o patrimônio ferroviário configuram uma característica marcante aos lugares onde estão inseridos. A autora, com base nos preceitos do Comitê de Ministros do Conselho da Europa, pondera que a “paisagem ferroviária” é a paisagem cultural específica do entorno da linha férrea, que conserva não só os elementos da gênese da formação do núcleos urbanos, mas também a memória e a identidade ferroviária. Seria a paisagem com significados culturais, que testemunha os processos sociais e históricos que a ferrovia condicionou, sobretudo no entorno das estações, visto que foram, nas estações, que se configuravam as chegadas e as



saídas de pessoas, e, assim, as trocas culturais e as relações sociais de convívio, tais como: separações, encontros, namoros, que ficam na memória coletiva e individual.

Contudo, a paisagem ferroviária refere-se a qualquer paisagem composta por patrimônio ferroviário material e/ou imaterial que tenha extrema relevância histórica/cultural para uma sociedade, por exemplo, as paisagens formadas pelas pontes ferroviárias, que são construções materiais ferroviárias que possuem extrema relevância memorial, ambiental e cultural.

Identifica-se que toda a estruturação e a organização da cidade, que se desenvolveu a partir de um “povoado-estação”, condicionam feições materiais e uma dinâmica ferroviária específica ao lugar. Essas feições permanecem no espaço resistindo às transformações urbanas, contando a história e possibilitando entender o processo de desenvolvimento da urbe e de suas relações com a sociedade atual.

Diante disso, é relevante salientar que as significações e as funções sociais da paisagem ferroviária modificaram-se com o passar do tempo, no entanto, mesmo que os espaços da ferrovia possam ser reinterpretados como elementos de um novo modelo de signos, não devem, contudo, perder a continuidade histórica, sobretudo, com relação à memória da sociedade. (MONASTIRSKI, 2010).

O patrimônio compreende os vestígios da cultura ferroviária que possuem valor histórico, tecnológico, social, arquitetônico e econômico. Entretanto, nenhum desses valores deve-se sobressair ao outro, eles necessitam ser valorizados no conjunto de maneira integral. Neste aspecto, as paisagens ferroviárias devem ser (re)funcionalizadas, contudo, para que isso aconteça, é imprescindível estimular os órgãos públicos e privados a valorizarem os bens que lhes são próprios. A (re)funcionalização é uma maneira de manter o patrimônio preservado, porém o condicionando a uma nova função que interaja com a realidade, por meio de novas relações sociais que permitam uma (re)significação desse bem para a sociedade, porém não perdendo suas características históricas e memoriais.

Nesta perspectiva, as pessoas que participaram da ferrovia de maneira intensa, e até os mais jovens que necessitam entender a organização socioespacial e histórica em que vivem, precisam reconhecer-se como pertencentes e agentes nesse processo de formação espacial. Para tanto, é imperativo salvaguardar a memória ferroviária na tentativa de condicionar um melhor entendimento e a preservação da configuração paisagística do lugar de vivência.



O problema é que, frequentemente as práticas preservacionistas são realizadas quando os bens já estão em estado de deterioração, não existindo uma política efetiva voltada a prever a destruição. Parece claro que, como já foi descrito anteriormente, existem discussões em torno de instrumentos mais eficazes que possibilitem a conservação, até mesmos os inventários, o problema é que essas práticas são levadas a efeito de maneira fragmentada e sem planejamento adequado. Tanto que, apesar de toda discussão no que tange à paisagem cultural (ferroviária) e ao conceito de patrimônio cultural, os projetos preservacionistas ainda valorizam a representação material da cultura, sendo uma visão monumentalista que deixa de lado a memória, o passado social e a identidade cultural.

Cumprir observar que essa paisagem ferroviária, com fragmento de temporalidades e espacialidades diferentes, foi sendo reconstruída, material e simbolicamente ao longo do tempo, tornando-se plural e deve ser respeitada e estudada em comunhão com a sua comunidade, para que a memória local não se perca, mas se revigore. Um processo que permite a salvaguarda da memória ferroviária diz respeito à oralidade, visto que permite identificar, por meio das histórias de vidas narradas, a representação que a ferrovia constituiu para uma determinada sociedade, assim como pode-se inferir as transformações socioespaciais da paisagem ferroviária.

São necessários estudos acadêmicos, que procurem impulsionar o poder político a valorizar e preservar a paisagem ferroviária, contudo, são poucos tais estudos sobre ferrovias, em geral, que se direcionam a dados estatísticos e trabalhos relacionados com aspectos memoriais exclusivamente de funcionários da RRFSA ou referentes a estratégias turísticas de refuncionalização dos bens ferroviários. Diante disso, a meta deste trabalho é compreender quais são os bens ferroviários que a configuraram e a paisagem ferroviária da cidade de Restinga Sêca/RS, uma vez que a ferrovia propiciou o desenvolvimento urbano, no auge no processo ferroviário, representando um marco identitário para a comunidade.

3. Metodologia

Na tentativa de compreender de que forma a ferrovia está presente na identidade e no processo histórico/espacial restinguense, a presente pesquisa caracteriza-se por uma abordagem qualitativa. Essa abordagem considera a existência de uma interrelação



entre o mundo objetivo e subjetivo que não pode ser registrada em números. Significa afirmar, que as informações não podem ser quantificadas, pois refere-se ao significado que os indivíduos tem a respeito de suas vidas e de sua relação com a paisagem ferroviária. No instante em que se trabalha com a memória ferroviária, como é o caso, deve-se voltar a atenção àqueles que não foram ouvidos anteriormente, àqueles que não estão registrados na história local ferroviária e nem nos livros, porém carregam uma ligação afetiva e simbólica com ela, que são os ferroviários e os moradores antigos que fizeram parte de toda a transformação paisagística que a ferrovia possibilitou.

A maior parte dos métodos, que se enquadram na abordagem quantitativa, buscam “dar voz aos que têm sufocada por aquelas outras vozes que, à custa de tanto se fazerem ouvir, abafam todas as demais[...]”. (PAIS, 2003:134) . É o caso do método da História Oral que é utilizado, em especial, quando o foco são os idosos, uma vez que, garantir que a identidade cultural espacial mantenha-se e sejam transmitidas para as gerações sucedâneas, é uma função atribuída a eles desde as mais antigas tribos conhecidas. Adotadas tais concepções teóricas, pretende-se trabalhou-se com o método da História Oral, que busca registrar, por meio de entrevistas os testemunhos e as interpretações sobre a história e a memória da paisagem ferroviária, em suas variáveis dimensões, principalmente espacial e temporal.

A memória evocada terá uma relação com o presente dos entrevistados, posto que estes vão olhar para o passado, na perspectiva de responder as indagações presentes. Neste sentido, a pretensão desta pesquisa não foi recuperar o passado da paisagem ferroviária na íntegra – até porque isso é impossível. O importante foi utilizar as informações orais das pessoas que tiveram as suas vidas relacionadas com a configuração da ferrovia, como base, para tentar analisar os processos e os contextos de desenvolvimento e transformação da paisagem ferroviária, (re)vitalizando a memória da paisagem.

Especificadamente quanto aos procedimentos metodológicos, o estudo em pauta caracteriza-se como uma pesquisa bibliográfica e documental. O material bibliográfico explorado, aborda a interrelação da geografia com patrimônio cultural e com a memória; a construção e a configuração do conceito de paisagem cultural como categoria geográfica e patrimonial; a paisagem e a memória ferroviária, assim como, levantamentos de estudos sobre a história e organização espacial do município de Restinga Sêca/RS. A base documental refere-se, ademais, a documentos iconográficos,



como fotografias antigas e imagens que proporcionam um análise da transformação paisagística local; a documentos pessoais, como cartas que se referiam à ferrovia; a folderes; a documentos institucionais de órgãos públicos, como leis municipais e a documentos jurídicos, como o inventário das estações do Estado do Rio Grande do Sul, entre outros

Além disso, foi imprescindível também a compreensão *in loco* da dinâmica cultural ferroviária, por meio de trabalhos de campo, visto que favoreceram um olhar mais amplo e profundo sobre a realidade local estudada. Esse processo torna o trabalho mais prático, porque auxilia na observação dos marcos identitários que constituem a paisagem ferroviária da cidade em questão.

Destaca-se, que nesses trabalhos de campo foram efetuadas as entrevistas de cunho oral com pessoas que tiveram e tem relação com a ferrovia, como por exemplo ex-funcionários e antigos moradores do entorno da Estação ferroviária e da ferrovia em Restinga Sêca/RS. Diante disso, compõe salientar que História Oral é uma forma de captação de experiências de pessoas dispostas a falar sobre aspectos de sua vida, neste sentido o procedimento é evocar memórias relacionadas a ferrovia por meio de relatos da história de vida dos entrevistados. Apesar de estas entrevistas direcionarem-se a registrar a história de vida dos informantes e, assim, a sua memória individual, pode-se evidenciar fortes referência coletivas, que se repetiram de uma entrevista para outra.

Observou-se que este tipo de entrevista estabelece uma relação íntima entre o entrevistado e o pesquisador (entrevistador), uma vez que é gravada, assim, considera-se que o entrevistado não sente pressionado, pois ele tem a liberdade para contar fatos da sua vida de modo a explicar fatos relacionados à ferrovia, o que permite respostas mais espontâneas. Como decorrência, teve-se um processo aberto de diálogo com o entrevistado, em que ele transmite as suas memórias de maneira mais sensível e amigável, de modo menos formal. Cabe destacar que todas as entrevistas foram gravadas, transcritas e arquivadas para serem analisadas.

Diante do exposto, entende-se que o sucesso da proposta de metodologia deste trabalho se processou, uma vez que o pesquisador foi apenas um mediador entre os saberes da comunidade e os estudos bibliográficos. Desse modo uniu-se as duas esferas do conhecimento no intuito de compreender, de maneira dinâmica, as representações que os bens ferroviários de Restinga Sêca/RS adquire perante a memória da sociedade, permitindo uma análise mais criteriosa socioespacial da paisagem ferroviária.



4. Resultados e Considerações

As paisagens ferroviárias são marcadas por constantes modificações, uma vez que o transporte ferroviário passou por períodos de auge e decadência. Para a malha ferroviária conformar-se, foram necessárias forças de agentes, de modo particular, do poder da burguesia e do governo, que intensamente influenciaram e transformaram o território brasileiro. Apesar de florescer o surgimento de inúmeras cidades, a mesma proporcionou também a decadência de outras que não foram ‘agraciadas’ com a passagem do trem, o que determinou mudanças na dinâmica espacial do estado do Rio Grande do Sul/Brasil. (IPHAÉ, 2002).

Em linhas gerais, a malha ferroviária começou a ser implantada no Estado do Rio Grande do Sul no ano de 1866, e com passar do tempo a evolução da malha ferroviária foi se desenhando e configurando dinamicamente o território do estado. Verifica-se que a linha ferroviária Porto Alegre- Uruguaiana, umas das principais, foi construída como fator geopolítico estratégico de defesa das fronteiras. Junto à Ferrovia Porto Alegre – Uruguaiana, no trecho Cachoeira do Sul- Santa Maria (construído em 1885), está enraizada a história cultural, social e econômica, além da evolução política do município de Restinga Sêca/RS. Sendo assim, a ferrovia é um importante bem cultural (material e imaterial) que emana memória daqueles que participaram do processo ferroviário, formando identidades e paisagens ferroviárias significativas.

Durante muito tempo, a malha ferroviária do município e de todo o estado foi gerida pela Viação Férrea do Rio Grande do Sul (VFRGS), mas, na década de 1950, o governo federal encampou as viações estaduais e formou a Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA). No entanto, mais tarde, o governo brasileiro incentivava o transporte rodoviário - por inúmeros motivos já referidos - o que culminou na extinção do transporte para passageiros em 1996. Grande parte da malha ferroviária do sul e do sudeste foi arrendada, à época, por meio de concessão para a empresa América Latina Logística (ALL), sendo supervisionada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). A partir de então, o sistema ferroviário passou a não realizar o transporte de passageiros e a privatizar o transporte de carga no Estado.

Um requisito que a empresa ALL teve que assumir ao conseguir concessão da malha Sul do Brasil foi a responsabilidade em manter a preservação ambiental e



patrimonial da ferrovia e conservando-a em boas condições de uso. No entanto, não foi isso que aconteceu, porque, segundo o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado da Secretaria da Cultura do Rio Grande do Sul (2002), a maior parte dos bens ferroviários do estado estão precárias condições de uso.

Os imóveis ferroviários apesar de serem arrendados pela empresa ALL, condicionam um elo significativo com a população, que deve estar envolvida em ações relacionadas à sua conservação, visto que a identidade cultural e o instinto de pertencimento contribuem para manter a memória da paisagem ferroviária. Os aparatos ferroviários permitiram um intercâmbio cultural e de ideias que se transformou ao longo do tempo. Ademais, mantém vestígios de uma base memorial e material que necessita ser conservada, para que essa sustente as suas características ferroviárias e auxilie a compreensão da organização socioespacial da cidade de Restinga Sêca/RS.

4.1 Os bens ferroviários da cidade de Restinga Sêca/RS/Brasil

Historicamente, no ano de 1885, em concomitância com os outros aparatos ferroviários instalados no município, foi inaugurada uma Caixa d'água da ferrovia, no local em que, hoje, é a cidade de Restinga Sêca, de modo que o lugar passou a ser conhecido como Caixa d' Água. A parada de trens era obrigatória, no entanto, mercadorias e pessoas não podiam desembarcar, o que acabou por mobilizar alguns moradores que, após reivindicações, conseguiram que uma estação ferroviária fosse construída, em 1889.

Com Estação (Figura 2), o povoado ao redor da Caixa D'Água foi crescendo, o que propiciou a instalação de vários comércios, pousadas e indústrias, já que era um local de ligação entre a Estrada de Ferro e as colônias de imigrantes: Dona Francisca, Santo Ângelo (hoje, município de Agudo) e a vila de São Sepé. Desse modo, evidencia-se que a estação proporcionou uma configuração urbana ao povoado. A partir de então, a localidade que pertencia a Cachoeira do Sul passou a chamar-se Restinga Sêca. (OLIVEIRA, 2001).

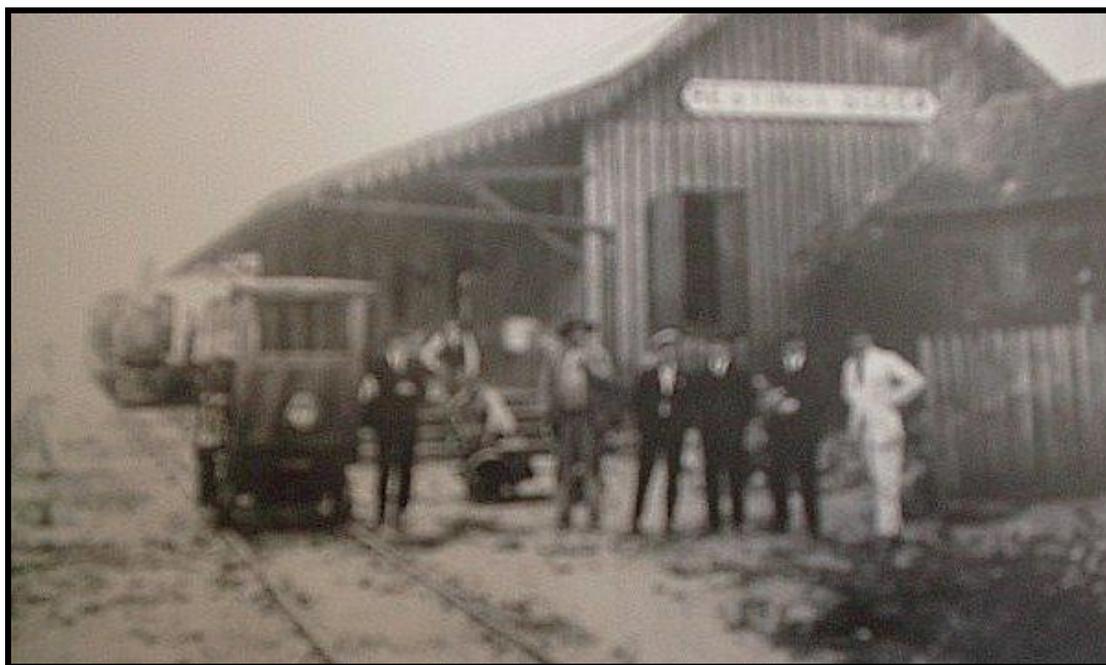


Figura 2: Fotografia do primeiro prédio de madeira da Estação Ferroviária em Restinga Sêca, no início do século XX. No ano de 1926, foi construída uma nova Estação de Alvenaria.

Fonte: Acervo fotográfico da Prefeitura Municipal.

No final da década de 1950, Restinga Sêca era o distrito mais desenvolvido e estável de Cachoeira do Sul, juntamente com o povoado de Jacuí que, na época, ainda possuía a Oficina Telegráfica ferroviária. Jacuí, segundo relatos informais dos moradores era mais desenvolvido que Restinga Sêca, só não se tornou município por questões políticas daquele período. De qualquer forma, o ideal emancipacionista foi crescendo e, no dia 25 de março de 1959, pela lei 3.730, com a emancipação oficial do município, a Vila Restinga Sêca tornou-se a cidade sede do município, e o povoado de Jacuí ficou sendo apenas uma vila pertencente ao município de Restinga Sêca/RS. (OLIVEIRA, 1987).

Economicamente, a ferrovia propiciou a instalação de casas comerciais e indústrias. O embarque e o desembarque de passageiros promovia a aglomeração populacional, beneficiando um fluxo de consumidores e trabalhadores que vinham de outras localidades, possibilitando um fluxo comercial, que se identifica intensamente na década de 1950, em especial na proximidade da Estação Ferroviária Restinga Sêca. Cabe destacar que, nesta época, o principal meio de locomoção, de cargas e pessoas, para longas distâncias, era o trem, em especial para Porto Alegre, fato que é confirmado por Ivo Darci Malke¹, 70 anos:

¹ Entrevista concedida em 11 de novembro de 2011.



Comecei, deste moço a trabalhar no comércio, sendo que toda mercadoria vinda, principalmente da capital do Estado, Porto Alegre, era transportada pela Viação Férrea, pelo trem. Sempre tinha um movimento muito grande no entorno da estação, muitos operários trabalhando na carga e descarga dos trens. Os carregadores de malas, que ajudavam, na grande maioria, os caixeiros viajantes, o quem vem ser hoje os representantes comerciais, que viajavam com malas enormes. Tinha os vendedores de pastel e de rapadura, que aproveitavam o trem de passageiros para chegar na janela e vender. A estação era o coração da Restinga.

Verifica-se que o pátio da estação era marcado por um processo intenso de trabalhadores ferroviários, comerciantes e passageiros que dinamizavam a paisagem. O movimento do local era muito intenso, possibilitando, assim, um processo de integração cultural, de socialização. Idalisa Zimmer², 82 anos, contadora aposentada, narra que

A Estação de Restinga parecia um passarela, na época de 50, as moças e rapazes iam lá encontrar os amigos, era um desfile. Na maioria das vezes, entravam no trem, que parava, só para comprarem balas ou outros doces. A estação tinha uma função social, todo o vilarejo vivia na dinâmica da ferrovia, tanto que até os bailes só começavam após a passagem do trem noturno, pois as pessoas aproveitavam para ir lá olhar o trem passar, antes do baile.

Evidencia-se que a dinâmica social do povoado estava voltada notadamente para a chegada e a partida do trem. Os agentes sociais mais importantes da época eram os ferroviários, em destaque o agente da estação, que era considerado uma autoridade. Ivo Malke, indica: “o agente da estação férrea era uma pessoa de destaque da comunidade. Ele era considerado uma autoridade, andava sempre de gravata, um traje bonito, arrumadinho que chamava atenção, era uma referência para sociedade naquela época”.

Com a extinção dos trens para passageiros (1996), alguns ferroviários transferiram-se da cidade, e, de certa maneira, perdeu-se aquele respeito e aquela admiração precedente por eles que sempre simbolizavam o funcionamento da ferrovia. O patrimônio também sofreu modificações, principalmente a Estação Ferroviária, que, atualmente, parte de sua estrutura serve como depósito de óleo para abastecer os trens de carga, que passam pelo local, porém não desembarcam nenhuma espécie de produto ou matéria-prima; e a outra parte do prédio serve como moradia para um funcionário da América Logística - ALL, empresa responsável pelo transporte ferroviário de carga no Estado. Sendo assim, a antiga Estação considerada o patrimônio símbolo de Restinga

² Entrevista concedida em 23 de setembro de 2011.



Sêca deixou de ser um lugar social para ser uma propriedade privada, abandonando, dessa forma, a imagem de um lugar repleto de relações culturais intensas. (Figura 3).



Figura 3: A fotografia superior retrata a Estação de Restinga Sêca, aproximadamente em meados da década de 1930, demonstrando o movimento populacional no seu entorno, era um lugar de socialização. A fotografia inferior destaca a estação de Restinga Sêca, em 2012, em regular estado de conservação, de acordo com o inventário das estações do Rio Grande do Sul do IPHAE. Internamente, a antiga estação é utilizada como depósito de óleo e algumas salas servem como moradia para um funcionário da ALL.

Fonte: Fotografia superior, Jornal Integração Regional, 2009. Fotografia inferior, Heliana de Moraes Alves, 02 de agosto de 2012.

Portanto, estação Ferroviária da cidade de Restinga Sêca/RS, formada por intensos processos de convívio coletivo, perdeu a sua função primordial, no entanto fica viva na memória dos que vivenciaram esse processo. O patrimônio condicionante material que exprime a história ferroviária do local está em estado regular de conservação, mas necessita de alguns reparos. Ivo Malke, de maneira nostálgica, afirma isso:

Hoje, vejo com tristeza a nossa estação, os nossos trilhos. O trem de passageiros não existe mais e, hoje, eles (ALL) colocam uma enorme quantidade de vagões para fazer um aproveitamento do frete. Isso deteriora os trilhos. A estação não está muito deprimida, mas mesmo assim quando olho para ela fico triste, não vejo mais o barulho da locomotiva. Ela necessita ser preservada!



Cabe, neste ponto, salientar que, no âmbito da preservação ferroviária, o Rio Grande do Sul carece de iniciativas que levem à preservação das suas paisagens ferroviárias. Sendo que dos 116 bens tomados pelo IPHAE, existe somente um sítio ferroviário, que é o Sítio ferroviário de Santa Maria, com uma perspectiva, pelo menos teoricamente, direcionada à ambiência dos patrimônios que se constituíram a partir da ferrovia, e não somente direcionado a um bem isolado. Além deste, em nível estadual existem apenas duas construções ferroviárias tombadas: Estação de Bagé e Estação de Santa Cruz do Sul. (IPHAE, 2012).

Há também o inventário das Estações do Rio Grande do Sul que demonstra todas as Estações do estado e o seu atual uso, esse estudo foi realizado por pesquisadores do IPHAE. Ressalve-se que é um importante instrumento, uma vez que condensa a história ferroviária do Rio Grande do Sul, com informações e dados relevantes para a manutenção da memória ferroviária de cada estação. Apesar de este instrumento existir, identifica-se uma política patrimonial ainda muito fragmentada no âmbito estadual, no que se refere à conservação da memória ferroviária, isso porque os bens ferroviários pertencem juridicamente à esfera federal (RFFSA), a qual o arrenda para ALL. Sendo assim, para abrir qualquer processo de salvaguarda da ferrovia, o primeiro passo a ser tomado é investigar se o bem está sob os usos e os cuidados da concessionária ou da federação, para, depois, reivindicar e propor um projeto específico, tanto em nível local quanto estadual. Por esse motivo, para gerir a preservação ferroviária, o IPHAE, normalmente, recebe o auxílio da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (ABPF), que é uma organização da sociedade civil de direito público.

Em termos municipais, somente a Caixa d' Água (Figura 4) da Estação de Restinga Seca/RS passou por um processo de (re)vitalização. Para que isso fosse possível, assevera Morh, Lorentz, Migoto e Corrêa (2007), foram necessários inúmeros contatos com a empresa ALL, que tinha a concessão do bem, para propor uma estratégia conjunta de preservação, no entanto, a referida não teve interesse em investir na manutenção da Caixa d' água. No entanto, necessitava o aval da RFFSA, “que no mesmo ano autorizou à municipalidade a reforma com pintura, iluminação, jardinagem e outras benfeitorias no local” (Borges, 2006, apud MORH, LORENTZ, MIGOTO E CORRÊA, 2007:175). A partir de então, o município responsabilizou-se financeiramente – contando com o auxílio também do governo estadual- em recuperar o bem, porém poucos dados escritos existiam sobre o primeiro alicerce da Caixa d' Água



e para (re)vitalizá-la, foi preciso, colher algumas narrativas orais com moradores idosos que detinham o conhecimento empírico da paisagem ferroviária, da época, para assim ser realizada a (re)vitalização.



Figura 4: Fotografia da Caixa d' Água, construída no ano de 1885, antes da Estação Restinga Sêca (indicação azul), abastecia as locomotivas. É o único patrimônio ferroviário do município que passou por um processo de recuperação entre 2003 e 2004.

Fonte: Heliana de Moraes Alves, 10 de agosto de 2011.

Apesar de este ser o único bem municipalizado e preservado como marco da ferrovia em Restinga Sêca/RS, observa-se que o seu processo uniu as forças do governo em conjunto com as histórias orais da comunidade que possui um sentimento afetivo em relação à ferrovia, para que o bem fosse recuperado, ou seja, um apoio mútuo governo/comunidade. Essa disposição deveria ampliar-se para propiciar a conservação não somente de um bem isolado, mas da paisagem ferroviária da cidade que configura um aparato interrelacional natural/cultural e material/imaterial, sendo uma paisagem cultural de memória, que necessita ser preservada integralmente. Por conseguinte, avalia-se que deve existir uma união entre Estado, municípios, esferas privadas e a população para realizarem uma gestão compartilhada da paisagem, a fim de preservá-la.

Portanto, o presente trabalho, que ainda não está concluído, caminha no sentido de entender a dinâmica da paisagem ferroviária, tendo como base o estudo dos seus bens ferroviários, em grande expressão, as estações, pautado pelo intuito de propiciar



um material substancial, unindo a história oral da comunidade e a história do município, que poderá auxiliar em futuros projetos e ações preservacionistas em Restinga Sêca/RS.

Referências

- ALVES, Heliana de Moraes. **A Fotografia enquanto subsídio da Educação Patrimonial**: uma experiência no município de Restinga Sêca/RS. 2010. 87 f. Monografia (Graduação em Geografia) – Universidade Federal de Santa Maria, Santa Maria, 2010.
- BOSI, Ecléia. Memória da cidade: lembranças paulista. **Estudos Avançados**, São Paulo, v. 17, n. 47, jan./abr. 2003. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S01034014_2003000100012&script=sci_arttext>. Acesso: em 16 de jun. de 2011.
- BONI, Valdete; QUARESMA, Sílva Jurema. Aprendendo a entrevistar: como fazer entrevistas em ciências sociais. **Revista Eletrônica dos Pós- Graduandos em Sociologia Política da UFSC – Em Tese**, Florianópolis, v. 02, n. 01, p. 68-80, jan.- jul. 2005. Disponível em: <http://www.emtese.ufsc.br/3_art5.pdf>. Acesso em: 31 de outubro de 2011.
- BRASIL. Secretaria do Patrimônio da União. **Regularização dos imóveis da Rede Ferroviária Federal S.A.**: um grande desafio dos governos federal, estaduais e municipais. Brasília, 2004. Disponível em: <<http://www.ibdu.org.br/imagens/UmTremdeHistorias.pdf>> Acesso em: 20 de jun. de 2011.
- INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO DO ESTADO DA SECRETARIA DA CULTURA-IPHAЕ. **Patrimônio Ferroviário do Rio Grande do Sul**: Inventário das estações do Rio Grande do Sul -1874/1959. Porto Alegre: Pallotti, 2002.
- INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO DO ESTADO DA SECRETARIA DA CULTURA-IPHAЕ. **Histórico**. Porto Alegre, 2012. Disponível em: <<http://www.iphae.rs.gov.br/Main.php?do=HistoricoAc&item=25>>. Acesso em: 08 de fev. de 2012.
- LUCENO, Cristine Secchi; LAROQUE, Luís Fernando da Silva. A Ferrovia como agente de progresso e desenvolvimento: a inserção em ambiente mundial, brasileiro e sul-riograndense. **Destaque acadêmico: A importância do conhecimento**, Lajeado: UNIVATES v. 03, n.02, p. 83-97, 2011. Disponível em: <<http://www.univates.br/revistas/index.php/destaques/article/view/143/96>> Acesso em : 27 de setembro de 2011.
- MAIA, Andréia Nova. Memória(s) e Identidade(s) nos trilhos: História de Ferroviários brasileiros em tempos de neoliberalismo. **Locus Revista de História**, Juiz de Fora, v. 15, n. 1p. 143-152, jun. 2009. Disponível em: <<http://www.ufjf.br/locus/files/2010/02/333.pdf>>. Acesso em: 28 de setembro de 2011.



MALKE, Ivo. [**Entrevista disponibilizada em 11 de novembro de 2011**].

Entrevistadora: H. de Moraes Alves. Restinga Sêca, 2011. 1 CD-ROM. Entrevista concedida ao projeto Bens Patrimoniais e Memórias: um olhar sobre a paisagem ferroviária de Restinga-Sêca/RS - 1920 até os dias atuais.

MONASTIRSKY, Leonel Brizolla. Velhos Trilhos: transporte de massa e o patrimônio cultural ferroviário. **Série Concurso de Monografia da Companhia brasileira de trens urbanos: A Cidade nos Trilhos**. Companhia brasileira de trens urbanos, 2010.

Disponível em:

<http://www.cbtu.gov.br/monografia/2010/monografias/monografia_03.pdf>. Acesso em 28 de setembro de 2010.

MOHR, Sílvia Maria da Rosa; LORENTZ, Neusa Maria Pires; MIGOTTO, Belise Camargo; CORRÊA, Roselaine Casanova. Bens Culturais: Caixa d' Água – Restinga Sêca (1885); Cantina Migotto – Dona Francisca(1902); Festa de São João Batista – Formigueiro (1929). **Disciplinarum Scientia da UNIFRA**, Santa Maria, v. 6, n. 1, 2007

OLIVEIRA, Lacy Cabral de. **Evolução Histórica, Política e Administrativa do Município de Restinga Sêca**. Restinga Seca: Administração Municipal, 1983.

OLIVEIRA, Lacy Cabral de. **Origem e História política-administrativa do município**. Restinga Seca: Administração Municipal, 2001.

PAIS, José Machado. **Vida cotidiana: enigma e revelações**. São Paulo: Cortez, 2003.

PASSARELLI, Silvia. Helena Facciolla. Paisagem ferroviária: memória e identidade da metrópole paulista. **Revista Exacta**, São Paulo, v. 04, n. 02, p. 363-373, dez. 2006.

Disponível em: <<http://redalyc.uaemex.mx/pdf/810/81040216.pdf>>. Acesso em: 07 de out. de 2010.

ZIMMER, Idalisa. [**Entrevista disponibilizada em 23 de setembro de 2011**].

Entrevistadora: H. de Moraes Alves. Restinga Sêca, 2011. 1 CD-ROM. Entrevista concedida ao projeto Bens Patrimoniais e Memórias: um olhar sobre a paisagem ferroviária de Restinga-Sêca/RS - 1920 até os dias atuais.