

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA MARIA
CENTRO DE CIÊNCIAS NATURAIS E EXATAS
DEPARTAMENTO DE GEOCIÊNCIAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA E
GEOCIÊNCIAS**

**PATRIMÔNIO E MEMÓRIA: UM OLHAR SOBRE AS
PAISAGENS FERROVIÁRIAS DO MUNICÍPIO DE
RESTINGA-SÊCA/RS - 1920 ATÉ OS DIAS ATUAIS**

DISSERTAÇÃO DE MESTRADO

Heliana de Moraes Alves

Santa Maria, RS, Brasil

2013

**PATRIMÔNIO E MEMÓRIA: UM OLHAR SOBRE AS
PAISAGENS FERROVIÁRIAS DO MUNICÍPIO DE
RESTINGA-SÊCA/RS - 1920 ATÉ OS DIAS ATUAIS**

Heliana de Moraes Alves

Dissertação apresentada ao Curso de Mestrado do Programa de Pós-Graduação em Geografia e Geociências da Universidade Federal de Santa Maria (UFSM, RS), como requisito parcial para a obtenção do grau de
Mestre em Geografia.

Orientador: Prof. Dr. Lauro César Figueiredo

Santa Maria, RS, Brasil

2013

**Universidade Federal de Santa Maria
Centro de Ciências Naturais e Exatas
Departamento de Geociências
Programa de Pós-Graduação em Geografia e Geociências**

**A Comissão Examinadora, abaixo assinada,
aprova a Dissertação de Mestrado**

**PATRIMÔNIO E MEMÓRIA: UM OLHAR SOBRE AS PAISAGENS
FERROVIÁRIAS DO MUNICÍPIO DE RESTINGA-SÊCA/RS - 1920 ATÉ
OS DIAS ATUAIS**

Elaborada por
Heliana de Moraes Alves

Como requisito parcial para a obtenção do grau de
Mestre em Geografia

COMISSÃO EXAMINADORA:

Prof. Lauro César Figueiredo, Dr. (UFSM)
(Presidente/Orientador)

Prof^a. Margareth Afeche Pimenta, Dr^a. (UFSC)

Prof. Cesar De David, Dr. (UFSM)

Santa Maria, 29 de abril de 2013.

Esta dissertação é dedicada ao meu pai Hélio de Lara Alves (in memoriam), minha tia Elizabeth Alves Camargo (in memoriam) e a grande amiga Nere Maria Beladona (in memoriam).

AGRADECIMENTOS

Ao término de mais uma etapa, venho agradecer, primeiramente, a minha mãe, ao irmão e ao meu namorado pelo carinho, compreensão e dedicação. Agradeço ao meu orientador Prof. Dr. Lauro César Figueiredo que se mostrou um amigo e conselheiro durante todo o trabalho e a Prof^a. Dr^a. Elaine dos Santos, pela ajuda e motivação. Faço um agradecimento especial a todos os entrevistados, que abriram suas casas, me recebendo com carinho e confiança. Agradeço, também, aos meus verdadeiros amigos pelo companheirismo, sinceridade e convivência.

*Se não puder ser o maquinista seja o passageiro mais divertido.
Procure um lugar próximo à janela, desfrute cada uma das paisagens que o tempo
lhe oferece, com o prazer de quem realiza a primeira viagem.
Não se assuste com os abismos, nem com as curvas que não lhe deixam ver os
caminhos que estão por vir.
Procure curtir a viagem da vida observando cada arbusto, cada riacho, beirais de
estrada e tons mutantes de paisagem.
Desdobre o mapa e planeje roteiros.
Preste atenção em cada ponto de parada, e fique atento ao apito da partida,
E quando decidir descer na estação onde a esperança lhe acenou, não hesite.
Desembarque nela os seus sonhos.
Que a sua viagem pela vida seja no trem de primeira classe!
(Paulo Nilton de Carvalho)*

RESUMO

Dissertação de Mestrado
Programa de Pós-Graduação em Geografia e Geociências da
Universidade Federal de Santa Maria.

PATRIMÔNIO E MEMÓRIA: UM OLHAR SOBRE AS PAISAGENS FERROVIÁRIAS DO MUNICÍPIO DE RESTINGA-SÊCA/RS - 1920 ATÉ OS DIAS ATUAIS

Autora: Heliana de Moraes Alves

Orientador: Lauro César Figueiredo.

Data e Local da Defesa: Santa Maria, 29 de abril de 2013.

O transporte ferroviário exerceu um importante papel na configuração histórica e cultural, pois atribuiu novos valores e novas práticas sociais aos lugares em que atuou, definindo inúmeras paisagens ferroviárias. As paisagens ferroviárias são formadas por estruturas e significados que fazem parte da identidade histórica do município de Restinga Sêca/RS, visto que este se articulou, espacialmente, a partir da ferrovia Porto Alegre-Uruguaiana. Estas paisagens passaram por inúmeras transformações desde o auge até a decadência do transporte ferroviário, assim surge à necessidade de estudá-las por meio da memória que lhes é relacionada. Diante disso, objetivou-se compreender como se configuraram os processos de transformação das paisagens ferroviárias do município de Restinga Sêca/RS, de 1920 até os dias atuais. Para isso, foi necessário investigar como se deu a organização histórico-espacial da ferrovia no país, em escala regional e no município em questão; identificar, nas paisagens ferroviárias do município, os aspectos socioespaciais e os elementos que compõem a memória ferroviária; analisar a decadência do transporte ferroviário e as mudanças funcionais dos bens ferroviários; e entender as representações que o patrimônio ferroviário do município adquire perante a memória da população local. Direcionou-se o estudo a três pontos estratégicos do município que possuem um contexto histórico-espacial ligado à ferrovia: a cidade de Restinga Sêca, a localidade de Estiva e a localidade de Jacuí. É importante olhar para o passado, não somente por meio da história oficial institucionalizada, mas também enfocar a memória associada a ela. Com este propósito, a pesquisa sustentou-se na abordagem qualitativa assentada no método fenomenológico, pois valoriza a consciência e as experiências vividas por cada sujeito em relação ao lugar. Considera-se que o estudo valorizou a memória ferroviária, uma vez que esta condicionou um melhor entendimento sobre as transformações das paisagens ferroviárias do município em estudo, o que contribuirá para uma futura proposta de preservação patrimonial.

Palavras-chave: Paisagem Ferroviária. Patrimônio Ferroviário. Memória. Geografia. Restinga Sêca/RS.

ABSTRACT

M. Sc. Dissertation

Post Graduation Program in Geography and Geosciences
Federal University of Santa Maria

HERITAGE AND MEMORY: A LOOK AT THE RAILWAY LANDSCAPES OF THE CITY OF RESTINGA-SÊCARA – 1920 TO THE PRESENT DAY

Author: Heliana Alves de Moraes

Advisor: Lauro César Figueiredo.

Date and Place of Defense: Santa Maria, April 29, 2013.

The railway transportation played an important role in the setting of the spacing and cultural dynamics, because it brought new values and new social practices to the place where it was present, defining innumerable railway landscapes. The railway landscapes are formed by structures and meanings which are part of the city of Restinga Sêca's identity and history, considering that this city developed, in space, from the railroad Porto Alegre – Uruguaiana. These landscapes have gone through innumerable modifications since the summit till the railway transportation's fall, in this sense, there is a necessity to understand them thorough the memory which is related to them. Therefore, the objective was to understand how the transformation problems in Restinga Sêca's railway landscapes have set up since 1920 to the present days. For that, it was necessary to investigate how the historical-spacing organization happened in the country's railroad, in a regional approach and as well in the studied city; identify the social spacing aspects and the elements which are part of the railroad memory in the railroad nuclei's landscapes in the city; analyze the fall of the railway transportation and the role changes in the railway equipment; and also understand the representations that the railway landscape has to the memory of the local population. The study was directed to three strategic points in the city, which have social spacing genesis linked to the railway: the city of Restinga Sêca, the locality of Estiva and the locality of Jacuí. Each locality has its railway landscape which gets integrated to each other, setting up the studied city's railway patrimony. It was also necessary to look at the past, not only through the institutionalized official history, but also focus the memory associated to it. With this objective, this research has a qualitative approach based on phenomenological method, because it values the conscience and the experiences lived by each individual in relation to the place. In this slant, it was important to value the railway memory, once it provided conditions for a better understanding of the city's railway landscapes which were being studied, what will contribute for a future proposal of patrimonial preservation.

Key words: Railway landscape. Railway Patrimony. Memory. Geography. Restinga Sêca/RS.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

FIGURA 01-Mapa de localização da área de estudo	15
FIGURA 02-Esquema metodológico da dissertação	63
FIGURA 03- Mapa da malha ferroviária brasileira em 1930	76
FIGURA 04-Mapa da malha ferroviária do RS em 1898	83
FIGURA 05-Representação da evolução histórica da ferrovia no RS	86
FIGURA 06-Mapa da malha ferroviária brasileira atual	89
FIGURA 07-Mapa da malha ferroviária administrada pela ALLMS	90
FIGURA 08-Fotografia da antiga ponte do império	93
FIGURA 09-Fotografia da ponte ferroviária de Jacuí em 1941	94
FIGURA 10- Fotografia da estação Jacuí	95
FIGURA 11-Fotografia do povoado Jacuí em 1941	96
FIGURA 12-Fotografia da estação estiva.....	97
FIGURA 13-Fotografia da estação Restinga Sêca.....	99
FIGURA 14-Fotografia da ponte ferroviária	104
FIGURA 15-Configuração espacial da ponte ferroviária	106
FIGURA 16-Fotografia do povoado Jacuí em 1941	110
FIGURA 17-Mapa esboço da carta cartográfica do RS em 1947.....	111
FIGURA 18-Imagens comparativas do povoado Jacuí	112
FIGURA 19-Configuração espacial do povoado Jacuí.....	118
FIGURA 20-Fotografia do povoado Estiva	126
FIGURA 21-Configuração espacial do povoado Estiva.....	129
FIGURA 22-Comparações de fotografias da estação Estiva.....	131
FIGURA 23-Fotografia do abandono da estação Estiva	132
FIGURA 24-Comparações de fotografias da gare da estação de Restinga Sêca.....	135
FIGURA 25-Comparações de croquis da cidade de Restinga Sêca	139
FIGURA 26-Fotografias dos funcionários da RFFSA	142
FIGURA 27-Fotografia da extinta fabrica de móveis Costa e Rohde	144
FIGURA 28-Configuração espacial da porção norte da cidade de Restinga Sêca....	147
FIGURA 29-Fotografia da rua pertencente a ALLMS.....	148
FIGURA 30- Paisagem ferroviária do largo da estação Restinga Sêca	150

LISTA DE ABREVEATURAS E SIGLAS

ANTT - Agencia Nacional dos Transportes Terrestres

ALL - América Latina Logística

ALLMN - América Latina Logística Malha Norte

ALLMO - América Latina Logística Malha Oeste

ALLMP - América Latina Logística Malha Paulista

ALLMS - América Latina Logística Malha Sul

CONDESUS - Consórcio de Desenvolvimento Sustentável da Quarta Colônia

COTRISEL – Cooperativa Tritícola Sepeense.

IPHAN - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

IPHAE - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado do Rio Grande do Sul

RFFSA - Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima

SR6 - Superintendência Regional da RFFSA, número 06 de Porto Alegre

VFRGS - Viação Ferroviária do Rio Grande do Sul

UNESCO - Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	12
1 PATRIMÔNIO, MEMÓRIA E PAISAGEM: ALGUMAS REFLEXÕES TEÓRICAS	19
1.1 Patrimônio: conceito, preservação e desafios	19
1.1.1 O Patrimônio e a Geografia: uma relação contemporânea.....	28
1.2 Memória e identidade	37
1.2.1 Memória Urbana.....	45
1.3 A paisagem cultural	48
1.4 A paisagem ferroviária: uma herança histórico-espacial	56
2 METODOLOGIA E PROCEDIMENTOS	63
2.1 Procedimentos metodológicos	66
2.1.1 Realização das Entrevistas.....	67
3 O CONTEXTO HISTÓRICO-ESPACIAL DA FERROVIA NO BRASIL, NO RIO GRANDE DO SUL E EM RESTINGA SÊCA/RS	72
3.1. A Rede Ferroviária Nacional: breve contextualização histórica	72
3.2 A Conjuntura do sistema ferroviário no Rio Grande do Sul	78
3.3 O último apito do trem de passageiros: o fim da RFFSA	87
3.4 O contexto histórico e os principais bens ferroviários do município de Restinga Sêca/RS	92
4 ESTAÇÕES E MEMÓRIAS: A PAISAGEM FERROVIÁRIA DE RESTINGA SÊCA/RS	102
4.1 O Rio e a Ferrovia: a localidade de Jacuí/ Restinga Sêca/RS	103
4.1.1 A ponte ferroviária sobre o Rio Jacuí.....	103
4.1.2 O “povoado-estação” Jacuí/Restinga Sêca/RS	108
4.2 Entre os trilhos e as ruínas: a memória ferroviária de Estiva/Restinga Sêca/RS	121
4.3 Restinga Sêca: a cidade que nasceu aos “pés” da caixa d’ água	133
CONSIDERAÇÕES FINAIS	156
REFERÊNCIAS	160

INTRODUÇÃO

As paisagens ferroviárias em estudo são formadas por estruturas e significados que fazem parte da memória cultural e histórica do município de Restinga Sêca/RS, visto que este se articulou, espacialmente, a partir da ferrovia Porto Alegre - Uruguaiana. Estas paisagens passaram por inúmeras modificações desde o auge até a decadência do transporte ferroviário, neste sentido, surge a necessidade de compreendê-las por meio da memória que lhes é relacionada. A compreensão permite entender o que existe de peculiar no patrimônio ferroviário local, a fim de valorizá-lo e, posteriormente, protegê-lo.

Sabe-se que, atualmente, existe uma instantaneidade de relações e informações que permite um processo de homogeneização dos lugares. No entanto, ao mesmo tempo em que alguns padrões são semelhantes e compartilhados por todos, existe a valorização da individualidade pela sobrevivência do peculiar. (ABREU, 1998). Não é de se estranhar que essa valorização venha dando o suporte sólido à busca por raízes e histórias inscritas na paisagem, tornando-a única e diferenciada. Sob este viés, a paisagem adquire um valor patrimonial, podendo ser considerada uma herança histórica que reflete os processos que a condicionaram.

A ciência geográfica, ao longo de sua história, tem se dedicado a refletir sobre o conceito de paisagem, em especial, os geógrafos culturais, que trabalham com a definição de “paisagem cultural” desde o final do século XIX e início do século XX, quando a Geografia Cultural Tradicional preocupava-se com a morfologia da paisagem. Esta vertente teve como precursores os geógrafos alemães Otto Schlüter e Siegfried Passarge que introduziram o conceito de paisagem cultural, em oposição à paisagem natural. Porém, foi o geógrafo americano Carl Sauer que consolidou a noção de paisagem cultural como conceito científico, em 1925, no seu trabalho “*A Morfologia da Paisagem*”, definindo-a como resultado da ação humana sobre o meio natural. Neste trabalho, ele apresentou uma análise da paisagem em suas formas materiais, incorporando a noção de tempo, entendendo que a mesma está em constante transformação. (RIBEIRO, 2007).

No final da década de 1960, a Geografia passou por um processo de renovação teórico-metodológica influenciada pela aproximação com as filosofias relacionadas ao humanismo, o que determinou a configuração da Nova Geografia Cultural, que incorporou a seus estudos os aspectos subjetivos e simbólicos da paisagem. A partir de então, a paisagem cultural começou a ser tratada não apenas como uma materialidade visual, mas também como estrutura de significado que se define por meio das mais variadas formas de representação e percepção.

Considerando tal definição, a paisagem cultural vem sendo utilizada como elemento de estudo por outras áreas do conhecimento, para além da Geografia, como a Arquitetura, as Ciências Sociais, a Arqueologia, entre outras. Cada área apropria-se do termo de forma distinta, uma vez que é influenciada internamente por suas correntes de pensamento. Ao mesmo tempo em que isso torna a noção de paisagem cultural complexa e polissêmica, abre novas perspectivas de reflexão sobre o termo, colocando-o em discussão interdisciplinar. (CASTRIOTA, 2009; RIBEIRO, 2007).

Apesar da complexidade do conceito, a paisagem cultural foi definida pela UNESCO em 1992¹, para representar bens patrimoniais de relevância internacional que manifestam uma clara e mútua integração do homem com a natureza. Neste viés, o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN, através da Portaria nº 127, de 30 de abril de 2009, estabeleceu a chancela da Paisagem Cultural Brasileira como um bem patrimonial que configura uma “porção peculiar do território nacional, representativa do processo de interação do ser humano com o meio natural, em que a vida e a ciência humana imprimiram marcas ou atribuíram valores” (BRASIL, 2009, p.38).

Desde então, a paisagem cultural passa a ser mais uma ferramenta de preservação no rol dos instrumentos de salvaguarda e reconhecimento do patrimônio já existente no país - tais como o tombamento; o registro de sítios urbanos e arqueológicos; e o registro de bens imateriais – que surge na perspectiva de inserir uma noção de patrimônio integrado. Os avanços conceituais redirecionaram, de certa forma, o próprio conceito de patrimônio cultural que condiciona novas perspectivas contemporâneas de estudo e de preservação.

¹ Antes desse período, a paisagem já constava em documentos de natureza patrimonial, porém analisada ora sob o aspecto de entorno, de ambiência de determinado bem, geralmente arquitetônico, ora por sua qualidade estética ou por sua importância natural. (FIGUEIREDO, 2012).

O patrimônio cultural revela o passado a partir de suas formas e funções que se integram e se resignificam no momento presente, formando uma paisagem, que é o resultado de ações sociais e culturais sobre um determinado território. Identifica-se, assim, que “o patrimônio é um fenômeno espacial” (NIGRO, 2010, p. 69), pois mesmo sua representatividade imaterial está relacionada ou direcionada a algum lugar, o que o torna um elemento geográfico, que, como tal, possui diversos usos e consumos dependendo do contexto social no qual esteja inserido, sendo um elemento importante na compreensão da organização espacial.

A ferrovia exerceu importante papel na configuração de paisagens, através da inserção de novas materialidades e vivências ao lugares em que atuou. As estações, os trilhos, as pontes, os galpões, armazéns todos são elementos que marcam presença na paisagem que, conforme Lopes (2012, p.05), vão *"configurando y definiendo las nuevas espacialidades, imponiéndose en el paisaje y produciendo grandes impactos en el crecimiento urbano así como en las nuevas relaciones sociales y actividades profesionales"*. A ferrovia, mais que uma infraestrutura que conecta lugares, conecta pessoas, culturas e experiências.

Dessa forma, o transporte ferroviário reconfigurou a dinâmica espacial dos lugares em que atuou, pois atribuiu novos valores e novas práticas sociais aos mesmos. Essas novas espacialidades constituem a paisagem ferroviária que pode ser considerada a paisagem cultural da proximidade da linha férrea quando os seus elementos constituem e preservam certa integridade cultural e social, no momento presente, além de fazer parte da identidade e da memória do lugar. A paisagem ferroviária não é estática, mas dinâmica, trata-se de uma realidade de ordem material e imaterial que necessita ser desvendada para que se entenda qual a relevância que ela adquire perante a população que a habita.

No Brasil, historicamente, o transporte ferroviário começou a ser implantado por volta de 1850, financiado com o capital privado excedente do café, sendo projetado e administrado por empresas estrangeiras. No Rio Grande do Sul, as ferrovias passaram a ser construídas por volta de 1870 em regiões coloniais de produção mercantil e configuraram o território, uma vez que foram determinantes para o surgimento, formação e o reordenamento espacial de inúmeros municípios (IPHAE, 2002), dentre eles, o de Restinga Sêca/RS (Figura 01) que possui sua gênese relacionada à implantação da Ferrovia Porto Alegre-Uruguaiana, trecho Cachoeira – Santa Maria construído em 1885.

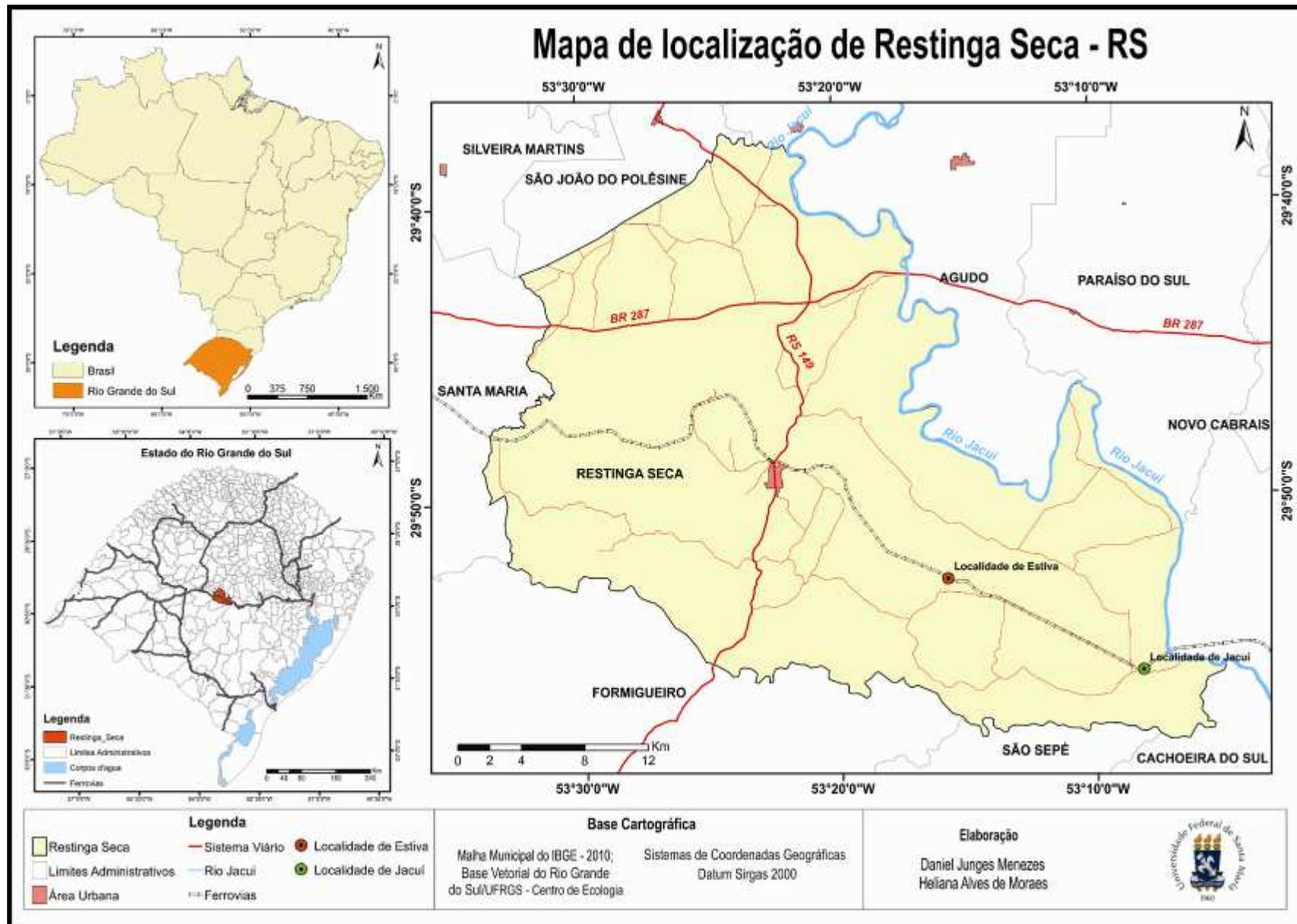


Figura 01: Mapa de localização da área de estudo.
Org.: Daniel Junges Menezes e Heliana de Moraes Alves, 2013.

Não demorou para que a malha ferroviária se expandisse por boa parte do território brasileiro, porém de forma não planejada, consolidando interesses políticos locais e pontuais, o que configurou a formação de redes ferroviárias regionais e não uma rede ferroviária interligada nacionalmente. O governo federal, na tentativa de integrar a comunicação ferroviária entre os estados e formar uma rede de transporte ferroviária sólida e efetiva, encampou as viações estaduais à União formando, em 1957, a Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA), uma sociedade de economia mista e de direito privado controlada pela União, responsável pela gestão e controle das ferrovias e seus equipamentos existentes no país. No entanto, a inadequação estrutural das ferrovias, somada às mudanças econômicas fomentadas por uma política de desenvolvimento voltada para a indústria automobilística, fez com que: “Os trilhos de aço cedessem espaço à cor preta do asfalto das grandes rodovias [...]”. (Luceno e Laroque, 2011, p.96).

Este processo foi tão intenso que culminou, em meados da década de 1990, no arrendamento de parte de malha ferroviária federal para concessionárias privadas, que a ocupam, principalmente, para o transporte de carga, que é mais rentável, determinando, como consequência, a desativação da maior parte do transporte ferroviário para passageiros. O processo de privatização da ferrovia no Brasil proporcionou um descuido com o patrimônio, determinando uma degradação das áreas ferroviárias que passam a formar uma paisagem de memória, porém não possui uma integridade cultural relacionada à ferrovia.

Especificamente no município de Restinga Sêca/RS, este processo de arrendamento do transporte ferroviário não possibilitou uma refuncionalização integral do patrimônio ferroviário, que ficou, na sua maior parte, ocioso e sem manutenção adequada, isso porque, antes mesmo do encerramento dos trens de passageiros, os bens da RFFSA no município não estavam sendo preservados. Apesar da má conservação, estes bens configuram uma característica histórica e geográfica marcante ao município que conserva a memória ligada à ferrovia.

É possível entender a organização espacial local, posto que o processo de configuração deixou marcas impressas nas localidades que cresceram em função da ferrovia no município, a citar: nas edificações; nos traçados das ruas, nas disposições das casas construídas ao longo das vias, entre outros. E, para além dessa materialidade e suas relações, as paisagens ferroviárias estão registrada na

memória da população, o que permite afirmar que o município apresenta estrutura paisagística ferroviária com valor patrimonial, que não é salvaguardada, mas que representa a história e a identidade ferroviária local. Dessa forma, questiona-se: Como se conformou o processo de transformação das paisagens ferroviárias? Há possibilidade de compreender e preservar estas paisagens ferroviárias por meio da memória que lhe é associada?

O objetivo geral desta pesquisa é compreender como se configuraram os processos de transformação das paisagens ferroviárias do município de Restinga Sêca/RS, de 1920² até os dias atuais. Para tanto, foi necessário investigar como se deu a organização histórico-espacial da ferrovia no país, em escala regional e no município em estudo; identificar, nas paisagens ferroviárias do município, os aspectos socioespaciais e os elementos que compõem a memória ferroviária; analisar a decadência do transporte ferroviário e as mudanças funcionais dos bens ferroviários; e entender as representações que o patrimônio ferroviário do município adquire perante a memória da população.

Direcionou-se estudar três pontos estratégicos do município, que possuem gêneses histórica, urbana e cultural ligada à ferrovia: a cidade de Restinga Sêca, a localidade de Estiva e a localidade de Jacuí. Cada localidade possui sua paisagem ferroviária, porém se inter-relacionam, configurando o cenário paisagístico ferroviário do município em estudo. Foi necessário olhar para o passado, não somente por meio da história oficial institucionalizada, mas também focar a memória local associada a ele. Com este propósito, esta pesquisa sustentou-se na abordagem qualitativa assentada no método fenomenológico, pois valoriza a consciência e as experiências vividas por cada sujeito em relação ao mundo.

Para isso, procedeu-se uma aproximação com a população, que não se formalizou de uma hora para outra, fez parte de longo processo de construção determinada a partir de vários projetos de ensino e extensão³ que foram realizados

² Esta data para início de análise foi definida, uma vez que é a partir dela que se tem registros bibliográficos e iconográficos sobre a configuração espacial da ferrovia do município de Restinga Sêca/RS, já que a partir de então que foram instaladas as Oficinas Ferroviárias na localidade de Jacuí/Restinga Sêca/RS (que na época pertencia a Cachoeira do Sul), que propiciou visibilidade regional ao local. Cumpre destacar que no decorrer do trabalho os dados e informações com datas anteriores a 1920, sobre a configuração da ferrovia no Brasil e no Rio Grande do Sul, referem-se a registros históricos.

³ Os projetos foram: *Oficina multimídia de Leitura Cultural para o Ensino Fundamental de Restinga Sêca/RS*, financiado pelo Programa de Apoio as Licenciaturas - PROLICEN-UFSM, nos anos de 2009 e 2010, em que participei como bolsista; concomitantemente, desenvolveu-se o projeto intitulado

junto ao município e condicionaram uma compreensão prévia da área de estudo, assim como motivaram estudar as paisagens ferroviárias. Trabalhar com o patrimônio ferroviário do município, tornou-se um instrumento a mais no processo de educação não-formal em que toda a comunidade pode estar envolvida, colaborando com a promoção de uma consciência crítica e de responsabilidade, com vistas à preservação do patrimônio e da memória ferroviária. Neste particular, o estudo valorizou as paisagens dos principais núcleos ferroviários, que representam e caracterizam o aspecto patrimonial do município em questão.

Diante do exposto, para viabilizar a discussão, a dissertação foi estruturada em quatro capítulos. As reflexões teóricas e as discussões conceituais que abordam o conceito de patrimônio cultural e sua inter-relação com a ciência geográfica; a memória como uma representação social importante para a análise espacial dos lugares; paisagem cultural como uma categoria geográfica e um bem patrimonial e a discussão teórica sobre paisagem ferroviária, são trabalhados no primeiro capítulo.

O segundo capítulo direciona-se à discussão metodológica do trabalho, que entrelaça o método fenomenológico com a abordagem qualitativa. Nele, são relatados, detalhadamente, os procedimentos técnicos utilizados na pesquisa, que possibilitaram a agregação de informações para a construção do presente trabalho, a citar: pesquisa bibliográfica, pesquisa documental e trabalho de campo, respectivamente, com as entrevistas de cunho oral. A contextualização histórica e espacial da ferrovia no Brasil, no estado do Rio Grande do Sul e, conseqüentemente, em Restinga Sêca/RS configura o terceiro capítulo.

O último capítulo trata da compreensão sobre transformação histórico/espacial das paisagens ferroviárias do município de Restinga Sêca/RS, que representam a memória local. Este capítulo foi dedicado à identificação dos elementos que compõem as paisagens ferroviárias do município, analisando suas funções ao longo do tempo. O capítulo teve como referência o contexto histórico espacial e a memória dos atores sociais que vivenciaram os diferentes processos do auge à decadência do transporte ferroviário e que se refletem nas paisagens.

CAPÍTULO 1

PATRIMÔNIO, MEMÓRIA E PAISAGEM: ALGUMAS REFLEXÕES TEÓRICAS

Sem memória, seríamos incapazes de ver, escutar ou de pensar; não teríamos uma linguagem e, de fato, nem mesmo um sentido de nossa identidade pessoal e coletiva, [...] seríamos vegetais e, intelectualmente mortos. (Baddley 1993, p.03, apud TEDESCO, 2004, p.35).

A construção da realidade depende diretamente da memória e da identidade que, quando são mantidas, compõem o patrimônio e possibilitam entender as transformações espaciais da paisagem, pois esta é formada por uma dinâmica sociocultural específica. Neste sentido, há necessidade de refletir teoricamente, no presente capítulo, sobre tais conceitos, já que refletem no cotidiano e auxiliam na compreensão a paisagem ferroviária.

1.1 Patrimônio: conceito, preservação e desafios

O patrimônio é uma categoria milenar, presente nas antigas sociedades tribais, assim como no mundo clássico e medieval. A modernidade ocidental apenas colocou-lhe contornos semânticos e delimitações que direcionam a sua especificidade, associando-lhe outra palavra que o qualifica, por exemplo, patrimônio econômico, patrimônio cultural, patrimônio arquitetônico, entre outros. (GONÇALVES, 2009).

Choay (2001) argumenta que, historicamente, a ideia de patrimônio está relacionada à noção de propriedade privada, tanto que, etimologicamente, patrimônio significa herança paterna. Portanto, refere-se aos objetos concretos de propriedade privada, em especial, concernentes aos bens das nobrezas. Juridicamente, o patrimônio direciona-se a “um complexo de bens materiais ou não, direitos, ações,

posse e tudo o mais que pertença a uma pessoa ou empresa e seja suscetível a apreciação econômica”. (ABREU, 2009, p.34). A afirmação enfatiza, sobretudo, o caráter econômico do patrimônio, no sentido de pertencer financeiramente, apesar de condicionar que os bens podem não ser materiais.

Abreu (2009) ainda destaca que, a partir da Revolução Francesa (1789), o patrimônio estendeu-se do privado, dos bens de uma pessoa, para também se definir como bens de um conjunto de cidadãos. Assim sendo, fez-se possível desenvolver a concepção de bem comum, que contempla a riqueza material e moral de uma nação. Neste contexto, a noção de patrimônio direciona-se a reforçar um sentimento de nacionalidade, sendo uma estratégia política dos detentores do poder na França (daquele período) contra os “vandalismos”, na tentativa de fomentar um sentimento coletivo de patriotismo, colocando o patrimônio da elite como patrimônio de todos, ensejando um sentimento de preservação. (ABREU, 2009).

No entanto, hoje, sabe-se que o conceito de patrimônio adquiriu um sentido amplo da coletividade, uma vez que não são somente as construções da nobreza, mas as representações e as materializações culturais, sociais, históricas - inclusive geográficas - da população que são consideradas patrimônio. Sendo assim, faz-se relevante a ponderação de Gonçalves (2009, p.26) quando ele afirma que o patrimônio é “uma categoria de pensamento”, visto que tem extrema importância “para a vida social e mental de qualquer coletividade humana”, uma vez que simboliza a relação desta sociedade com o espaço onde vive, representando suas crenças, suas simbologias, enfim a sua forma de vida. Desse modo, o patrimônio abrange os bens móveis e imóveis apropriados e construídos pelos grupos sociais e as suas referências imateriais, que abarcam o campo dos significados sociais e históricos.

Sob tal perspectiva, as construções antigas e seus aspectos imateriais, representativos de gerações passadas, recebem o nome de “Patrimônio Histórico”, o qual, às vezes, é classificado como “Artístico”, porém, conforme Lemos (1987), abarca um segmento maior que é o “Patrimônio Cultural”. Significa, afirmar que, apesar de direcionar um olhar específico e qualificado, quando se refere ao patrimônio como histórico ou artístico, ele representará processos culturais.

No caso específico desta pesquisa, os bens ferroviários formam o patrimônio cultural do município de Restinga Sêca/RS, uma vez que simbolizam e representam os aspectos sociais que se modificaram com a “chegada do trem”, já que este inseriu

novas culturas, novos olhares, novas atitudes e novos usos as paisagens. Neste sentido, faz-se necessário compreender como se configuraram o conceito e as ações de salvaguarda do patrimônio, entendendo como as ações preservacionistas foram se desenvolvendo no Brasil.

Apesar de algumas ações relacionadas a preservação existirem desde o Brasil Colonial, foi a partir da década de 1920 que a temática começou a ser considerada politicamente relevante. Naquela época, o Brasil passava pela efervescência do movimento artístico modernista, que incidiu, peculiarmente, sobre as primeiras ações preservacionistas. Essa peculiaridade transmitiu-se, uma vez que não foram os conservadores tradicionais da elite que reivindicaram uma preservação cultural, mas alguns intelectuais modernistas que foram responsáveis por elaborar as primeiras ideias políticas de preservação do patrimônio. (CASTRIOTA, 2009).

Em destaque, como precursor do movimento modernista de preservação da identidade nacional, estava o poeta Mario de Andrade, tanto que, no ano de 1936, ele elaborou o anteprojeto de implantação do Serviço do Patrimônio Artístico Nacional (SPHAN)⁴, que culminou, após uma série de ajustes, no Decreto – Lei 25, de 30 de novembro de 1937 que criou o referido órgão. O anteprojeto de Andrade não era rudimentar, visto entendia que as manifestações artísticas especificavam-se em objetos, monumentos, paisagens e folclore. (LEMOS, 1987). Compreendia, assim, que o patrimônio não era formado só por objetos materiais, mas também pelo folclore, que abarca aspectos imateriais. Incluía, também, as paisagens (tanto aspectos naturais, quanto culturais) como uma representação cultural, ou seja, uma categoria geográfica já presente em um dos primeiros documentos importantes que se refere à preservação patrimonial nacional.

Lemos (1987, p. 39) salienta que Mário de Andrade compreendia que o Patrimônio Artístico Nacional abrangia “todas as artes, tanto a popular como a erudita, nacional ou estrangeira, pertencentes ao poder público, e a organismos sociais e a particulares”. Observa-se o quão era dinâmica e abrangente, para a época, a compreensão que o poeta tinha sobre patrimônio, que incluía no seu conceito as

⁴ O Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN) – o atual IPHAN- Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional- passou por diferentes denominações. Em 1946, passou a se chamar Dphan – Departamento do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – em, 1970 transformou-se no IPHAN, em 1979, volta a denominar-se SPHAN – Secretaria do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional e divide atribuições com o FNpM – Fundação Nacional pró-Memória. Em 1990, ambas são extintas e é criado o IBPC- Instituto Brasileiro do Patrimônio Cultural. Finalmente , em 1994, o IBPC volta a denominar-se IPHAN. (RIBEIRO, 2007 p.69).

diversidades sociais dos bens culturais, expondo que tanto a arte erudita quanto a popular deveriam ser preservadas. Contudo, o Dec.-Lei 25/1937, que originou o SPHAN, não abrangeu de maneira efetiva as representações sociais populares e a imaterialidade artística cultural, restringindo-se aos bens materiais, onde a principal forma de preservação era o tombamento voltado para os bens materiais referentes ao passado colonial.

Em 1946, foi criada a UNESCO, na tentativa de quebrar os antagonismos entre as nações, que haviam sido gerados na Segunda Guerra Mundial, passando a valorizar a diversidade cultural. Essa organização engajou-se em promover reflexões sobre estratégias pacíficas de desenvolvimento, em particular nas áreas das ciências naturais e humanas. Em face desta preocupação, a cada dois anos, realiza-se uma Conferência Geral com o objetivo de debater e deliberar sobre temas internacionais candentes referentes a cultura, educação e preservação ambiental .

Destacou-se, a partir da criação da UNESCO, uma vertente universalista de preservação, com a noção de Patrimônio da Humanidade. Abreu (2009) explica que o patrimônio nacional, que simboliza a identidade nacional, por meio da sua excepcionalidade e preservação seria, pelo menos teoricamente, disponível para toda a humanidade, ou seja, passou a ter um caráter universal. Inicialmente, a UNESCO classificava o patrimônio em três grandes categorias: primeiro, o meio ambiente, os elementos naturais; o segundo refere-se ao conhecimento, às técnicas, ao saber e ao saber fazer (seriam os elementos não materiais do patrimônio) e, por último, os bens culturais que são objetos, artefatos e construções. (LEMOS, 1987). Apesar de essa classificação incluir os bens imateriais, a materialidade continuava sendo o objetivo das práticas de preservação. No entanto, entende-se que somente a estrutura física de um objeto não pode simbolizar a sua história e a cultura na íntegra, visto que o aparato construído necessita de referências memoriais que lhe condicionem um valor cultural.

Cultura é vitalidade e dinamicidade, de tal forma que para Funari e Pelegrini (2008) não há possibilidade de definir a cultura como um conjunto preciso de elementos que se mantenham intactos, visto que seus usos e costumes incorporam representações que se recriam ao longo do tempo e vão se resignificando socialmente. Essa evolução conceitual deve-se à antropologia, que agrega ao conceito de cultura as manifestações populares, o fazer popular. O que, de certa

maneira, democratizou o conceito de cultura e, concomitantemente, o de patrimônio cultural.

Sob este prisma, o patrimônio imaterial é um aspecto importante da cultura, uma vez que não adianta conservar só um objeto ou uma construção fora do seu contexto social, sem que ocorra um processo de identificação cultural. Entretanto, o patrimônio cultural permaneceu ainda por muitos anos associado exclusivamente a coisas concretas. As suas políticas e práticas de preservação limitavam-se a selecionar e conservar objetos, peças, construções de caráter considerado peculiar e excepcional. Somente na década de 1970, a UNESCO propôs uma ampliação conceitual perante a preservação patrimonial, mudando a natureza de sua atuação de um monumento único para conjuntos arquitetônicos (mais populares) inteiros. A partir de então, incorporou-se uma preocupação com as ambiências dos bens e a suas representações imateriais. (CASTRIOTA, 2009).

No contexto nacional Chagas (2009, p.107) assevera que “foi preciso esperar mais de meio século para que a Legislação Cultural brasileira incorporasse o intangível ao conjunto de bens culturais, e assumisse a responsabilidade com as culturas populares”, já dispostos no projeto de Mario de Andrade. Essa premissa mencionada pelo pesquisador refere-se à Constituição Federal de 1988, que considera, no seu Artigo 216, que o patrimônio cultural pode ser

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

Essa conceituação da legislação brasileira acompanha uma tendência mundial exposta pela UNESCO, considerando que todo objeto ou ação referente à identidade de uma sociedade constitui o seu patrimônio, que pode ser distinguido em dois grupos: os materiais que são aqueles materializados no espaço como construções, monumentos, conjuntos arquitetônicos, artesanatos, entre outros; e os patrimônios

imateriais, que são as práticas, as representações, as expressões, os conhecimentos e as habilidades, transmitidas de geração em geração. Esses patrimônios formam lugares notáveis identificados a partir da integração do homem com a natureza, que define paisagens culturais de valor arquitetônico, antropológico, histórico, cultural e /ou arqueológico, entre eles, sítios históricos/culturais. (UNESCO, 2003). Dessa forma, o estudo do patrimônio cultural possibilita entender a relação entre um determinado grupo e o seu espaço, assim como a interconexão existente entre o concreto e o abstrato, propiciando uma compreensão inter-relacional da realidade.

Os bens que demonstram a configuração histórico/espacial e possuem um valor social, durante um determinado período e em uma área específica, contribuem como testemunhos culturais. Portanto, a preservação da imaterialidade encontra-se articulada à conservação das memórias e das identidades coletivas referentes a um local ou uma sociedade, o que torna a sua preservação complexa. Tanto que somente a partir do ano de 2000, o patrimônio imaterial passou a ganhar visibilidade efetiva na legislação, quando ocorreu “[...]a aprovação do Decreto 3.551, de 4 de agosto de 2000, que instituiu o inventário e o registro do ‘patrimônio cultural imaterial ou intangível’”. (ABREU e CHAGAS, 2009, p.13).

O decreto em questão definiu que as ações serão estabelecidas, no âmbito do Programa Nacional do Patrimônio Imaterial, e têm a perspectiva de implementar uma política pública de inventários que produz a identificação, o reconhecimento e a valorização do patrimônio imaterial. O inventário corresponde à identificação e a produção de conhecimento sobre o bem cultural material, e, em especial, o de natureza imaterial; dessa maneira, ele equivale a documentar o passado e o presente desses bens em suas diferentes versões, com intuito de tornar tais informações acessíveis ao público. (BRASIL, 2009).

O decreto determinou uma concepção mais aprofundada da preservação patrimonial imaterial no Brasil, que tem quatro Livros de Registros principais para esse patrimônio: Livro de saberes, das celebrações, das formas de expressão e o dos lugares. Como esses bens são dinâmico o registro deve ser realizado novamente a cada dez anos. No entanto, segundo Castriota (2009), falta consistência na definição e nas escolhas dos bens componentes nas listas, necessitando-se de discussões multidisciplinares para deliberá-las. Concorda-se com ele, não basta definir o patrimônio de maneira mais profunda, é preciso, juntamente, direcionar medidas eficazes.

Com essas mudanças na compressão patrimonial, ocorreu uma certa descentralização das políticas de preservação cultural no Brasil, onde os estados, assim como os municípios, também começaram a responsabilizar-se pela manutenção e pela conservação patrimonial. Diante disso, no estado do Rio Grande do Sul ocorreram, em especial nas últimas décadas, intensas preocupações e discussões quanto à salvaguarda do patrimônio cultural gaúcho, formado por uma diversidade cultural imposta pelo intercâmbio das culturas dos países vizinhos, que fazem fronteira com o estado, com os povos indígenas (acrescentando-se a questão jesuítica), com colonização portuguesa e espanhola, e com os aspectos culturais dos imigrantes que aqui se instalaram. (IPHAE, 2012).

Por sua vez, o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado do Rio Grande do Sul estabelece orientações e intervenções que devem ir além do tombamento do bem cultural, abrangendo o seu entorno, protegendo sítios arqueológicos, conjuntos urbanos, entre outros. O órgão auxilia os municípios a implementarem e colocarem em prática a legislação de salvaguarda, além de efetivar inúmeros projetos de inventários de cidades. (IPHAE, 2012). Entre um dos inventários mais expressivos, em nível estadual, encontra-se o das Estações Ferroviárias do Rio Grande do Sul que é um levantamento detalhado sobre todas as estações existentes no estado, que enfatiza a contextualização histórica e os seus usos atuais. Porém, ele restringe-se à análise histórica e arquitetônica, colocando de lado o aspecto paisagístico das áreas em que esses bens encontram-se, assim como as significações, os movimentos identitários e memoriais que se reproduzem nelas.

Não se pode esquecer que há a existência de uma interdependência entre o suporte material e a imaterialidade, significa afirmar que, o patrimônio imaterial faz referência a um suporte físico. Neste sentido Fonseca (2009, p. 68) expõe que: “todo o signo (e não apenas os bens culturais) tem dimensão material (o canal físico de comunicação) e simbólica (o sentido, ou melhor, os sentidos), como duas faces de uma moeda”. Adotada esta compreensão, determina-se que os bens imateriais também necessitam de um suporte espacial, mesmo que essa espacialidade não seja o ponto central de referência ela existe, o que permite afirmar que os patrimônios imateriais também devem ser abordados pela Geografia.

O patrimônio cultural é uma prática social, pois serve de referência social do passado e do presente para aqueles que lhe dão significado. Assim sendo, ele é moldado pela sociedade que deve manter o sentimento identitário com o patrimônio,

para que ele se mantenha como uma referência cultural. No momento que o patrimônio não representar mais um sentido de identidade, ele não é mais uma prática social. Concorde-se com Paes (2010, p.21), que é “justamente na interação social que se estabelece o valor dos bens culturais e que se produz um universo simbólico estruturado por sentidos e significados que irão legitimá-lo”.

Além disso, de acordo com Lemos (1987, p.21), o patrimônio de uma sociedade é bastante diversificado, “sofrendo permanentemente alterações, e nunca houve ao longo da história da humanidade critérios e interesses ‘permanentes’ e abrangentes voltados à preservação de artefatos do povo”, ou seja, da cultura popular. Isso porque “[...] as políticas de preservação trabalham com a dialética lembrar-esquecer: para se criar uma memória nacional privilegiam-se certos aspectos em detrimento de outros”. (CASTRIOTA, 2009, p.65), Dessa forma, é possível evidenciar-se que há uma valorização, normalmente, do patrimônio grandioso e da elite, deixando de fora, por exemplo, o saber popular.

Considera-se, então, com base nas ponderações realizadas, a necessidade de reformulações constantes nas políticas patrimoniais, para que a preservação seja efetivada na prática. Entretanto, o que se observa é que as políticas patrimoniais são fragmentadas e são aplicadas de acordo com os governantes que estão no poder, oscilam de forma ambígua, pois poucas são colocadas em prática, uma vez que entram em jogo necessidades e valores específicos de cada agente envolvido. Castriota (2009, p.15) assinala que “o fato é que as decisões sobre a conservação do patrimônio sempre lançaram mão, explícita ou implicitamente, de uma articulação de valores como ponto de referência [...]”, e cada sujeito envolvido no processo, atribui um tipo de valor ao patrimônio: valor econômico, valor cultural, entre outros.

Por exemplo, preservar o conhecimento das plantas medicinais de uma comunidade tradicional contribui para a manutenção e a preservação de saberes para as futuras gerações, sob o ponto de vista da comunidade. Para o Estado, pode ter o objetivo de preservar um tratamento médico de baixo custo à população local; para as empresas farmacêuticas, a intenção pode ser ganhar tempo para inventariar e explorar exaustivamente recursos, como o conhecimento tradicional na propriedade das plantas (médicas, biológicas e agrícolas), de modo a apropriar-se delas para um ganho econômico. (FONSECA, 2009).

Observa-se que “[...] estão em jogo diferentes atores sociais, encarnando diferentes memórias, poderes, preservações, resistências, esquecimentos e

destruições” (CHAGAS, 2009, p.109). Portanto, preservar é uma ação complexa, em virtude da diversidade de agentes e fatores que interferem no seu processo. Neste contexto, o Estado possui um papel importante tanto na configuração da legislação, quanto na sua aplicação, porém nos processos de preservação patrimonial “[...] entre a Lei no papel e a lei em ação há outro Oceano Atlântico”. (CHAGAS, 2009, p.109).

Identifica-se, desse modo, que apesar de um longo percurso institucional, a preservação patrimonial efetivamente é muito pontual, sem a abrangência que necessita ter. Fonseca (2009, p.59) salienta isso ao afirmar que “[...] a imagem, construída pela política de patrimônio conduzida pelo Estado por mais de sessenta anos, está longe de refletir a diversidade, assim como as tensões e os conflitos que caracterizam a produção cultural do Brasil [...]”. Em especial, porque a preocupação em preservar o patrimônio ainda está direcionada mais ao desenvolvimento de atividades econômicas, como o turismo, do que à perspectiva de manter a história e a cultura popular dos lugares, visto que a ação de preservação patrimonial no país, ainda prioriza a estética e a monumentalidade.

Fonseca (2009, p. 64) ainda expõe que, apesar dos avanços na legislação brasileira, tem-se, de modo geral “[...] uma compreensão restrita e equivocada do termo ‘preservação’, que costuma ser entendido exclusivamente como tombamento”, isso porque o tombamento, durante anos, foi o principal instrumento de preservação do IPHAN. Não se pode negar que o tombamento é um importante instrumento de preservação da materialidade das culturas, contudo, muitas vezes, acaba por inserir uma ideia de imutabilidade que vem em contraponto com a dinamicidade cultural. Salienta-se, então, que o tombamento deve ser muito mais que uma simples ferramenta jurídica de conservação, ele deve ser utilizado para valorizar cultural e socialmente o bem, estando sempre em consonância com os preceitos e anseios da população local.

Em outras palavras, o tombamento – visto de maneira tradicional - concentra-se no objeto (no bem material) e condiciona pouca atenção aos sentidos culturais que são atribuídos a este objeto, ao longo do tempo. Porém, quando se tem o intuito de tombamento, nunca se pode esquecer os aspectos identitários que este traz consigo, pois, como já foi referido anteriormente, todo o patrimônio é constituído através de práticas sociais e culturais dinâmicas. Portanto, o tombamento é apenas uma ferramenta de preservação, ou seja, não é sinônimo de preservação.

Importa salientar que

Preservar não é só guardar uma coisa, um objeto, uma construção, um miolo histórico de uma grande cidade velha. Preservar também é guardar depoimentos, sons, músicas populares e eruditas. Preservar é manter vivos, mesmo que alterados, usos e costumes populares. (Lemos, 1987, p.29).

Sob tal viés, as práticas preservacionistas devem estar direcionadas para a mutabilidade do patrimônio, pois até mesmo o patrimônio material é mutável, visto que ao longo do tempo são lhe dados novos significados, novas simbologias, novas identidades. Evidente que o patrimônio representa o passado, mas está no presente, por isso, a conservação deve efetivar-se no presente e estar em consonância com o significado atual. Conservar apenas o aspecto arquitetônico e não condicionar ao patrimônio uma função que interaja com o tempo presente, determinará a perda do elo identitário que a sociedade constituiu, temporal e espacialmente em relação ao mesmo.

Neste sentido, entende-se que a ciência geográfica, analisando a relação de configuração e manutenção patrimonial, pode compreender, de maneira mais dinâmica, a configuração da paisagem de um determinado lugar. Portanto, o patrimônio necessita ser um tema recorrente na Geografia, entre outros aspectos, porque é um assunto interdisciplinar.

1.1.1 O Patrimônio e a Geografia: uma relação contemporânea

Chagas (2009, p.15) expressa que “nunca se colecionou tanto, nunca se arquivou tanto, nunca tantos grupos se inquietaram tanto com temas referentes a memória e o patrimônio”. Atualmente, tudo se transforma rapidamente, existe uma fluidez e uma mobilidade que, ao mesmo tempo, reverencia o novo e vive a nostalgia da possibilidade de perder o passado, o que proporciona uma discussão contemporânea sobre o patrimônio.

Esse processo pode ser explicado, até certo ponto, pela globalização que por um lado favorece os meios de comunicação em massa como principal fonte de

consumo de informação da população, propiciando um abafamento da diversidade cultural. No entanto, por outro lado, propicia o reaparecimento das identidades culturais locais, tanto que Castriota (2009, p.12) admite essa ideia, apontando que “na esteira da globalização avassaladora, surpreendentemente a tradição reaparece, renovada, e se reafirma como uma força viva”. Tal procedimento é possível, visto que quando ocorre a preservação de aspectos de uma cultura considerada local ou regional, isso pode proporcionar visibilidade internacional ao lugar e inseri-lo em uma esfera de benefícios políticos e econômicos.

Diante disso, admite-se que o patrimônio cultural institui-se mediante uma atribuição de valor econômico/político, mas também, valor social e/ou histórico. Nesta perspectiva, constitui-se como uma expressão da sociedade, sempre localizado no espaço, até mesmo sua imaterialidade refere-se a um grupo social que, mesmo involuntariamente, possui uma referência a um suporte espacial. A geógrafa Paes (2010, p.22) afirma que o patrimônio

[...] como fato social é a mediação entre o objeto e o sujeito, entre o material e o imaterial, o afetivo e a ferramenta normatizadora, a esfera política e econômica e a esfera do cotidiano e a teoria, ou o tempo, consubstanciado em diferentes escalas e dimensões espaciais [...].

Observa-se, assim, que existe uma relação íntima, e quase indissociável, entre um espaço e o patrimônio, onde o último é um elemento cultural, um resquício do passado que, ao mesmo tempo, faz parte do presente. Assim sendo, o patrimônio é um excelente instrumento para a análise espacial, através de suas materialidades, de seus traços, de seus usos, de suas funções, do seu entorno e da sua representatividade dentro da paisagem. Apesar disso, na ciência geográfica os estudos patrimoniais são contemporâneos, visto que as dimensões culturais simbólicas foram, por muito tempo, negligenciadas nessa ciência.

Neste particular, a geógrafa Nigro (2010) realiza uma síntese indicando os elementos e os condicionantes que envolvem a relação entre a geografia e o patrimônio, que é intrínseca. A autora afirma que, nos anos de 1970, com as críticas às bases positivistas, as dimensões simbólicas adquiriram maior relevância dentro do

processo de renovação da Geografia e tiveram referenciais tanto marxistas, como humanistas.

Os referenciais marxistas auxiliaram consideravelmente, pois direcionaram a desarmar a objetividade da ciência e a entender a importância de utilizar o conhecimento científico como instrumento de transformação da realidade social. Adotada tal perspectiva, nasceu a Geografia Crítica que incorporou à análise espacial as noções de contradição, de agentes sociais e de tempo histórico. Assim sendo, apresentou-se baseada na tendência historicista, na tentativa de estudar o passado para entender o presente, analisando as dimensões simbólicas e culturais, sobretudo com o desenvolvimento de estudos sobre o espaço percebido e vivido. (NIGRO, 2010).

Com base nos referenciais humanistas, a Geografia dá ênfase à relação estabelecida entre o sujeito e o objeto, assim, tenta retomar alguns preceitos como a subjetividade do saber, que fará com que o espaço seja visto como um campo de representação simbólica, carregado de significações e marcado pelas vivências e pelas afetividades. Neste sentido, ocorrerá uma aproximação entre os estudos históricos e geográficos com a finalidade de explicar, de maneira mais coesa, a construção e o desenvolvimento das identidades culturais dos lugares. (NIGRO, 2010).

Diante das novas abordagens daí advindas, o lugar tornou-se uma categoria central nos trabalhos geográficos e patrimoniais, visto que, conforme Cavalcanti (1998), o lugar detém uma função ímpar e particular nesse emaranhado de relações globais, porque deixou de ser uma simples localização espacial absoluta para tornar-se um espaço familiar e afetivo ao indivíduo, assumindo, como aponta Corrêa (2005,p.15)

[...] valores e significados especiais, para aqueles que nele vivem. É um espaço carregado de emotividade, no qual as relações sociais, as representações de universos singulares e as experiências se articulam, de forma a transformar meras localizações em sítios especiais, guardados com cuidado na memória.

Verifica-se que o conceito de lugar guarda em si simbologias, uma vez que as pessoas criam o mundo conforme as suas identidades e as suas percepções em

relação ao meio, caracterizado por feições históricas e culturais. Essa afirmação é reforçada por Tuan (1983) quando exemplifica que, desde a infância, fazemos associações de objetos e pessoas aos lugares: a professora à escola, a mãe à casa, etc. Na medida que o indivíduo vai se socializando, essas referências vão se modificando, pois ele começa a querer compreender “o quê?” e “para quê?” as pessoas estão relacionadas aos ambientes e tenta explicar como o lugar funciona. Por esse motivo, as instituições patrimoniais também se renovaram e começaram a preocupar-se com os lugares de memórias⁵ e entram em cena as narrativas urbanas, regionais e locais, que expõem uma identidade específica do lugar.

Neste processo de renovação, a ciência geográfica, em parte, foi influenciada analítica e metodologicamente pela fenomenologia, entendendo que o ser humano constitui-se com base nas experiências vividas espacialmente. Nigro (2010) assevera que David Lowenthal é uma dentre outras referências que se preocupa em demonstrar como as experiências vividas produzem espaços. Na década de 1980, Lowenthal principiou a desenvolver estudos direcionados à Geografia Histórica, sobre a memória e o passado, em especial sobre a temática patrimonial, e tornou-se um dos principais pensadores nesta área no âmbito da Geografia. Também no bojo do movimento de renovação, Nigro (2010) ainda destaca que ocorreu a configuração e a estruturação da Nova Geografia Cultural, que compreende a cultura como expressão simbólica, comunicação e ação, assim como valores produzidos por meio das práticas sociais. Seguindo esta perspectiva, acrescentam-se nos estudos culturais da Geografia as referências subjetivas das paisagens.

Dessa forma, pode-se considerar que a confluência das propostas humanistas, que primavam pela subjetividade do saber, e marxistas, que primavam pela utilização do conhecimento científico como fator transformador da realidade foram incorporadas à renovação geográfica. Este dado contribuiu para um aprofundamento das pesquisas sobre questões simbólicas e culturais, possibilitando um olhar geográfico, mesmo que pequeno, para o patrimônio cultural.

Somando-se à renovação geográfica, também por volta da década de 1970/1980, surgiram novos questionamentos e reavaliações no campo preservacionista, configurando um processo de “democratização do patrimônio”. A democratização direciona-se a envolver atores sociais na preservação do patrimônio,

⁵ Expressão de Pierre Nora.

que não seja somente o Estado. Neste processo, é importante identificar o que faz parte da identidade da população e se esta atribui valor de reconhecimento e pertencimento ao patrimônio. Apesar de grandes avanços, ainda tem-se um distanciamento entre as instituições e os habitantes, em especial, pela não participação direta e efetiva da população nas decisões indicadas pelas instituições públicas e privadas preservacionistas.

Essa democratização, que está ainda se configurando, de acordo Choay (2001), teve seu começo por causa da ampliação tipológica, cronológica e geográfica do patrimônio. Especificamente, Nigro (2010) expõe que a ampliação tipológica é vivenciada contemporaneamente, visto que as políticas preservacionistas instituem bens cada vez mais diversificados como patrimônios, até mesmos bens relacionados ao lazer e às práticas culturais, por exemplo, mercados públicos. No âmbito da ampliação cronológica, insere-se a tendência à preservação de bens referentes a variados períodos históricos, até mesmo bens da contemporaneidade. A ampliação geográfica caminha no mesmo sentido, uma vez que se amplia a ideia de patrimônio, preocupando-se com o entorno do bem, com o conjunto sociocultural que ele forma, como a preservação de sítios urbanos, sítios arqueológicos e naturais.

No entanto, apesar destas ampliações, salienta-se que a democratização está em desenvolvimento e ainda se realiza de maneira fragmentada, uma vez que não é acompanhada verdadeiramente de uma democratização social e política. Assim compreendida, ainda, demanda discussões e reformulações nas ações preservacionistas para que a população, que possui um sentimento identitário com o patrimônio, tenha participação e seja valorizada no processo de manutenção dos bens culturais populares. Para que essas discussões configurem-se em ações práticas, surge a necessidade de mais estudos interdisciplinares que compreendam a dinâmica histórica/cultural do grupo (população) e seu patrimônio, envolvendo a Geografia.

Em síntese, Nigro (2010, p.69) indica três dimensões chaves sobre inter-relação da ciência geográfica com patrimônio. A primeira é que o “patrimônio é um fenômeno inerentemente espacial. Mesmo sendo, muitas vezes, imaterial, todo patrimônio ocorre em algum lugar [...]”. Neste sentido, o patrimônio cultural faz referência a elementos significativos que condicionam a produção do espaço, uma vez que ele é o resultado de ações sociais e culturais sobre um espaço que

representa um período ou uma cultura específica, sendo assim é a marca do passado que está representada no presente, material e/ou imaterialmente.

A segunda dimensão, referida por Nigro (2010, p.69), considera o patrimônio cultural como um atributo de afirmação, representação e identificação social, sendo assim, pode ser considerado como um “campo de tensão social”, haja vista que revela o passado, por meio de inferências e relações de pertencimento do presente. A última dimensão refere-se à questão de que o “patrimônio não é apenas um bem cultural, mas econômico, possuindo múltiplos usos e consumos e sendo uma fonte potencial de conflitos entre diversos grupos envolvidos”. (NIGRO, 2010, p. 69). Observa-se que esses conflitos existentes são relevantes para a geografia, visto que eles tornam o patrimônio um elemento importante para o planejamento urbano e regional.

Resumidamente, pode-se afirmar que, como um dado e/ou fato cultural, o patrimônio é uma referência espacial que possibilita compreender o desenvolvimento socioespacial de um lugar, pelo viés geográfico. Desse modo, os estudos que vêm contemplando o patrimônio histórico/cultural e a memória estão intimamente ligados à Geografia Urbana, Geografia do Turismo e à Geografia Cultural. Essa última de maneira particular, já que, contemporaneamente, a categoria paisagem cultural começa a ser valorizada e considerada pelos órgãos preservacionistas como um instrumento de análise e preservação patrimonial.

A Geografia necessita estudar e analisar o patrimônio para melhor compreender a configuração e as transformações ocorridas no espaço geográfico. Contudo, os seus estudos não podem ser dirigidos somente ao patrimônio arquitetônico construído. Sabe-se que, no final da década de 1970, voltam-se os estudos para o entorno dos bens, o que amplia a abrangência de análise, com a perspectiva de reflexão sobre todo o contexto espacial formado pelo patrimônio cultural. Nesta época, inicia-se uma tendência preservacionista dos Centros Históricos das cidades – que, ainda hoje, encontram-se fortemente enraizadas no discurso e nas políticas patrimoniais – porque o centro é, ao mesmo tempo, o vetor mais alterado no contexto urbano e o que mais preserva os traços históricos por ser o local, normalmente, mais antigo de uma cidade. Significa afirmar que o centro passa por constante processo de transformação, mas guarda resquícios culturais significativos para a compreensão espacial de toda a cidade.

No âmbito legislativo, para aprofundar e aprimorar as ações preservacionistas no cenário urbano, surgiu, no Brasil, em 1975, o Programa de Cidades Históricas

(PCH), que ocasionou mudanças nos conceitos dominantes, com inserção dos “elementos dinâmicos” da cidade, que seriam os bens imateriais. No entanto, a questão da conservação do patrimônio urbano, de maneira geral, não se relaciona com a ideia de desenvolvimento sustentável das áreas conservadas, que une o valor econômico e o valor cultural. (CASTRIOTA, 2009). Pode-se afirmar que são poucos os projetos de preservação urbana que mantêm os patrimônios culturais conservados, os condicionando usos e funções econômicas que interajam com o presente, e, ao mesmo tempo, preserve o vínculo identitário da população local.

Para ser interpretada no âmbito patrimonial, Castriota (2009) assinala que a cidade deve ser vista como um “artefato/documento” humano, de origem coletiva e em processo de constante transformação que se dá por substituições sociais, culturais, políticas, econômicas, etc. O que Lemos (1987,p. 47) já entendia ao expor que

[...] A cidade tem que ser encarada como um artefato, como um bem cultural [...]. Mas um artefato que pulsa, que vive, que permanentemente se transforma, se auto devora e se expande em novos tecidos recriados para atender a outras demandas sucessivas de programas e permanente renovações.

Contudo, apesar de ser um instrumento dinâmico, até a década de 1990, as políticas de preservação urbana distanciaram-se dessa concepção e, na maioria das vezes, como salientam Funari e Pelegrine (2006), direcionam-se à noção de “cidade-espetáculo”. A cidade é preservada e representa um espetáculo do passado, não possuindo referências identitárias da população atual, transformando-se em um cenário do passado.

Em face destas ponderações, é admissível considerar que os geógrafos urbanos deveriam estar envolvidos, efetivamente, nas políticas preservacionistas, pois é um cientista que tem a perspectiva de uma visão espacial integrada. Os estudos do arquiteto Castriota (2009) avançam neste sentido, pois têm a compreensão integrada do ambiente urbano, relacionando as ações práticas e as políticas preservacionistas que se dão neste âmbito. Ele aponta que o ambiente urbano é um organismo vivo, sendo assim não se pode impedir o processo de renovação, que acompanha o próprio desenvolvimento da vida humana.

A concordância com Castriota parece viável, pois não é possível congelar a vida social na cidade. Neste sentido, é necessário pensar na conservação patrimonial unida à melhoria da qualidade de vida da população. Deve-se pensar sempre na inter-relação entre o passado e o presente, posto que a cidade é um organismo complexo, sendo assim, no processo de preservação urbana, importa valorizar o que está na memória e na identidade dos moradores, aliando aos usos e aos valores atuais do patrimônio.

O turismo, em muitos casos, age em detrimento das necessidades da população das cidades, já que privilegia o visitante, transformando a cidade em um espetáculo. Neste aspecto, o patrimônio cultural é entendido como um recurso econômico a ser explorado para que o lugar torne-se competitivo globalmente. Paes (2010) reforça essa relação – muitas vezes contraditória - existente entre o turismo e a preservação do patrimônio, quando aponta que as tendências turísticas transformaram as cidades, em sua totalidade ou aos fragmentos, em mercadorias vendáveis, o que enfraquece o planejamento urbano, acabando por fortalecer o planejamento estratégico mais favorável às empresas que lucram.

Entende-se que as ações mercantis que envolvem a cultura e a história devem ter a perspectiva de manter a memória e o pertencimento da comunidade, onde o valor financeiro jamais deve sobrepor-se aos valores sociais de afetividade que se acham relacionados ao lugar, assim como o morador não deve ser menosprezado perante o visitante. Avalia-se que a população local deve estar integrada às ações turísticas de preservação do patrimônio, para que a conservação não seja artificial, mas um processo de representação, identificação e ação.

Sob este prisma, observa-se que a preservação adentra no processo de valoração do patrimônio, uma vez que há um processo permanente de atribuição diferenciada de valores ao patrimônio cultural: valor de uso, valor simbólico, valor de troca, valor histórico, sendo que, no âmbito preservacionista, nenhum deve sobrepor-se a outro. É relevante compreender a dinâmica complexa envolvida entre os variados valores atribuídos ao patrimônio, pois esses são constituídos pela mediação entre os sujeitos e os objetos, onde cada sujeito (agente) terá uma relação diferenciada com o patrimônio e atribuirá um valor diferente, dependendo do uso que é feito. Dessa forma, interessa à Geografia analisar, a partir do patrimônio, os usos do espaço que configuraram uma dinâmica socioespacial específica a um lugar.

O grande desafio da Geografia é atuar na descoberta de meios eficazes para o desenvolvimento da preservação de maneira menos fragmentada e mais integrada, buscando trabalhar na tentativa de demonstrar a importância que o patrimônio possui no processo compreensão socioespacial de um lugar. Além disso, deve inserir-se também no processo de Educação Patrimonial, condicionando uma análise integrada da compreensão e da preservação do patrimônio.

A elaboração, a construção e a conservação do patrimônio – tanto na imaterialidade quanto na materialidade

[...] segue o movimento das memórias e acompanha a construção (e perpetuação) das identidades: seu campo se expande quando as memórias se tornam mais numerosas, seus contornos se definem ao mesmo tempo em que as identidades colocam, [...] seus referenciais e suas fronteiras; pode assim retroceder quando ligada a identidades fugazes ou que os indivíduos buscam dela se afastar. O patrimônio é menos um conteúdo que uma prática obedecendo a um projeto de afirmação de si mesma. (CANDAU, 2011, p.163-164).

Neste sentido, a memória é uma categoria primordial na esfera das ações patrimonialistas, visto que os bens culturais são conservados em razão dos sentidos e dos vínculos identitários que despertam. O patrimônio, neste particular, o ferroviário, pode ser considerado um instrumento ideológico da memória, a sua preservação serve para alimentar as fixações sobre o passado histórico e para dar-lhe continuidade, por isso também cabe à Geografia preocupar-se com a memória cultural/histórica ferroviária. Ademais, nas memórias orais estão contidos traços culturais imateriais que, confrontados com os dados históricos escritos e o processo de manutenção do patrimônio, propiciam uma análise mais dinâmica e mais complexa do espaço. Por isso, a importância de compreender de que maneira a memória define-se como uma representação social, tendo relevância na análise da paisagem ferroviária.

1.2 Memória e identidade

Dentre as manifestações significativas da memória, em especial da representação coletiva, está a oralidade, apesar de a escrita ser a ferramenta que legitima a memória é a oralidade que a transmite de maneira mais dinâmica e motivadora. O historiador Le Goff (2003), que trabalhou significativamente com a relação entre a história e a memória, assevera que o desenvolvimento da escrita permitiu a documentação e a legitimação da memória, porém, a transmissão oral continua sendo um excelente meio de manter a memória de um grupo. Seguindo ainda os preceitos de Le Goff (2003), pode-se considerar que, no final do século XIX e início do século XX, apareceram dois elementos importantes de representação memorial. O primeiro surgiu após a Primeira Guerra Mundial, trata-se da construção de monumentos aos mortos, que representa uma homenagem material e visível, com a finalidade de manter a representação das pessoas que já faleceram. O segundo é o surgimento da fotografia, que tem a perspectiva de democratizar e multiplicar a memória, dando-lhe veracidade visual, permitindo, de certa maneira, “guardar” a memória no tempo e evidenciá-la cronologicamente.

No entanto, foi na década de 1970 que as abordagens patrimoniais e memoriais sofreram uma guinada analítica, assim como a ciência geográfica. A partir desta época, conforme Tedesco (2004) começa-se a estudar menos os outros, o excepcional e passa-se a estudar o cotidiano, o normal, ou seja, as experiências vividas pelos grupos. Nesta perspectiva, surge a necessidade de estudar a memória, já que “[...] é uma propriedade de conservar certas informações e experiências do passado”. (LE GOFF, 2003, p.419). A memória representa uma capacidade de recuperar evocações do passado, sendo assim é uma leitura seletiva de lembrar o que é mais significativo e importante, mas, além disso, ela é uma renovação do passado.

Bosi (1994), que trabalha com a psicologia social (em especial, memória de idosos), indica que a lembrança é um processo da memória que tem um caráter evocativo, sendo o que sobrevive no inconsciente humano da relação com a sociedade. Diante deste pressuposto, compreende-se que, apesar de ser um processo individual, a memória é efetivamente estabelecida a partir de experiências coletivas que constituem as representações socioculturais. Essa afirmação baseia-se

na concepção do sociólogo Halbwachs, que ganha destaque na presente discussão, posto que acredita que o indivíduo carrega consigo as lembranças construídas a partir da interação com a sociedade. O estudioso indica que “nossos pensamentos mais pessoais têm sua origem em meio as circunstâncias sociais definidas”. (HALBWACHS, 2006, p.41).

Na mesma perspectiva, Kessel ([1999], p.03) acrescenta que “as memórias individuais alimentam-se da memória coletiva”. A afirmação da autora adquire relevância, visto que as nossas reflexões são baseadas nas relações sociais e, portanto, coletivas.

[...] De bom grado, diríamos que cada memória individual é um ponto de vista sobre a memória coletiva, que este ponto de vista muda segundo as relações que ali ocupa e que esse mesmo lugar muda segundo as relações que mantenho com outros ambientes. Não é de surpreender que nem todos tirem o mesmo partido do instrumento comum. Quando tentamos explicar essa diversidade, sempre voltamos a uma combinação de influência que são todas de natureza social. (HALBWACHS, 2006, p.69).

Dessa forma, toda memória sofre influência coletiva, até mesmo a própria memória coletiva de um grupo, por ser um fator social, terá uma interpretação diferente para cada indivíduo, já que o mesmo é influenciado por outros grupos, nos quais está inserido. Observa-se, assim, que as relações sociais supõem comunicações e interações, formando uma diversidade cultural e social dentro do próprio grupo. Neste sentido, na memória coletiva há traços individuais, mas se mantêm sobre a coletividade, pelos fatos e acontecimentos que foram socializados. Lembrando que este grupo não é necessariamente um grupo cultural, pode ser uma população que mantém uma memória coletiva direcionada ao território em que vive, a sua paisagem, a sua comunidade, ou seja, ao seu espaço de convívio social.

Na verdade, a memória coletiva e a individual integram-se, frequentemente, pelo fato de que a memória individual apoia-se na coletiva, mas não deixa de seguir o seu próprio caminho, porque é a interpretação individual de marcos importantes da vida que é formada por experiências vividas no coletivo. Por isso, Halbwachs (2006, p.30) registra que “nossas lembranças permanecem coletivas” ainda que “[...] se trate de eventos em que somente nós estivemos envolvidos e objetos que somente nós

vimos”. O homem em si é formado pela sociedade, por isso, que, mesmo estando “sozinho”, agirá a partir de preceitos construídos na coletividade.

Não é possível lembrar-se das impressões da primeira infância nitidamente, porque ainda não se tem uma maturação neurológica e nem uma base relacional social, o indivíduo ainda não se tornou um ser social. A criança aos poucos vai se socializando, e a família participa intensamente deste processo, de modo que algumas lembranças da infância - já socializada - são muito significantes, uma vez que envolvem uma relação de apego sentimental. Isso porque a família é um núcleo que, de certa forma, não se separa, está sempre em contato, evocando memórias.

Assim compreendidas, as lembranças possuem um sentimento afetivo com um grupo, que, com o passar dos anos, vai além da família, passando a ampliar as relações socioespaciais: ao entorno da casa, a escola, o trabalho, etc. Dessa forma, a memória evocada individualmente é uma forma de consciência da representação coletiva, o que permite inferir que o indivíduo é moldado socialmente pela sociedade e pelo espaço, que lhe impõe certos comportamentos e maneiras de ser, dependendo de questões históricas e culturais. Contudo, Bosi (1994) salienta que o indivíduo é o memorizador e recordará o que é significativo para ele com base na cultura e na relação com o espaço, dentro de um âmbito coletivo. Assim posto, existe um núcleo memorial comum que a maioria dos indivíduos compartilha num grupo. Apesar deste substrato comum, nem todos terão os mesmos hábitos incorporados, já que cada pessoa interpreta as representações coletivas de maneira diferente.

No entanto, sabe-se que analisar e estudar a memória coletiva, mesmo sendo apenas um indício e não representando a identidade socioespacial, na totalidade, refere-se a pontos semelhantes que se construíram na coletividade e que se mostram importantes para compreender como as representações e as percepções que definem-se no espaço. Além disso, essa memória coletiva evocada por várias pessoas de um determinado lugar pode ser comparada com os documentos escritos e ajudar a entender as lacunas existentes na história tida como verdadeira, dessa maneira, auxiliando a compreender a dinâmica espacial e temporal do lugar.

Um ponto importante a ser destacado, em conformidade com Halbwachs (2006), é que a memória coletiva de um lugar não pode ser confundida com a história deste mesmo lugar, tendo em vista que a memória coletiva é dinâmica, os seus limites temporais são irregulares e incertos. A memória coletiva é marcada por uma descontinuidade dos registros do tempo, uma vez que se pode lembrar momentos da

infância e, logo depois, o que se fez ontem, sem a necessidade de uma sequência cronológica bem definida dos fatos acontecidos entre essas duas lembranças.

O lembrar é descontínuo, pois, segundo Tedesco (2004, p.102- 103), “entre a memória e o esquecimento, os limites não são nunca definidos”, já que: “[...] a memória e o esquecimento não se anulam, nem se excluem, mas entrecruzam-se e podem até se compensar”. Dessa forma, a memória não consegue guardar todos os acontecimentos da vida, até mesmo pelo fato de que o lembrar é um processo de releitura das etapas vividas que foram significantes. Coaduna-se com essa ideia, o pensamento de Bosi (1994, p.415), quando expõe que “a sucessão de etapas na memória é toda dividida por marcos [...]”, esses marcos significativos cultural e afetivamente são as referências da noção de tempo, que normalmente não é exato. Por esse motivo quando as pessoas narram suas lembranças, geralmente, elas não datam exatamente os acontecimentos, dão ênfase aos fatos marcantes da sua vivência, pois, neste caso, o tempo é lembrado pelas emoções.

Já a história especializada estrutura o tempo cronologicamente, em períodos, com datas bem definidas, que se distinguem dos demais, pois cada período tem começo, meio e fim. Assim, a história seria uma espécie de comprovação e de legitimação dos principais acontecimentos que tiveram importância em cada período passado da sociedade, ou seja, ela é seletiva. Sob tal ótica,

[...] a história objetiva esclarecer da melhor forma possível aspectos do passado, a memória busca mais instaurá-lo, uma instauração imanente ao ato de memorização. A história busca revelar as formas do passado, enquanto a memória o modela [...]. A primeira tem uma preocupação de ordenar, a segunda é atravessada pela desordem da paixão das emoções, dos afetos. (CANDAUI, 2011, p.131).

Parece evidente que a memória recebe ajuda da história, uma vez que a história de nossa vida é formada por lembranças que fazem parte da história geral. Contudo, a memória coletiva demonstra-se, apesar de não definir bem o tempo dos acontecimentos, de maneira mais contínua e densa, porque não se baseia na história aprendida, geral e especializada, mas na história vivida. (HALBWACHS, 2006). Dessa forma, parece plausível afirmar que existem várias memórias coletivas, pois existem inúmeros grupos sociais que compartilham as representações e o patrimônio cultural.

Além disso, a memória coletiva pode representar a sociedade em um período histórico, as evocações desta memória coletiva não demonstrarão a exatidão deste período, nem representarão fatos extraordinários, mas fatos do cotidiano que faziam parte de histórias vividas e socialmente compartilhadas.

Evidencia-se, também, que a história institucionalizada e dita como verdadeira pode ser revisada pela memória coletiva uma vez que, conforme Tedesco (2004,p.126) “os fragmentos de memória possibilitam descobrir os traços ocultos legitimadores da falsa linearidade da história institucional”. Através da memória coletiva, é possível identificar questões que vão além da história escrita e aprendida, sendo admissível compreender as relações sociais estabelecidas dentro da sociedade, que possibilitam entender a dinâmica e a evolução socioespacial de um lugar. No entanto, tanto a memória coletiva como a história (em especial, as histórias das classes mais populares) podem ser instrumentos de poder e domínio de governantes que as controlam, reprimindo-as, dependendo do momento histórico-político vivenciado, fazendo com que seja esquecida.

Neste sentido, quanto menor o espaço de atuação do grupo, menor e mais coeso ele será, mais fácil é o compartilhamento, manutenção e conservação da sua memória coletiva, sendo mais difícil de ser manipulada por estratégias de dominação e repressão. Halbwachs (2006, p. 100) sustenta essa ideia, afirmando que

[...] É fácil ser esquecido numa grande cidade, mas os moradores de uma aldeia não param de se observar, e a memória de seu grupo registra fielmente tudo o que se pode observar em fatos e gestos de cada um, porque eles reagem e influenciam toda essa pequena sociedade e contribuem para modificá-la. Nesses meios, a maioria dos indivíduos pensam e se lembram em comum. Cada um é claro tem seu ponto de vista e em relação aos fatos, mas as correspondências são estreitas com os outros [...].

Dessa forma, quando a memória coletiva é valorizada, conservada e mantida, ela pode fortalecer a luta de uma sociedade, de uma classe, reforçando a identidade deste grupo. A memória define-se dinamicamente por processos de seleção e reinterpretação do passado, assim sendo a identidade coletiva, também, não é pronta e estanque, mas construída aos poucos, através de experiências vividas (subjetivas) e memorizadas, alterando-se em conformidade com as transformações culturais e históricas.

Para que a memória e a identidade local sejam mantidas é necessário que as pessoas reconheçam-se como pertencentes ao lugar, por isso, entende-se que a identidade mantém-se por meio da memória. Neste particular, considera-se que a memória coletiva é o referencial da conduta e identidade de um grupo, uma vez que a identidade provém de lembranças que são herdadas coletivamente e servem para manter a coesão interna de uma sociedade. Isso permite concluir, de acordo com Le Goff (2003, p.464), que “a memória é um elemento essencial da identidade”, ou seja, há uma interdependência entre as duas, uma define e é definida pela outra, a identidade coletiva é o que dá visibilidade ao grupo, seria a marca social que é transmitida, conservada e mantida.

A identidade se mantém através da memória, pois ela é um conjunto de informações, fatos e lendas de uma sociedade [...].Sem memória não há identidade, desaparece a cultura e destrói-se a consciência coletiva, pois é através da memória que mantemos nossos hábitos e costumes. (HAIDET, 2005, p. 103).

A historiadora Pesavento (2008, p.04), que estudou a centralidade urbana e as relações entre a memória e a história da cidade, assegura que “as identidades enquanto sensação de pertencimento são elaborações imaginárias e produzem a coesão social e reconhecimento individual”. Observa-se que a identidade é o reconhecer-se e ser reconhecido, apesar de ser uma elaboração imaginária, ela perpetua-se e dinamiza-se nos aparatos reais, tais como hábitos e maneiras de ser, assim como é definidora dos lugares através de características materiais e imateriais.

Portanto, na tentativa de compreender a dinâmica socioespacial de um lugar, no presente, é necessário olhar para o passado, não somente por meio da história oficial institucionalizada, mas também focar a memória e a identidade coletiva do grupo, que tem por base as histórias vividas socialmente. Cumpre destacar, neste ponto, que não há grupo que não tenha relação com algum lugar, pois

[...] não há memória coletiva que não aconteça em um contexto espacial. Ora, o espaço é uma realidade que dura: nossas impressões se sucedem umas às outras, nada permanece em nosso espírito e não compreenderíamos que

seja possível retomar o passado se ele não estivesse conservado no ambiente material que nos circunda. É ao espaço, ao nosso espaço – o espaço que ocupamos, por onde passamos muitas vezes, a que sempre temos acesso e que, de qualquer maneira, nossa imaginação ou nosso pensamento a cada instante é capaz de reconstruir – que devemos voltar nossa atenção, é nele que nosso pensamento tem de se fixar para que essa ou aquela categoria de lembrança reapareça. (HALBWACHS, 2006, p.170).

O espaço é um suporte para as ações culturais e históricas, em que a memória está inserida, servindo como referência para manter a identidade coletiva. Assim, observa-se que a memória não pode ser considerada um processo fragmentado de lembrar do que já passou, mas é uma referência do passado que está ancorada em tradições, crenças e hábitos culturais definidos no presente. Neste sentido, é uma reconstrução do passado com base na vivência do presente, por isso que, de acordo com Halbwachs (2006, p.91) “[...] a lembrança é uma reconstrução do passado com a ajuda de dados tomados de empréstimo ao presente”. Assim sendo, o presente não é antagônico ao passado, apenas diferem um do outro pelas acumulações de vivências, experiências e representações materializadas ou lembradas pela sociedade.

Milton Santos (2009) traduz essa relação passado/presente, que é expressa no espaço, de maneira ímpar, assegurando que somente o presente é real, o passado está, de certa maneira “morto” como tempo, mas não como espaço, pois está expresso nas paisagens e na lembrança que as pessoas têm dos lugares de vivência. Santos (2009) assevera ainda que, para compreender a organização espacial atual de um lugar, é imprescindível um esforço no sentido de voltar-se para as categorias que o passado legou-nos. Em outras palavras, deve-se voltar para os vestígios do passado, o patrimônio e a memória, para entender a configuração e a transformação do espaço.

Sob esta ótica, Bosi (1994, p.48), indica que é “do presente que parte o chamado ao qual a lembrança responde”. Neste contexto, o lembrar é uma forma de repensar o passado, através do momento presente. Bosi (1994, p.55) reforça tal percepção, justificando que.

Por mais nítida que nos pareça a lembrança de um fato antigo, ela nunca é a mesma imagem que experimentamos na infância, porque nós não somos os mesmos de então e porque nossa percepção alterou-se e, com ela, nossas idéias, nosso juízos de realidade e de valor.

Dessa forma, o passado é revisto com base nos preceitos do presente, já que nunca pode ser lembrado na sua forma integral, pois a própria vida é dinâmica. Por isso, na maioria das vezes, as lembranças são evocadas com certa nostalgia, em que a pessoa mesmo inconscientemente está fazendo uma relação entre como era e como está hoje, transmitindo a sua vontade de (re) vivê-lo. “Não se lê duas vezes o mesmo livro, isto é, não se relê da mesma maneira um livro” (BOSI, 1994, p.58), visto que o indivíduo quando relê o livro já possui uma experiência diferenciada, proporcionada pelo tempo que foi vivido a mais.

Nota-se que o recordar pressupõe fazer uma classificação que depende das condições históricas, culturais, sociais que influenciam na formação tanto individual, quanto coletiva. Se a memória está intimamente relacionada com o presente, de acordo com Tedesco (2004), o cotidiano é um espaço de estudo memorial, pois ele é carregado de valores e símbolos coletivos, de grupos, que representam o passado e a história do lugar. Como identifica ainda Tedesco (2004), estudar a memória é mexer com pessoas, com interpretações presentificadas do passado, que têm relação íntima com o lugar de vivência. Esses lugares de memória, seguindo os preceitos de Halbwachs (2006), são lugares que adquirem significados simbólicos para uma coletividade e refletem, nas suas paisagens culturais, a sua configuração histórica.

Neste contexto, a Geografia – que trabalha com o lugar de vivência e com a paisagem cultural - tem muito a contribuir para a análise, a discussão e a recuperação da memória, assim como do patrimônio cultural, na perspectiva de compreender a dinâmica espacial dos lugares formados por paisagens culturais, compostas por indivíduos, bens e grupos culturais. O geógrafo Abreu (1998) dedica-se ao estudo do conceito de memória, sobretudo urbana, ressaltando que ela define as relações afetivas e proporciona um resgate da história local, através da história de vida da população ali existente. No entanto, considera que ainda é necessário superar algumas barreiras interdisciplinares para que a contribuição geográfica nesta área seja efetiva.

“A memória deve ser tratada como um fenômeno social” (BOSI, 1994, p.54) propriamente dito, sendo assim deve ser estudada pelas ciências que se inserem no âmbito social, pois é constituída por processo cultural/histórico, e não apenas um processo psíquico de lembrança e esquecimento. Assim posto, entende-se a necessidade da interdisciplinaridade do tema, já que um objeto antigo, uma música,

uma comida ou uma paisagem podem instigar o lembrar, podem representar a identidade e, através dela, propiciar a compreensão espacial de um lugar.

À geografia importa compreender que não é só a base territorial de um lugar que constitui o grupo, mas uma memória ligada a uma sucessão temporal desse lugar, seus usos e a dinâmica socioespacial que o configuram. Por isso, neste particular, a cidade de Restinga Sêca/RS e vilarejos do município, com gênese histórica ligada a ferrovia, necessitam serem preservados e estudados, a partir de sua memória urbana, inscrita materialmente e evocada por meio da história de vida dos que vivenciaram o processo ferroviário.

1.2.1 Memória Urbana

O ambiente urbano é dinâmico, modificando-se rapidamente com o avanço tecnológico, a maior parte dos projetos de recuperação memorial das cidades, ou de fragmentos de sua paisagem, tem a perspectiva de salvaguardar o pouco que resta do passado. O problema é que ainda verificam-se estratégias preservacionistas muito monumentalistas que apesar de utilizarem a designação de sítio urbano ou de centro histórico, ampliando a área de abrangência, direcionam-se a preservação e reestruturação principalmente dos bens arquitetônicos. Evidencia-se, então, a necessidade de compreender, em especial, os conceitos que são utilizados nesses processos de revitalização.

A cidade não é apenas um conjunto de casas, ruas, edifícios com variadas formas e usos diferenciados por onde circulam pessoas e mercadorias, é um território ocupado pelos atores culturais, políticos e econômicos que o modelam social e espacialmente. Por isso, o geógrafo Sposito (2008, p.14) explana que é preciso considerar a cidade “uma concentração de pessoas, necessidades e possibilidades, vislumbrando que, nela, há uma grande capacidade de transformação”, movimento e fluidez. A cidade, além disso, é formada por uma combinação de espaços que dependem de realidades e escalas diferentes entre a relação do privado e do público.

LEFEBVRE (1991, apud FIGUEIREDO, 2011) analisa que o urbano teria como referencial a realidade social composta de relações a serem concebidas, construídas ou reconstruídas pelo pensamento, ou seja, seria o abstrato, o geral, o externo. A

cidade, por sua vez, diria respeito à realidade presente, imediata, ao concreto, ao arquitetônico, ao interno. Sob tal concepção, o urbano é o processo e a cidade é a materialização conjunta de inúmeros processos urbanos.

Observa-se que o urbano, sendo o abstrato e o processo, é, ao mesmo tempo, formador e formado pela memória da população. Figueiredo (2011), na sua pesquisa sobre a evolução paisagística e memorial urbana de Santa Maria/RS, demonstra que a memória é um elemento que possui a função de afirmar ou reconstruir a identidade da cidade. Por isso, a memória das pessoas que vivem na cidade é de fundamental importância para a manutenção e a conservação dos aspectos urbanísticos, arquitetônicos, culturais e sociais. Sabe-se que a maioria das cidades brasileiras sofre com a negligência e a falta de empenho do poder público no que tange à preservação de suas memórias, desconsiderando os seus valores culturais.

A memória é um atributo inerente ao ser humano e significa a capacidade de armazenar informações, ela encontra-se sempre associada a um evento ou a um conjunto de eventos que ocorreram em um determinado tempo e em um dado espaço. (ABREU, 1998). Isso possibilita afirmar, conforme Nogué (2011, p.04) que “la memoria individual y colectiva, así como la imaginación, más que temporales, son espaciales”.

Neste sentido, para que a memória seja mantida, é necessária a manutenção da paisagem urbana, uma vez que a sua preservação viabiliza entender a relação entre um determinado grupo e o seu espaço, assim como a interconexão existente entre o concreto e o abstrato, propiciando uma análise relacional entre o passado e o presente, que se definem na realidade urbana. Bosi (2003, p.439) reforça que “as lembranças se apoiam nas pedras da cidade”, ou seja, as lembranças se apoiam na materialidade que ajuda a pessoa a (re)lembrar as vivências que teve naquela cidade. Avalia-se, porém, que proporcionar à cidade a preservação e a conservação de seu patrimônio requer, além de uma ação efetiva do poder público, uma identificação memorial por parte de sua sociedade.

Conforme referido anteriormente, há uma diferenciação entre a cidade e o urbano, sendo assim, ocorre uma distinção entre memória urbana e memória da cidade. Figueiredo (2005), em seu trabalho sobre a memória urbana de Maringá, assevera que quando se refere à “memória urbana”, faz-se referência ao passado de uma determinada cidade. O mais apropriado seria utilizar-se “memória da cidade”, contudo, soa estranho, já que a cidade não lembra nada, quem lembram são seus

habitantes. No entanto, apesar das contradições entre os termos, eles são utilizados e referem-se “ao estoque de lembranças que estão eternizadas na paisagem ou nos registros de um determinado lugar [...]”. (FIGUEIREDO, 2005, p 30).

A memória urbana refere-se às lembranças do modo de viver e agir na cidade, já a memória da cidade refere-se a sua materialidade específica, no entanto, ambas representam a identidade cultural da cidade. Sendo assim, entende-se que a memória urbana e a da cidade se inter-relacionam, uma vez que, normalmente, a memória é composta por referências espaciais e materiais, já que muitas vezes a memória urbana (do modo de vivenciar e pertencer ao urbano) é evocada pelo patrimônio material que sobrevive em meio às transformações da cidade.

Pesavento (2008) reconhece que, na cidade, estão ancoradas memórias que têm, como foco, marcos reconhecidos que fazem (ou fizeram) parte das experiências cotidianas, espaços dotados de significado pessoal ou coletivo, com singularidades culturais e históricas. A autora ainda admite que cada cidadão escolhe, por meio de referências sociais e culturais, pontos de significação que reportam a uma época passada, situados no espaço urbano. Observa-se que a cidade, por meio da população, é detentora de memória e de história, tendo uma identidade característica, formada culturalmente por seus habitantes. Identifica-se, desse modo, que a cidade é uma obra de seus habitantes que transformam o espaço e agregam-lhe significados e materialidade. Dessa forma, Pesavento (2008, 07), ainda, entende que “a cidade é uma paisagem, [...] reveladora da apropriação social do território”, a qual carrega, em seu aspecto visual, as construções, assim como simbolismo.

Uma cidade possui seus mitos, suas lendas, suas histórias extraordinárias, transmitidas de boca em boca, de geração em geração, através da oralidade. A história e a memória de uma cidade é também o boato, o ouvir dizer, o relato memorialístico que se apóia não só na lembrança pessoal de quem evoca, mas também naquilo que foi contado um dia por alguém cujo nome não mais se sabe. (PESAVENTO, 2008, p.07).

Significa afirmar que a paisagem urbana é formada não só por aparatos materiais, mas também pela memória coletiva deste local, passada de geração em geração. Verifica-se, assim, o quanto é importante e necessário, para a compreensão espacial e social de uma cidade, a preservação da memória de seus habitantes.

Assumem relevância, neste ponto, as memórias individuais que, apesar de pessoais, configuraram-se no coletivo e, de acordo com Abreu (1998), podem contribuir para a manutenção da memória urbana. A partir do registro dessas memórias, podem-se evidenciar processos sociais urbanos que já passaram, mas que configuram a identidade urbana do presente. Da mesma forma, as memórias podem emanar alguns aspectos que, com a transformação da cidade, foram esquecidos, no entanto são importantes para a compreensão espacial e social. Nesta perspectiva, as "histórias orais" são importantes bases para um estudo da memória das paisagens urbanas.

O estudo de Figueiredo (2005) avança neste aspecto, quando o autor enfatiza que a conservação memorial da urbe é necessária para que se identifiquem os modos de vida e os processos que configuraram a sua organização espacial. Assim, a memória urbana configura-se como um dado relevante, visto que perpassa as relações sociais contemplando também percepções da natureza, o que permite uma melhor compreensão do lugar. A memória coletiva urbana, em geral, deve ser salvaguardada a partir dos antigos moradores, haja vista que, através de suas narrativas e contos, é possível revigorar a identidade cultural e transmiti-la para as novas gerações com um olhar diferenciado. Figueiredo (2005) ainda assegura que, para a preservação da memória urbana, é fundamental revigorar a identidade da sociedade local, ou seja, substituir a fútil ocupação intensiva e especulativa do solo pela preservação das paisagens que ainda representam a identidade cultural urbana.

Sob tal premissa, Abreu (1998) destaca que a geografia, através de suas discussões sobre as paisagens - sobretudo, a paisagem cultural que é uma categoria de análise geográfica e patrimonial - tem muito a contribuir para a discussão e, acima de tudo, a manutenção da memória urbana, no entanto, para que tal seja efetivado, é importante ultrapassar barreiras interdisciplinares. Neste sentido, é fundamental entender a evolução do conceito de paisagem cultural para compreender os seus significados afetivos expressos na identidade dos que habitam nela.

1.3 A paisagem cultural

A paisagem é um conceito chave para a ciência geográfica e pode ser entendida tanto como prática social, quanto como uma forma de representação

espacial. Sob qualquer aspecto, faz-se significativo compreendê-la e tratá-la não apenas como um achado visual. Apesar da evidente importância assumida por sua visualidade no contexto da sua própria identidade conceitual, é relevante entendê-la como uma estrutura de significado que se produz através das mais diversas formas de representação. A paisagem é o elemento espacial e, como tal, deve ser considerada em referência ao quadro social, inter-relacionada às dinâmicas culturais que a dimensionam.

Em consonância com Santos (2006, p. 66), “a paisagem é o conjunto de formas que, num dado momento, exprimem as heranças que representam as sucessivas relações localizadas entre o homem e a natureza”. Além disso, identifica-se como um conjunto de memórias imaterializadas relacionadas a essas formas concretas. Não se pode negar que a paisagem é uma forma material, porém carrega um sentido simbólico e identitário, já que o seu aparato visível sensibiliza e é formado culturalmente.

Deve-se acrescentar que, até abarcar essa abrangência conceitual, o conceito de paisagem passou por inúmeras reformulações, tanto que esteve associado, inicialmente, à ideia de natureza. Desde antes do período do Renascimento, no século XV, a paisagem era vista apenas como um elemento decorativo e ilustrativo nas pinturas, com caráter unitário da natureza, frequentemente, apenas um elemento natural, como uma flor, uma árvore, entre outros. Já em meados do século XIX (durante a vigência da escola denominada Romantismo) a paisagem tornou-se o objeto central nas pinturas, onde os elementos naturais apareceram nas telas de maneira interligada como um todo, de modo que a paisagem era interpretada como sinônimo de natureza. (COSTA e GASTAL, 2010).

Identifica-se que, até então, a noção de paisagem estava associada à exuberância da natureza, um cenário pitoresco que representava uma contemplação, em que o homem deparava-se com uma natureza que era vista como sublime. Foi Alexander Von Humboldt, no século XIX, que atribuiu um significado à paisagem. No entanto, apesar desta inegável influência, a definição da paisagem como um conceito formal na ciência geográfica emerge no final do século XIX e início do século XX na Alemanha, com Otto Schlüter (1872-1959) e Siegfried Passarge (1866 – 1975). (RIBEIRO, 2007; CASTRIOTA, 2009).

Schlüter criou o termo *Kulturlandschaft* para designar paisagem transformada pelo homem, ou seja a paisagem cultural, em oposição a *Naturlandschaft* (paisagem natural). Passarge formulou uma hierarquia de regiões e paisagens, iniciando da maior até a menor em termos de escala. Inicialmente, seus estudos incluíam apenas os aspectos físicos. Somente mais tarde, Passarge inclui a sociedade como um agente na configuração da paisagem em seu trabalho. (RIBEIRO, 2007, p. 18).

Esses autores teceram uma base conceitual e metodológica, mas a categoria paisagem ganhou destaque na ciência geográfica, em especial, na sua vertente cultural, com o norte-americano Carl Sauer, na década de 1920, o qual se preocupou com a análise morfológica da paisagem. A Geografia Cultural, naquele período, voltava-se para os artefatos visíveis e materiais produzidos no espaço, como as técnicas, os objetos de trabalho, as construções, relegando ao segundo plano os aspectos como os gêneros de vida.

O próprio Sauer (2007, p. 22) declara que materialidade era valorizada na época afirmando que “a Geografia Cultural se interessava, portanto, pelas obras humanas que se inscrevem na superfície terrestre e imprimem uma expressão característica”. Para ele, a cultura é o agente, a área natural o meio e a paisagem cultural seria o resultado. As dimensões simbólicas e subjetivas das culturas existiam, contudo, não eram de interesse científico na época.

O fim da Segunda Guerra Mundial trouxe uma série de consequências, tanto ambientais como sociais, que acarretaram profundas transformações, as quais influenciaram diretamente em uma mudança de visão sobre a paisagem cultural. Neste viés, Corrêa e Rosendahl (2007) destacam os embates metodológicos e epistemológicos de crítica ao positivismo, que se verificaram na década de 1970 e ocasionaram um aprimoramento e um processo de renovação da Geografia Cultural, que passou a ter um sentido político e social. Na esteira desta mudança, entende-se que a cultura está sempre relacionada a um sistema de significados, de identidades manifestadas e conservadas através dos aspectos memoriais subjetivos, demonstrados, assim, pela forma de produzir, perceber e interpretar a paisagem.

Essas transformações teóricas fizeram-se necessárias por causa das inúmeras mudanças mundiais, políticas e econômicas, que aconteceram no período e modificaram as relações sociais de compreender e interagir com o espaço. O cotidiano tornou-se mais complexo formado por significados, memórias, sujeitos, percepções, objetos e realidades que necessitam ser valorizados.

A subjetividade transforma-se em um aspecto relevante nos estudos geográficos, tanto que os estudos culturais voltaram-se para a investigação dos modos de vida, abarcando os aspectos imateriais da cultura e do lugar de vivência. Diante disso, a Geografia Cultural, atualmente, tem o desafio de compreender como a sociedade diversificada organiza e modifica o espaço por meio de novos significados e novas vivências, visto que “cultura é o meio pelo qual as pessoas transformam o fenômeno cotidiano do mundo material num mundo de símbolos significativos, ao qual dão sentidos e atrelam valores”. (COSGROVE; JACKSON, 2007, p.141).

Claval (2007, p.163), em face dos seus estudos, assegura que “a cultura é herança e experiência”, assim sendo, a cultura é uma herança social que define-se no cotidiano. Por isso, McDowell (1966) argumenta que a Geografia Cultural deve analisar os objetos do cotidiano, as representações naturais, os estudos dos significados das paisagens e a construção social das identidades culturais. Nesta visão, a paisagem cultural não pode ser analisada somente através da sua materialidade, mas também pela sua imaterialidade, pois, segundo Santos (1997, p. 61), a paisagem “não é formada apenas de volumes, mas também de cores, movimentos, odores, sons, etc.”.

Ribeiro (2007, p.24), que aborda discussões conceituais da paisagem cultural e do patrimônio, com base nos preceitos de English e Mayfield (1972), reafirma que a paisagem representa mais que o visível, ela é “[...] introjetada nos sistemas de valores humanos, definindo relacionamentos complexos entre atitudes e a percepção sobre o meio”. A estética da paisagem, dessa forma, é uma criação simbólica, em que as formas concretas representaram um conjunto de ações humanas. Sob este prisma, García (2003, p.155) destaca que, no âmbito cultural, a paisagem é um composto amplo de elementos heterogêneos, vivos, naturais, antrópicos e dinâmicos, em que sua variabilidade identifica-se, de maneira diversa e circunstancial, dependendo da percepção humana.

Surge, com base nisso, um novo paradigma patrimonial, uma vez que a concepção de paisagem cultural inclui uma dimensão simbólica que, de acordo com Costa e Gastal (2010), age como suporte das ações humanas não sendo passiva, mas ativa, que depende da dinâmica cultural que envolve o lugar. A referida ampliação do conceito de paisagem cultural - assim como aprofundamentos e discussões em torno do conceito de cultura - fez com que ocorresse a adoção do termo geográfico, também em uma categoria de bem patrimonial, o que se deu,

sobretudo, a partir das discussões realizadas no início da década 1990, pela Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (UNESCO). Sob esta ótica, a própria paisagem cultural é considerada um bem, na medida em que representa e propicia, por meio de inter-relações entre aspectos naturais e culturais, uma interpretação integradora.

Essa visão inter-relacional é admitida, já que, conforme Santos (2009a), a sociedade e a natureza são indissociáveis, não podendo estudar-se um sem o outro, onde a paisagem é o produto concreto desta inter-relação. Sendo assim, a própria compreensão da paisagem identifica-se de maneira dinâmica, pois a relação entre o aparato físico do ambiente e o ser humano é intrínseca. Evidentemente, ao direcionar-se a atenção para a paisagem cultural, essa inter-relação continuará, pois os aspectos naturais servem de suporte para as ações culturais. Neste viés, pode-se afirmar, em conformidade com Pimenta e Pimenta (2010, p. 02), que

A noção de paisagem cultural como elemento da política de proteção em escala internacional traz em si uma nova forma de apreensão do espaço a ser preservado, ou seja, a valorização do conteúdo histórico da relação homem e ambiente. O pressuposto de que o homem elabora a si mesmo no seu fazer histórico atribui a esta interação a possibilidade da construção de diversas vias combinadas de criação e apropriação do ambiente construído. O respeito à inter-relação humana e espacial passa a ser ponto de partida para a construção do convívio numa sociedade culturalmente diversificada.

Observa-se, então, que esse novo paradigma conceitual amplia a própria noção de patrimônio, uma vez que tira o foco do olhar sobre o bem material isolado e passa à concepção da paisagem cultural, que inclui, além das construções, a dimensão dos bens imateriais, naturais e a ação humana ali realizada, evidenciando a influência mútua entre eles. Portanto, a paisagem cultural, reflete e representa a identidade cultural e o memória de um lugar.

Apesar desta reflexão teórica, no Brasil foi somente a partir de 2009 que o IPHAN, pela portaria nº 127, regulou a chancela a paisagem cultural como um instrumento para promover a preservação de porções singulares do território brasileiro. A chancela é, metaforicamente, uma espécie de selo de qualidade que reconhece o valor cultural de uma porção do território. Como um bem cultural, a paisagem representa marcas e valores peculiares da sociedade e, dessa forma,

elucida e demonstra o desenvolvimento da sociedade, ao longo do tempo, sob a influência das condicionantes naturais e das sucessivas forças sociais, econômicas, históricas e culturais. Adotada tal concepção, o objetivo da utilização da paisagem cultural como ferramenta patrimonial é viabilizar uma melhor qualidade de vida à população que possui um vínculo sentimental e afetivo com a mesma. (BRASIL, 2009).

A chancela da paisagem cultural implica no estabelecimento de um termo de compromisso ou de cooperação envolvendo o poder público, a iniciativa privada e a sociedade civil, visando à gestão compartilhada do aparato cultural/histórico do território nacional. Trata-se de uma maneira de estabelecer normas para uso da paisagem, tendo em vista a sua defesa e a sua manutenção. O que se difere do processo de tombamento, que nutre a preservação somente do bem em si, pois a conservação da paisagem cultural tem o objetivo de envolver a comunidade que, de certa forma, faz parte desta paisagem. (BRASIL, 2009).

Sabe-se que ainda são necessárias discussões em torno da complexidade do conceito de paisagem cultural, assim como a respeito da sua certificação, por estar estritamente relacionada às representações culturais e, em decorrência, aberta a inúmeras interpretações. Essas interpretações identificam-se a partir da percepção de cada indivíduo, haja vista que duas pessoas não conseguem perceber e interpretar uma paisagem da mesma maneira, cada uma tem um nível de acuidade perceptiva para com ela, que dependerá de aspectos da memória individual e coletiva. De acordo com Stewart e Strathern (2003), isso ocorre porque o conhecimento cultural é adquirido a partir do viver na paisagem, onde cada pessoa modula e percebe-a de acordo com a sua identidade. Dessa forma, uma única paisagem desdobra-se em várias outras, dependendo do valor que lhe é dado.

Nogué (2007) ressalta, em seu trabalho, que a paisagem, sendo uma herança cultural, histórica e social, não é estática, é dinâmica e viva, está sempre em contínua transformação, já que modifica-se com o desenvolvimento da cultura. A paisagem “não é muda” (SANTOS, 2009b, p.35), ela, por meio de seu aparato material e da sua imaterialidade, transmite a mensagem da sua configuração histórica e cultural. Metaforicamente, pode-se afirmar que a paisagem cultural é um texto escrito – reescrito - e moldado pelas práticas sociais de maneira dinâmica, ao longo do tempo, admitindo inúmeras leituras.

Neste viés, a paisagem cultural é “o resultado de uma acumulação de tempos” (SANTOS, 2009, p.54), sendo uma construção contínua da sociedade. Então, considera-se que ela estampa a história passada, uma vez que possui fragmentos de memória e, ao mesmo tempo, faz parte do presente, sendo reproduzida constantemente por processos culturais. Concorde-se com Luchiari (2001, p.22), quando expõe que “a paisagem não se esgota: reproduz-se, renova-se, regenera-se, tal qual as sociedades”, uma vez que ela própria é uma construção temporal e espacial da sociedade, que serve de aporte cultural. Por isso, deve-se lutar pela sua preservação cultural, para que ela continue sendo uma referência histórica, ambiental e social.

Corrêa e Rosendahl (2007) afirmam que a paisagem cultural é multidimensional, apresenta uma dimensão morfológica, uma dimensão funcional, uma dimensão histórica/ espacial e uma dimensão transtemporal, visto que une elementos do passado e do presente de maneira dinâmica, servindo como uma fonte documental. Com o propósito de conceder luz a tal perspectiva, infere-se que as paisagens culturais (re) criam-se através de somas e subtrações de formas e funções ao longo do tempo, dependendo das necessidades e do momento histórico. Dessa maneira, interpretar paisagem cultural é uma forma de evidenciar a história dos lugares, visto que ela possui elementos decodificadores da cultura que representam o aspecto identitário e simbólico.

Verifica-se, como consequência, que a antiga definição de paisagem cultural estava atrelada à materialidade cultural; atualmente, contudo, ela deve ser analisada de maneira inter-relacional - cultural/natural e material/imaterial, que demonstra a história cultural de um lugar. Neste sentido, a Geografia como uma ciência que prima pela relação sociedade/espço, deve contribuir para a análise patrimonial da paisagem cultural. (PAES, 2010).

Existem alguns geógrafos que discutem esse novo significado integrador, em especial, Risso (2008) que estuda uma comunidade Indígena da Amazônia, realçando os valores e os significados que os índios atribuem à paisagem, transformando-a em paisagem cultural, tanto material quanto simbolicamente. A autora evidencia que o conceito de paisagem tem um potencial multidisciplinar que pode e deve ser vivenciado na prática.

Nascimento e Scifini (2010) analisam a paisagem como um conjunto de aspectos memoriais, os quais se articulam num contexto cultural dinâmico com a

participação dos moradores, valorizando os saberes locais. O estudo dessas autoras focaliza a aplicação do conceito de paisagem cultural na região do Vale do Ribeira de Iguape, São Paulo, e tem como objetivo demonstrar que é possível correlacionar uma pesquisa científica aos anseios e aos conhecimentos locais. Castriota, Sousa e Tolentino (2009) trabalharam sob a mesma perspectiva no município do Serro/MG, caracterizando e valorizando a paisagem cultural do local, onde ressaltam os saberes tradicionais agrícolas do município. Constituem-se, em exemplos de estudos que comprovam a viabilidade de relacionar as discussões teóricas sobre patrimônio e paisagem cultural com ações práticas de preservação dos saberes locais. Além destes trabalhos, em novembro de 2012, em Belo Horizonte, ocorreu o 2º Colóquio Ibero-Americano de Patrimônio, Paisagem Cultural e Projeto: perspectivas e desafios, evento que discutiu, de maneira interdisciplinar, o tema, e proporcionou acesso a inúmeros trabalhos que estão sendo realizados, no que tange, à preservação e a definição do conceito de paisagem cultural, no país e no mundo.

Desse modo, a paisagem, na sua perspectiva patrimonial, é um excelente instrumento para o estudo da organização espacial de um lugar, através do patrimônio histórico e da memória associada a ela. Como exemplo de herança cultural, tem-se a ferrovia que condicionou a configuração de inúmeras paisagens que representam a memória e o patrimônio ferroviário, que necessita ser estudado e valorizado. A ferrovia introduziu, na paisagem dos lugares onde foi implantada, um novo contexto material, com novas funções, novas práticas sociais, novos valores e novo objetos, que fizeram surgir novas emoções em relação à paisagem, isso porque

Experimentamos emociones específicas en distintos contextos geográficos y vivimos emocionalmente lós paisajes porque éstos no son sólo materialidades tangibles, sino también construcciones sociales y culturales impregnadas de un denso contenido intangible a menudo solamente accesible a través del universo de las emociones. (NOGUÉ, 2011, p.04).

Neste sentido, tem-se que a paisagem é responsável pela formação e consolidação das identidades. No presente caso, as paisagens dos núcleos urbanos do município de Restinga Sêca/RS podem ser compreendidas como paisagens ferroviárias que emanam memórias, que são lembradas através das emoções e transmitem, através de seus traços, os indícios históricos.

1.4 A paisagem ferroviária: uma herança histórico-espacial

A ferrovia é um patrimônio cultural, uma vez que marcou presença tanto na configuração espacial, 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, p.147), e associada a isso está a memória das pessoas que vivenciaram o processo de constituição da ferrovia. Neste viés, Maia (2009, p.13-14) aponta que “restam apenas fragmentos, vestígios de memórias de homens e mulheres que lutaram, em seu cotidiano, pela sobrevivência de um dos maiores patrimônios de nosso país [...]”, posto que houve poucos incentivos políticos para a preservação desta memória ferroviária, visto que são poucos os documentos escritos e iconográficos da RFFSA que 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. Por isso, a importância de pesquisas que primam pela valorização da memória ferroviária e da identidade dos locais simbolizados pelo trem.

É relevante compreender que apesar de serem, na maioria, arrendados, os bens ferroviários 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. Menezes (2009, p.03) enfatiza isso afirmando que “o trem está no imaginário do brasileiro e a preservação deve caminhar no sentido de dar continuidade aos interesses locais”.

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”, chegaram 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.

Santos (2009) ratifica que os patrimônios materiais ferroviários (como estações, caixas d'água, pontes ferroviárias, vagões) compõem um cenário paisagístico da ferrovia, uma vez que são monumentos familiares aos moradores do entorno das estações. Existem estações onde os trens passam e apitam até hoje, mesmo que sejam apenas os trens 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.

Os estudos de Passareli (2006, p. 364) avançam na compreensão paisagística da ferrovia, posto que ela entende que o marco 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 específica do entorno da linha férrea, que conserva não só os elementos da gênese da formação do núcleos urbanos, mas também a memória 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, em tais espaços, 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. Em síntese, conforme Lopes (2012, p.05)

Los paisajes del ferrocarril adquieren valor de paisaje cultural, una vez que estos son elementos que constituyen nuestra identidad cultural. Estos paisajes hacen parte de la memoria de un pueblo, de un territorio sino también de la sociedad.

Contudo, deve ficar claro que a paisagem ferroviária só poderá ser considerada paisagem cultural quando, além de autenticidade, ela possuir uma integridade cultural (apesar de estar em constante transformação) ligada à ferrovia, fazendo parte do cotidiano presente, por meio da preservação mesmo regular dos bens ferroviários, da existência de aspectos memoriais relacionados a estes bens e do sentimento de pertencimento da população à paisagem ferroviária. Pode-se afirmar que a paisagem ferroviária é a paisagem do entorno da linha férrea que tem um valor patrimonial,

composta por bens ferroviários que tenham extrema relevância histórica para uma sociedade.

A paisagem ferroviária condiciona uma análise socioespacial integrada, posto que se acha ancorada num aporte natural, além dos aspectos culturais e históricos que a envolvem. Essa relação social/natural é emblemática quando se analisa a paisagem ferroviária, uma vez que a maior parte dos “povoados-estação” surgiram, nas proximidades de cursos d’água e nas proximidades das matas ciliares, onde as primeiras construções materiais relacionadas as ferrovias eram as Caixas d’ água, em geral, erigidas antes das próprias estações, destinadas ao abastecimento de água nas locomotivas e como bebedouro dos animais transportados. Além disso, os trilhos proporcionaram uma ampla visão do aspecto natural brasileiro já que adentraram as matas e os campos. Logicamente, nem sempre essa relação sociedade e natureza, nas paisagens ferroviárias, são harmônicas, visto que, por meio da configuração da malha ferroviária, ocorreram, também, intensos processos de degradação do ambiente, mas não se pode negar que o aspecto natural está intrínseco a estas paisagens.

Identifica-se que toda a estruturação e a organização da cidade, que se desenvolveu a partir de um “povoado-estação”, condiciona feições materiais e uma dinâmica ferroviária específica ao lugar. Estas feições permanecem no espaço resistindo às transformações urbanas, contando a história e possibilitando entender o processo de desenvolvimento local. Neste sentido, Passarelli (2006, p. 370) pontua que “a estrada de ferro e a estação ferroviária são referenciais históricos importantes para entender o desenvolvimento socioeconômico e paisagístico [...]” dos lugares.

Coaduna-se com essa afirmação a ideia de Monastirski (2010) quando aponta que a participação da ferrovia no processo de urbanização do Brasil define-se pela formação de novas cidades provenientes das linhas de penetração para o interior, que surgiram em função das atividades econômicas pelas quais a ferrovia foi implantada e/ou por função logística do funcionamento da própria rede ferroviária. Identifica-se que a ferrovia formava uma rede de infraestrutura, que transportava muito mais do que pessoas e produtos, mas ideias e valores entre os lugares que ligava. Sendo assim, ela auxiliou no desenvolvimento social das cidades do interior do território brasileiro. Diante disso, o autor constata que

A conexão entre os centros urbanos e a rede formada entre cidades de tamanhos e influências variados permitiram, a partir da implantação da ferrovia, o aparecimento de elementos de uma nova ordem, de uma perspectiva social e cultural nunca provados pela maioria das sociedades envolvidas. Entretanto, ainda que haja uma troca de objetos, serviços e valores culturais em toda a rede, são os centros maiores que exercem influência administrativa, política, econômica, social e cultural sobre os demais. (MONASTIRSKI, 2010, p.11).

Significa afirmar que as cidades maiores influenciaram, de certa forma, mais profundamente nas relações nas demais cidades e vilarejos formando uma relação hierárquica, propiciando mudanças nas relações sociais e culturais das pequenas cidades. Conforme já foi descrito, a área onde as trocas culturais identificavam-se de maneira mais emblemática era no entorno das estações, onde tudo acontecia, local em que os processos urbanos/sociais configuravam-se, emergiam armazéns, hotéis, bares, salões de festas, clubes, indústrias, etc., tanto que formam, atualmente, uma paisagem de memória.

As significações e as funções sociais da paisagem ferroviária transformaram-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 perder a continuidade histórica, sobretudo, com relação à memória da sociedade. (MONASTIRSKI, 2010). Porém, salienta-se que muitas cidades ferroviárias, com a extinção do trem, passaram a viver uma situação conflitante, pois o perímetro urbano em torno da ferrovia cresceu e permite a seguinte indagação: o que fazer com os equipamentos que ficaram ociosos, mas que, na verdade, ressaltam a memória e identidade do local?

Para Menezes (2009, p.03), os bens ferroviários representam o testemunho de “atividades que tiveram e que ainda têm profundas consequências históricas [...]. 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 refuncionalizadas, para que efetivamente possam ser entendidas como paisagem culturais e preservadas como um patrimônio integrado. Contudo, para que isso aconteça, é imprescindível estimular os órgãos públicos e privados a valorizarem os bens que lhes são próprios. A refuncionalização é uma maneira de manter o

patrimônio preservado, porém o condicionando a uma funcionalidade que interaja com a realidade, por meio de novas relações sociais que permitam uma resignificação desse bem para a sociedade, não perdendo suas características culturais, históricas e memoriais.

Nesta perspectiva, Monastirski (2010) expõe que 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.

Existem, no Brasil, alguns projetos de “trens turísticos” que, segundo Mamede, Lima e Guimarães (2008), têm o compromisso de valorizar e preservar a história local e o modo de vida da população envolvida. No entanto, no processo de preservação patrimonial da ferrovia, entram em jogo conflitos de opinião a respeito da refuncionalização da paisagem ferroviária, geralmente os interesses políticos colocam-se em oposição aos anseios da população. Tal situação conflituosa evidencia-se, pois poucos eventos turísticos proporcionam uma valorização efetiva da paisagem ferroviária como uma paisagem cultural, ou seja, como um patrimônio integrado, o que decorre da falta de compreensão unificada entre a questão econômica e a identidade cultural local.

O problema é que, frequentemente, de acordo com Rodrigues (2010), as práticas preservacionistas são de “pronto socorro”, realizadas quando os bens já estão em estado de deterioração, não existindo uma política efetiva voltada a prevenir a destruição. Parece claro que, como já foi descrito anteriormente, existem discussões em torno de instrumentos mais eficazes que possibilitem a conservação integrada, o problema é que, na prática, são realizadas de maneira fragmentada e sem planejamento adequado. Tanto que, apesar de toda discussão que compreende a paisagem cultural como patrimônio, os projetos preservacionistas ainda valorizam a representação material, 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. Sob este viés, um processo que permite a salvaguarda da memória ferroviária diz respeito à oralidade, visto que propicia identificar, por meio das histórias de vidas narradas, a representação que a ferrovia constituiu para uma determinada sociedade, assim como se pode inferir as transformações socioespaciais da paisagem ferroviária. Acredita-se que não deve haver melhorias somente na forma de preservar a paisagem de maneira integrada, mas na forma de geri-la para condicionar melhorias no segmento ferroviário do país. Para isso, é necessário que ocorram concessões sérias e bem fiscalizadas pelo poder público, através de integração público-privada de maneira efetiva e dinâmica.

A produção acadêmica sobre as ferrovias brasileiras ainda é pequena, no que tange a impulsionar o poder político a valorizar e preservar a paisagem ferroviária. Dentre os estudos existentes, destaca-se a tese de doutorado de Mello, no ano 2010, que investigou a relação entre o pensamento utópico e a produção social no processo de instituição da Cooperativa de Consumo dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, através dela, é possível compreender como se configurou o transporte ferroviário do Rio Grande do Sul, especialmente na região central. Outra tese que propicia uma compreensão da ferrovia regionalmente é a de Flores (2005), apesar de direcionar-se especificamente a uma análise social sobre os trabalhadores da Viação Férrea do Rio Grande do Sul em Santa Maria. Destaca-se também o trabalho de Monastirski (2010), que reflete sobre o patrimônio ferroviário brasileiro. Somam-se os estudos de Passareli (2010) e de Lopes (2012), ambos utilizados como aportes conceituais para esta dissertação, pois trabalham e discutem a noção conceitual paisagem ferroviária de maneira ampla.

Além deles, dois trabalhos relevantes foram apresentados no XII Simpósio Nacional de Geografia Urbana: o primeiro de Serraglio e Pimenta (2011) que se refere a uma análise das transformações espaciais do Planalto Norte de Santa Catarina, enfatizando os resquícios da ferrovia que configuram uma paisagem da memória. O segundo pertence a Margaret (2011) que analisa a configuração da paisagem da região dos lagos fluminenses (RJ) a partir dos referenciais e fragmentos da ferrovia, dando ênfase à memória ferroviária. Ambos os estudos expõem que, apesar das transformações socioespaciais ocorridas nas áreas residuais da ferrovia que, de certa maneira, acarretaram a degradação, a ferrovia vive no cotidiano da população local, intensamente no processo memorial. Estes estudos subsidiaram teórica e metodologicamente a presente pesquisa, proporcionando entender, de

maneira geral, a configuração do transporte ferroviário e seus reflexos no espaço, assim como os prejuízos sociais, culturais e, até mesmo financeiros, que a privatização do transporte causou.

Cumprе salientar que a paisagem ferroviária deve ser tratada além da sua materialidade visual, mas também como uma estrutura de significado, que como tal modifica-se com o passar dos anos. Neste sentido, torna-se relevante compreender que apesar de conceitualmente a paisagem ferroviária ser considerada a paisagem cultural do entorno da ferrovia, nem sempre, ela será compreendida como tal. Isso porque a paisagem cultural deve manter uma certa integralidade social (e material) no presente, logicamente que não intacta, mas que preserve, além da memória, um conjunto de costumes e referências relacionadas à ferrovia.

Diante do exposto teoricamente, a presente pesquisa, tem como perspectiva compreender como se configuraram os processos de transformação das paisagens ferroviárias do município de Restinga Sêca/RS, entendendo que estas paisagens formam o patrimônio cultural local. Para que isso fosse possível, houve a necessidade de traçar e realizar um planejamento metodológico - exposto no próximo capítulo - pautado na valorização da memória e da identidade associadas ao patrimônio ferroviário.

CAPÍTULO 2 METODOLOGIA E PROCEDIMENTOS

Para compreender a forma como a ferrovia está presente na memória e no processo histórico/espacial restringuense, esta pesquisa utilizou uma metodologia (Figura 02) assentada no método fenomenológico, com base na abordagem qualitativa. Nas pesquisas de cunho qualitativo, de acordo com Gil (2010), o pesquisador procura entender o fenômeno com base na perspectiva dos participantes da temática a ser estudada. Esta abordagem considera a existência de uma inter-relação entre o mundo objetivo e subjetivo que não pode ser registrada em números. Significa afirmar que as informações não podem ser quantificadas, uma vez que se referem ao significado que os indivíduos têm a respeito de suas vidas e de sua relação com a paisagem ferroviária.

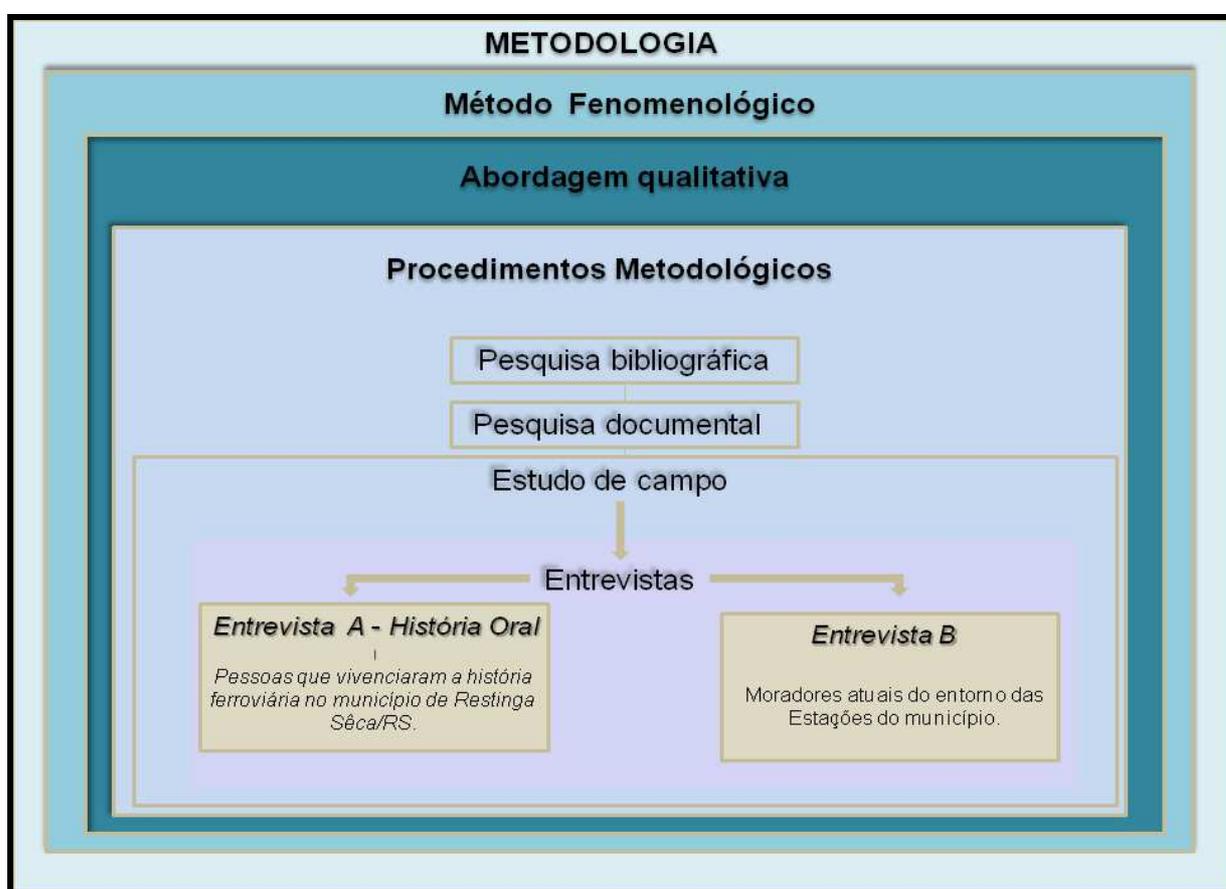


Figura 02: Esquema metodológico da dissertação.
Org.: Heliana de Moraes Alves, 2012.

A relação sujeito-pesquisador e sujeito-pesquisado constitui um momento de construção e diálogo, negando uma visão hierarquizada, visto que o pesquisador é apenas um motivador que instiga o pesquisado a expor a sua relação com o tema da pesquisa. (BARROS, BARROS, NOGUEIRA e SILVA, 2007). É pertinente, no instante em que se trabalha com a memória ferroviária, voltar-se a atenção àqueles que não foram ouvidos anteriormente, e que não estão registrados na história oficial, pois não aparecem nos livros, mas carregam uma ligação afetiva e simbólica com a paisagem ferroviária.

Em virtude disso, este estudo centra-se no método fenomenológico, pois se caracteriza por explorar as experiências dos sujeitos envolvidos com o fenômeno estudado, primando, assim, pela valorização da subjetividade a fim de correlacioná-la com as bases teóricas do trabalho. Segundo Schutz (2012, p.24), “a fenomenologia preocupa-se com a realidade cognitiva que está incorporada nos processos das experiências humanas subjetivas”. Ela é uma “reflexão sobre um fenômeno” (BELLO, 2006, p.14), adquirida através de saberes daqueles sujeitos que estão diretamente relacionados ao fenômeno.

Por isso, a partir das experiências vividas é possível entender como o homem relaciona-se com o mundo, pela sua percepção e memória, ambas de natureza subjetiva. Cabe enfatizar que compete à fenomenologia explicar através das vivências o que é essencial sobre o fenômeno e/ou objeto, que no caso são as paisagens ferroviárias do município. (HOLZER, 2010).

A fenomenologia vem sendo utilizada como aporte teórico-conceitual da Geografia desde a década de 1920, constituindo uma base metodológica para importantes autores. (HOLZER, 2010). Apesar disso, foi somente no final dos anos 60 que os estudos humanístico-culturais da Geografia inseriram a fenomenologia em seus suportes teóricos voltados para a percepção, de maneira mais efetiva, criticando o positivismo e o cientificismo (que se direcionavam a resultados exatos), focando uma visão holística.

Através do método fenomenológico, tenta-se extrair a essência das experiências referentes aos fenômenos, no entanto, existem tantas essências quanto significações e percepções sobre os fenômenos. Isso porque do “ponto de vista subjetivo é impossível que dois indivíduos experienciem a mesma situação da mesma maneira” (SCHUTZ, 2012, p.26). Cada pessoa percebe e extrai o que é essencial da situação a partir de seu próprio propósito relacionado a sua vida.

Contudo, se vários indivíduos participam de um mesmo processo, apesar de suas significações serem individuais, surgem pontos significativos que coincidem, pois foram vivenciados coletivamente. Sendo assim, a intenção de utilizar o método fenomenológico é compreender o que é significativo na percepção individual e foi constituído coletivamente, ou seja, as experiências coletivas vivenciadas.

Experiências significativas são aquelas que podem ser revistas através de lembranças, uma vez que as pessoas gravam o que foi importante a partir de suas relações socioculturais, das intenções de quem o percebe e por meio da constituição do fenômeno na consciência da pessoa, ou seja, através da memória. Entende-se, assim, que a fenomenologia pode ser considerada a filosofia dos mundos vividos da experiência humana. (HOLZER, 2010).

Este método está intimamente relacionado com a Geografia, visto que as experiências vividas sempre fazem referência ao tempo e ao espaço, tanto que toda a lembrança de alguma experiência começa com a determinação de um local e a inferência do tempo em que aconteceu. O espaço é moldado a partir das experiências, que o definem subjetivamente dependendo do contexto histórico e cultural que está inserido.

Isso vem ao encontro à abordagem qualitativa, pois entende que a consciência do sujeito e o objeto são entidades correlacionadas, valorizando os saberes vividos como fonte de contribuição para a análise. Pais (2003, p.134) assinala que a maior parte dos métodos, que se enquadram na abordagem qualitativa busca “dar voz aos que têm sufocada por aquelas outras vozes que, à custa de tanto se fazerem ouvir, abafam todas as demais [...]”. Diante disso, por meio da fenomenologia é possível reconstruir uma imagem do passado ferroviário e inferir as transformações ocorridas nas paisagens ferroviárias de Restinga Seca/RS, de maneira mais completa, haja vista que unirá a história oficial (pesquisa bibliográfica e documental) com as vivências da população local que participou e ainda participa intensamente da construção dessas paisagens ferroviária.

2.1 Procedimentos metodológicos

Quanto aos procedimentos metodológicos, o estudo em pauta caracteriza-se como uma pesquisa bibliográfica, uma pesquisa documental e um estudo de campo que se centrou na realização de entrevistas com o uso do método de procedimento da História Oral, assim como em entrevistas semi-estruturadas. Na pesquisa bibliográfica, procurou-se adquirir conhecimentos acerca do tema - e os conceitos que o norteiam - através de materiais já publicados.(GIL, 2010). De maneira resumida, asseguram Boni e Quaresma (2005, p.71) “ a pesquisa bibliográfica é um apanhado sobre os referenciais teóricos e o tema escolhido” que se façam relevantes para fornecer uma fundamentação teórica significativa ao estudo que se realiza.

Nesta perspectiva, o material bibliográfico explorado aborda a inter-relação da Geografia com o conceito e as perspectivas de preservação do patrimônio cultural; a memória; a construção e a configuração do conceito de paisagem cultural como categoria geográfica/patrimonial e o conceito de paisagem ferroviária, assim como levantamentos de estudos sobre a história ferroviária no Brasil, no Rio Grande do Sul e sobre a organização espacial do município de Restinga Sêca/RS. Utilizou-se como aporte bibliográfico, também, outras áreas do conhecimento, tais como: Ciências Sociais, Arquitetura e História, uma vez que os conceitos e temas trabalhados têm uma característica interdisciplinar, o que proporcionou um suporte mais dinâmico e amplo à pesquisa.

Cumprir destacar que foram levantadas informações bibliográficas junto a órgãos públicos e entidades relacionadas a ferrovia, a citar: Associação de aposentados da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA) núcleo de Santa Maria e Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado do Rio Grande do Sul- IPHAE.

No segundo momento, direcionou-se o estudo para a pesquisa documental que apresenta pontos semelhantes à bibliográfica, ao utilizar dados já existentes, porém, diferenciando-se quanto à natureza das fontes. Enquanto a pesquisa bibliográfica vale-se de materiais elaborados por autores específicos que proporcionam um referencial teórico ao trabalho, a documental vale-se de toda fonte de documentos.

Conforme afirma Gil (2010, p.31), documento pode ser “qualquer objeto capaz de comprovar algum fato ou acontecimento”. Em face dessa compreensão, Neves (1996, p.03) destaca que a pesquisa documental é uma investigação de materiais que “não tiveram um tratamento analítico ou que podem ser reexaminados” e levar a uma nova interpretação ou a uma interpretação complementar. A base documental utilizada refere-se a documentos iconográficos, como fotografias antigas e imagens que proporcionaram uma análise da transformação paisagística do local; aos documentos pessoais, como cartas e poemas que referenciavam a ferrovia; a folderes; a documentos institucionais de órgãos públicos, como leis municipais e a documentos jurídicos, entre outros.

Os levantamentos bibliográficos e documentais possibilitaram identificar o campo de análise, colher ideias e informações sobre o contexto ferroviário. Sendo assim, permitiram um exame prévio do assunto o que facilitou o diálogo entre pesquisador/entrevistado na etapa das entrevistas.

Além disso, é imprescindível a compreensão *in loco* da dinâmica ferroviária, por meio do estudo de campo, visto que favorece um olhar mais amplo e profundo sobre a realidade estudada. Esse processo tornou o trabalho mais prático, porque auxiliou na observação das paisagens dos três pontos focais da pesquisa: Jacuí, Estiva e a Cidade de Restinga Sêca/RS, que constituem o patrimônio ferroviário do município.

2.1.1 Realização das Entrevistas

A realização das entrevistas está inserida no estudo de campo, uma vez que este basicamente refere-se a observações e entrevistas junto à realidade estudada. Nesta etapa, foi necessário realizar um investigação direta com algumas pessoas que estiveram envolvidas nos processos de transformações das paisagens ferroviárias em Restinga Sêca/RS, através de entrevistas que tiveram como método de procedimento a História Oral, geralmente empregado quando a intenção é obter dados sobre o tema pesquisado, por meio de narrativas de fatos vivenciados.

A memória da ferrovia evocada nas entrevistas tem uma relação com o presente dos entrevistados, posto que eles olham para o passado na perspectiva de responder as indagações do presente. A pretensão não é recuperar o passado da paisagem ferroviária na íntegra – até porque isso é impossível. A intenção é utilizar as informações orais das pessoas que tiveram as suas vidas relacionadas com a configuração da ferrovia, como base para compreender os processos de transformação das paisagens ferroviárias, valorizando a memória da população local.

Para isso, foi necessário identificar os vestígios ferroviários que são mais significativos para a memória e que estão inscritos, até hoje, nas paisagens ferroviárias do município. Esta análise revelou-se significativa, uma vez que é importante compreender quais os bens culturais que possibilitam um lembrar e uma resignificação do passado ferroviário.

Entende-se que cruzar os documentos oficiais com a História Oral amplia a dimensão da compreensão dos acontecimentos que moldaram a paisagem. Neste viés, Thompson (1992, 22) assevera que “a História Oral pode certamente ser um meio de transformar tanto o conteúdo quanto a finalidade da história oficial”, podendo derrubar barreiras impostas por essa última. A História Oral pode revelar novos campos de investigação em nível local, pois envolve as pessoas que fizeram parte da história local e que a recordam mediante as suas lembranças. Thompson (1992, p.25) ainda sublinha que a História Oral “contribui para uma reconstrução mais realista do passado”, visto que apresenta muito mais amplitude somada a outras fontes históricas – icnográficas e escritas -, já que envolve a vivência e a experiência.

Aparentemente, os fatos ditos insignificantes dos locais que passam despercebidos à história institucionalizada e escrita podem explicar muito mais sobre a configuração socioespacial de um lugar, pois eles pertencem intimamente à escala local. (BOSI, 2003). As lembranças evocadas fazem parte da vida dos que ali moram, o que possibilita uma compreensão mais dinâmica e significativa que, às vezes, comprova o que está escrito oficialmente e, em outras, desmente.

Sobre este prisma, observa-se que as entrevistas que utilizam o método de procedimento da História Oral abrem novas perspectivas de investigação, haja vista que, além de criar condições para repensar a construção do conhecimento, elas colocam em evidência o trabalho de parceria entre o pesquisador e os sujeitos da pesquisa. Perante a relação dinâmica entre pesquisador/pesquisado, o geógrafo Figueiredo (2005, p.12) explica que

o conhecimento histórico-geográfico torna-se, desse modo, mais dinâmico e humano, aproximando duas dimensões em geral trabalhadas dicotomicamente – a descrição das experiências vivenciadas e os significados atribuídos a elas pelo profissional.

Com base no exposto, a entrevista que tem como método de procedimento a História Oral apresenta-se como uma forma de captação de experiências de pessoas dispostas a falar sobre aspectos de sua vida, neste sentido, o procedimento foi evocar memórias relacionadas à 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 referências coletivas, que se repetiram de uma entrevista para outra, porque, conforme Halbwachs, (2006), a memória individual é construída através de referências, identidades e vivências sociais.

O próprio ato narrativo, de acordo com Tedesco (2004, p.36), “na medida em que é possível sua elaboração e apropriação” constrói um sentimento de pertencimento coletivo, pois é muito mais fácil lembrar aquilo que tem significado compartilhado por várias pessoas, do que só individualmente. O autor ainda destaca que a prática de relembrar o passado não significa somente uma recordação fragmentada, mas um reconhecimento histórico-cultural cidadão que faz com que a memória seja um elemento de cidadania.

Neste viés, existem inúmeros estilos de entrevistas de História Oral, desde uma conversa informal até uma modalidade mais formal e controlada por perguntas estruturadas. O importante é que o pesquisador desenvolva a sua variedade da entrevista, de acordo com o seu tema e a realidade a ser pesquisada, ou seja, deve personalizar-se a maneira de entrevistar, porém sem nunca perder o foco central da pesquisa, e prezar pela ética e pelo comprometimento com o informante.

Segundo esta perspectiva, a entrevista A constituiu-se em uma entrevista informal de cunho oral relacionada à vida do entrevistado, para instigar o informante a relatar as suas experiências relacionadas a ferrovia de maneira mais ampla e subjetiva. Foram realizadas 12 entrevistas, onde cada uma delas foi configurada de acordo com cada entrevistado, já que cada pessoa tem uma relação de significado

diferente com a ferrovia. Assim, as perguntas foram sendo formuladas, no decorrer das entrevistas, de acordo com os fatos e as histórias que foram sendo narradas pelos entrevistados. Cumpre enfatizar, que os entrevistados foram selecionados de acordo com o conhecimento empírico da pesquisadora, pautado em outros trabalho já realizados, por esta, no município e, também, a partir de indicações de moradores das comunidades estudadas.

Esta metodologia de entrevista estabeleceu uma relação íntima entre o entrevistado e o pesquisador, uma vez que o entrevistado não se sentiu pressionado, ele teve a liberdade de relatar suas memórias. As entrevistas com o método de procedimento da História Oral⁶ formaram diálogos espontâneos com os entrevistados, o que lhes permitiu transmitir suas experiências de forma amigável.

Ao mesmo tempo, foi necessário estruturar a entrevista B (ANEXO 1) para entender a dinâmica da paisagem ferroviária atualmente. A entrevista foi direcionada aos moradores do entorno das estações do município, mais precisamente aos moradores das áreas que antigamente eram da RFFSA. Essa entrevista tornou-se importante para entender qual a relação que a população, que habita a paisagem ferroviária, tem com a ferrovia. Quanto à estrutura da entrevista B, optou-se pela técnica de perguntas semi-estruturadas, porque possibilita ao pesquisador seguir um conjunto de perguntas previamente definidas. Assim, a referida entrevista foi composta por um número maior de perguntas, mais diretas e específicas sobre a relação socioespacial dos moradores com a ferrovia, o que viabilizou respostas mais precisas sobre o assunto.

Cumpre destacar que estabelecer relações de diálogo e extrair informações de todos os moradores, através de entrevistas com o método de procedimento da História Oral, seria inviável - visto que o entrevistado expõe a sua relação com a ferrovia a partir de fatos e dos acontecimentos específicos da sua vida em relação com a sociedade, e a grande maioria dos atuais moradores do entorno da ferrovia não possui uma relação histórica e afetiva para com ferrovia. Identificou-se também que os moradores das áreas que pertenciam a antiga RFSSA amedrontam-se com a possibilidade de falar sobre a ferrovia, já que alguns terrenos ainda não estão

⁶ Cabe destacar que todas as entrevistas, além de serem gravadas, foram transcritas e arquivadas, para serem utilizadas em futuros trabalhos.

quitados junto à União⁷. Por este motivo, parte dos moradores não se dispôs a participar da entrevista.

Apesar deste fato, os procedimentos metodológicos desenvolveram-se de forma coerente e relevante, em que o pesquisador tornou-se mediador entre os saberes da comunidade e os estudos bibliográficos. Uniram-se essas duas esferas do conhecimento no intuito de entender as representações que as paisagens ferroviárias do município de Restinga Sêca/RS adquirem perante a memória da sociedade. Cumpre destacar que também foi realizada uma conversa informal com uma representante da Secretaria Municipal de Desportos, Cultura, Comércio e Indústria de Restinga Sêca/RS, na qual a mesma relatou que a preservação do patrimônio ferroviário, é uma das diretrizes da secretaria, porém o município ainda não possui propostas efetivas no âmbito da preservação ferroviária.

De posse dos dados obtidos por meio dos procedimentos metodológicos utilizados, procedeu-se à sistematização e interpretação das informações, agrupando-as por afinidades, independente da origem do procedimento metodológico. O resultado – exposto no último capítulo da dissertação - é a compreensão da transformação da paisagem ferroviária do município de Restinga Sêca/RS, de 1920 até os dias atuais, unindo-se os dados históricos e documentais pesquisados às informações narradas por aqueles que vivenciaram o apogeu e o declínio ferroviário. Porém, para auxiliar nessa compreensão, foi necessário realizar um levantamento sobre a contextualização histórico-espacial da ferrovia no Brasil, no estado do Rio grande do Sul e no município de Restinga Sêca/RS, que está sintetizada no próximo capítulo.

⁷ A RFFSA leiloou os terrenos obsoletos do entorno da estação de Restinga Sêca/RS, os compradores obtiveram créditos junto aos bancos da cidade para poderem adquirir os terrenos no leilão, porém, alguns ainda não quitaram sua dívida.

CAPÍTULO 3

O CONTEXTO HISTÓRICO-ESPACIAL DA FERROVIA NO BRASIL, NO RIO GRANDE DO SUL E EM RESTINGA SÊCA/RS

Não percamos mais tempo. Embarquemos de imediato nesse trem e apreciemos as belas paisagens. (CALLONI, 2009, p.21)

As paisagens ferroviárias são marcadas por constantes modificações, definidas pelo percurso do auge à decadência do transporte ferroviário em nosso país. A conformação da malha ferroviária brasileira condicionou-se a partir de forças, de modo particular, do poder da burguesia e do capital internacional que, intensamente, influenciaram e transformaram o território. Apesar de florescer o surgimento de inúmeros municípios, a ferrovia proporcionou também a decadência de outros que não foram “agraciados” com a passagem do trem, o que determinou mudanças na dinâmica espacial e cultural, em especial, no estado do Rio Grande do Sul. (IPHAE 2002).

Sob esta ótica, a ferrovia é um importante bem cultural que emana memória daqueles que participaram do processo ferroviário, formando identidades e paisagens significativas. Assim sendo, apresentar-se-á, neste capítulo, a contextualização histórico-espacial da ferrovia em nível nacional, estadual e no município de Restinga Sêca/RS, utilizando como principais referências o livro *Estradas de Ferro no Brasil: das primeiras construções às parceria público-privada*, de autoria de Márcio Rogério Silveira e a tese de doutorado intitulada *O pensamento utópico e a produção do espaço social: a Cooperativa de Consumo dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul*, de autoria de Luiz Fernando da Silva Mello.

3.1. A Rede Ferroviária Nacional: breve contextualização histórica

No Brasil, as ferrovias começaram a ser implementadas por volta de 1850 para consolidar e unificar o império, e desenvolver o mercado interno. Naquela época,

diversas transformações ocorreram no cenário político e econômico mundial que repercutiram no Brasil, proporcionando a construção de novas indústrias, instalações de companhias de mineração, de seguros, de gás, entre outras; e, em especial, os projetos ferroviários que foram instituídos para subsidiar o fluxo da exportação de café e o início dessa rudimentar industrialização. (IPHAE, 2002).

O primeiro documento oficial que relata a importância da construção de uma rede de transporte ferroviária no Brasil foi o decreto nº 101, de 31 de outubro de 1835. Posteriormente, surgiu a Lei nº 641, de julho de 1852, que concedia, pelo período de 90 anos a garantia de juros de 5% sobre o capital empregado, privilégio de zona de 33 Km com direito de explorar os recursos naturais ao longo da linha férrea e isenção de impostos para equipamentos ferroviários importados.

Apesar das grandiosas vantagens, poucas foram as companhias que se interessaram em investir na construção de ferrovias no Brasil, visto que era difícil economicamente construir uma rede ferroviária, pois a ocupação do território era dispersa, determinada por grandes distâncias entre as regiões produtoras e os portos. A solução mais rápida encontrada foi ligar por estradas de ferro os portos aos centros interioranos mais próximos. Seguindo esta lógica a primeira ferrovia brasileira foi

Inaugurada no dia 30 de abril de 1854, pelo seu construtor e empreendedor, o barão de Mauá na província do Rio de Janeiro, com 14,5 Km, entre o Porto Mauá, na Baía da Guanabara e a estação Fragoso, mais tarde chegando até a Serra da estrela em Petrópolis. (SILVEIRA, 2007, p.14).

Destaca-se que tanto no caso desta primeira estrada de ferro, como no caso da maioria das posteriores construções ferroviárias, os recursos eram provenientes do capital estrangeiro, somado a capitais internos públicos e privados, em geral derivados da monocultura do café. Em função disso, a interligação ferroviária, que se manifestou de forma mais intensa até 1870, foi entre a capital do império, o Rio de Janeiro, e as províncias mais desenvolvidas como São Paulo e Minas Gerais, pois o objetivo era transportar grandes volumes da produção nacional de café do interior ao litoral, e exportá-lo pelos principais portos da época.

A ampliação da malha ferroviária nestas regiões proporcionou a substituição dos transportes primitivos e o aumento da

velocidade e da quantidade de cargas transportadas, barateando e/ou incorporando novos produtos [...] O que assegurava uma maior precisão no horário, encurtando distâncias, diminuindo os custos e cooperando para a Divisão Internacional do Trabalho, aglutinadora, de um lado, dos detentores da tecnologia ferroviária, como a Inglaterra, Bélgica, entre outros; do outro seus dependentes, compradores de quase todos os materiais rodantes e permanentes necessários para a montagem das estradas de ferro, como o Brasil. (SILVEIRA, 2007, p.11)

O Brasil continuou não poupando esforços e iniciativas para conseguir financiamentos estrangeiros para construção das ferrovias, que culminou na “Lei 2.450, de 24 de setembro de 1873, que criou a subvenção quilométrica de 30 contos de réis por quilometro construído”. (SILVEIRA, 2007, p.16). Na realidade, tal processo refletia-se da seguinte maneira: o capital internacional tinha interesse em financiar as estradas de ferro no Brasil em troca da lucratividade, já que detinha o capital e a tecnologia ferroviária, e o Brasil necessitava disponibilizar tais vantagens a fim de atrair investidores para desenvolver o setor ferroviário e conseguir escoar sua produção. Sob esta lógica, a ferrovia foi se configurando em nosso país e contribuindo para consolidação da organização espacial de inúmeros municípios.

No período de 1873 a 1896, instaurou-se uma crise econômica mundial e, conseqüentemente, diminuiu a exportação do café brasileiro, posto que este produto para muitos países era considerado artigo supérfluo, sendo um dos primeiros produtos de redução em períodos de crise. Isso ocasionou a falência de vários estabelecimentos de créditos mantidos pela monocultura cafeeira, a citar: O Banco Nacional e o Banco Mauá. Contudo, mesmo durante a crise, a economia nacional não deixou de crescer, por meio da substituição de importações, que impulsionou uma nova fase político-econômica no país e fortaleceu o desenvolvimento do setor ferroviário. (SILVEIRA, 2007).

Este aumento do transporte ferroviário produziu uma certa modernização das estruturas, em especial urbanas, já que, no entorno das linhas ferroviárias, foram sendo introduzidas infraestruturas para atender a demanda da população que se

aglomerava nas proximidades das estações, contribuindo para a formação e desenvolvimento de diversas cidades e vilarejos. Apesar de ferrovia desenvolver inúmeras cidades, sua configuração não foi pensada de maneira planejada para formar uma rede ferroviária nacional integrada, que condiciona-se o fluxo de cargas e passageiros internamente e para os países vizinhos, o que predominava eram os interesses políticos regionais, geralmente relacionado a monocultura do café, aliados ao capital estrangeiro.

Em virtude disso, criou-se o Decreto 525, de 26 de junho de 1890, que determinava a necessidade de realizar um Plano Geral de Viação⁸ que previa aumento territorial de monoculturas, defesa do território e a ampliação de comunicação entre os estados e a capital da república, através do trem. Com essa finalidade a União iniciou uma fase de arrendamentos da malha ferroviária à gigantescas companhias estrangeiras, tais como: a *Great Western of Brazil Railway Company*, empresa inglesa; a *Companhia Auxiliaire dês Chemins de Fer au Brésil*, de grupos de investidores belgas, entre outras, que passaram a comandar e ampliar o transporte ferroviário no país. A partir da Primeira Grande Guerra mundial, em 1914, desencadeou-se uma crise comercial não só na Europa, mas também em vários outros países no mundo, dentre eles, o Brasil, que, conseqüentemente, teve que investir novamente em substituição de importações, o que acabou fortalecendo o desenvolvimento da industrialização interna. Soma-se a isso a notória parcela de imigrantes que aportaram como empresários, tornaram-se industriais e comerciantes, principalmente no sul do país, propiciando o surgimento de oligarquias regionais não vinculadas ao café. (SILVEIRA, 2007).

O país vivenciava uma nova dinâmica econômica, em que a indústria começava a ganhar um papel de destaque, especialmente após 1920, passou-se a privilegiar, de maneira mais efetiva, o crescimento do mercado interno, porém não abandonando a agroexportação. Estes fatores refletiram na rede ferroviária que, aos poucos, passou a ser encampada pelo governo federal e controlada, especialmente,

⁸ Convém destacar que o Decreto 862, de 16 de outubro de 1890, o Decreto 109, de 14 de outubro de 1892 e o Decreto 6.456, de 20 de abril de 1907 subsidiaram o Decreto 525, uma vez que foram criados e embasados somente na preocupação com o escoamento interno da monocultura. Somente a partir de 1912 é que o poder público começou a preocupar-se com o desenvolvimento dos transportes dos estados mais distantes do centro econômico do país como Amazonas, Mato Grosso e Região Nordeste, porém em pequena escala. (BRASIL, 1974).

pelos Estados, o que proporcionou uma certa interiorização do transporte ferroviário. (Figura 03).

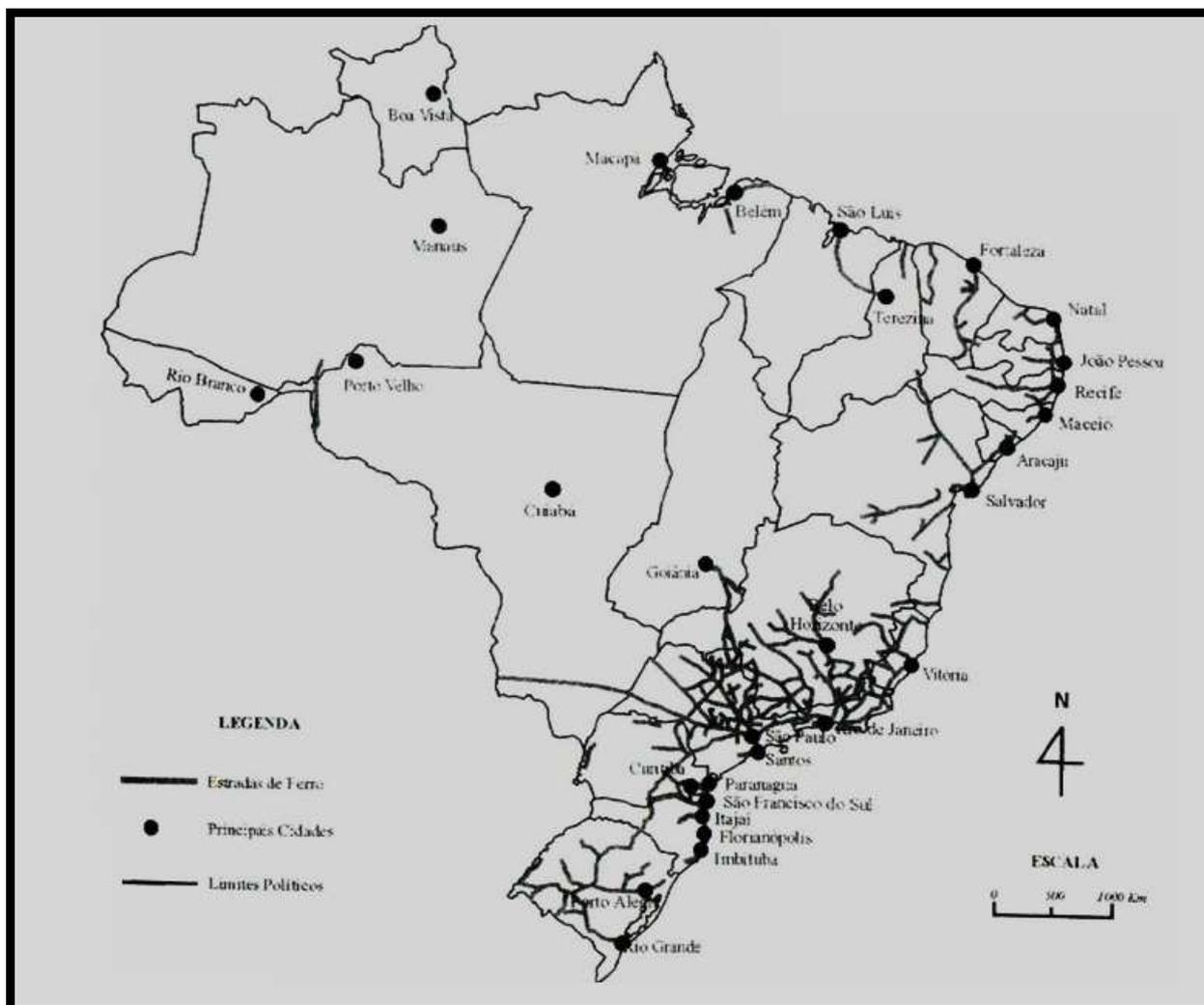


Figura 03: Mapa da malha ferroviária do Brasil em 1930, já encampada pela União, e controlada pelos estados, demonstra a interiorização do transporte ferroviário. Fonte: SILVEIRA, 2007.

A partir da década de 1930, iniciava-se um novo cenário em relação aos transportes no Brasil, uma vez que a preocupação do governo voltava-se para o rodoviarismo. Desde então, o governo lançou inúmeros planos para viabilizar e desenvolver o setor de transportes no país, por exemplo, em 1934 criou o Plano Geral de Viação que previa a interação entre vários modais a fim de integrar o

território brasileiro de maneira efetiva. Na tentativa de concretizar e rever o Plano Geral de 1934, foi lançado o Plano Nacional de Viação em 1951, para relatar que:

A extensão da rede ferroviária a zonas francamente povoadas e de escassa produção é contrária ao aumento da densidade do tráfego; que a ida das estradas de ferro a regiões inexpressivas, com a finalidade política e administrativa de integrar na comunidade brasileira populações que aí habitam, não tem a importância que antes apresentara, por que esta integração se opera pela aviação e pelo rádio; que o papel pioneiro de despertar essas zonas e aí criar riquezas, cabe às estradas de rodagem. (BRASIL, 1974, p.181).

Observa-se que o transporte ferroviário foi relegado, tanto que, neste Plano Nacional de Viação, ainda constava que a ampliação da rede ferroviária deveria ser priorizada apenas quando fosse importante para interligar sistemas regionais ou quando houvesse fortes interesses econômicos e/ou militares.

Neste contexto, o rodoviarismo ganhava impulso e o governo federal começava a preocupar-se com a racionalização e com a eficiência do modal ferroviário, lançando a proposta de unificar legal e administrativamente as estradas de ferro através da criação da Rede Ferroviária Federal. Em 1952, o projeto de criação da rede foi encaminhado ao Congresso e, depois da tramitação, foi aprovado em 1956, porém foi sancionado somente em 1957, pela Lei nº 3.115, que criou a Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA) estruturada em 12 superintendências e uma administração geral, sendo uma empresa de economia mista e de direito privado controlada pelo governo federal, possuidora e controladora das ferrovias e seus equipamentos existentes no país. (IPHAE, 2002).

No entanto, as diretrizes que prevaleciam dentro da RFFSA eram de suspender os ramais antieconômicos e de modernizar apenas trechos importantes, ficando descartada a ampliação total das linhas, ou seja, era uma tentativa de gerir e reorganizar as estruturas já existentes e não a ampliação do setor ferroviário. Em linhas gerais, conforme Mello (2010, p.107), “a criação da RFFSA, ao agrupar as viações estaduais e centralizar a administração, contribuiu para a descaracterização das peculiaridades regionais do sistema ferroviário” e colaborou para a defasagem no setor.

Na verdade, a Rede Ferroviária não funcionou como um sistema, já que não houve estruturas institucionais reguladoras que gerissem o setor de maneira satisfatória, uma vez que aos poucos crescia uma política neoliberal voltada ao sistema rodoviário em detrimento do transporte ferroviário⁹, até culminar, em meados da década de 1990, na privatização (por meio de concessão) da RFFSA. O resultado foi uma drástica mudança socioeconômica nos lugares que possuíam sua gênese histórica relacionada ao transporte ferroviário como é o caso do município de Restinga Sêca/RS.

A contextualização histórica nacional ferroviária, em linhas gerais, se projetou através da existência de um intenso jogo de interesse econômico, onde na maioria das vezes quem saiu ganhando foram as empresas estrangeiras/privadas que financiavam e subsidiavam os instrumentos ferroviários no país. Realmente a preocupação não se direcionou ao crescimento do setor para beneficiar a interação entre as regiões e as localidades. Soma-se a isso, a falta de visão em longo prazo dos governantes, que aos poucos, ajudaram para a desestruturação da RFFSA, que poderia ser uma grande empresa, incentivadora do crescimento econômico, em especial, pelo transporte de carga que pela estrada de ferro torna-se mais barato e prático.

3. 2 A Conjuntura do sistema ferroviário no Rio Grande do Sul

A história ferroviária do Estado do Rio Grande do Sul começou a ser desenhada no ano de 1866, época em que a assembleia da Província discutia sobre novas alternativas para resolver os problemas de escoamento da produção agrícola das regiões de colonização alemã do Vale dos Sinos. O resultado foi a implantação da primeira ferrovia que ligava Porto Alegre a Novo Hamburgo (1876) com a finalidade econômica de abastecer a capital e desenvolver a economia de tais colônias. (DIAS, 1986).

⁹ Mesmo assim, até a década de 1980, a ferrovia foi um importante fator de desenvolvimento regional, para os municípios pequenos que se interligavam diretamente com os núcleos urbanos regionais.

Verifica-se que, no estado, assim como em boa parte de toda a região Sul do país, o desenvolvimento ferroviário não se condicionou a favor da agroexportação, mas se direcionou a fortalecer economicamente locais de produção colonial mercantil. Intensificou, desse modo, a integração interna do território o que contribuiu para o surgimento de várias elites locais. Este fato é reforçado por Silveira (2007, p. 66) quando relata que

Enquanto nas regiões consideradas agroexportadoras, as redes ferroviárias formaram verdadeiros corredores de exportação, com os traçados ferroviários ligando o interior aos portos do litoral (interações espaciais internacional), no Sul, as regiões nas quais se estabeleceram as colônias, baseadas na pequena produção mercantil, foram mais bem servidas pelas vias de transporte ferroviário, pois essas eram/são mais integradas.

Pode-se dizer que a região sul, mais especificamente o Rio Grande do Sul, fugiu à tendência que predominava no Império e conseguiu consolidar uma rede ferroviária mais integrada, o que se deve não só ao tipo de colonização, mas também às condições climáticas e geomorfológicas do estado. Sob este viés, pode-se afirmar que a rede ferroviária do estado foi desenvolvida para suprir, primeiramente, um comércio interno regional e, em parte brasileiro somente com o passar dos anos, começou a preocupação com a exportação de produtos para os países vizinhos. Tal fato deve-se aos governos Rio-grandenses que se preocuparam com o planejamento de sua rede ferroviária regional.

O referido planejamento teve início a partir 1872, quando foi proposto ao império um Projeto Geral de uma Rede de Vias Férreas Comerciais e Estratégicas para a Província de São Pedro do Sul¹⁰ (atual estado do Rio Grande do Sul), que visava a desenvolver geoeconomicamente, povoar o território e assegurar as fronteiras meridionais, que até então estavam suscetíveis a possíveis ataques dos países platinos. (MELLO, 2010). Este projeto já previa a existência de uma “artéria principal” (DIAS, 1886, p.36), ou seja, uma estrada de ferro que ligasse a província de leste (capital) a oeste (fronteira com a Argentina), dela se ramificariam as demais estradas. Neste sentido, em dezembro de 1873, foi sancionado o decreto imperial

¹⁰ Projeto de J. Ewbank da Câmara.

5.500, autorizando os estudos e a exploração da estrada de Ferro Porto Alegre–Uruguaiana. Vale ressaltar que

O governo estava informado sobre a insuficiência das vantagens econômicas que a estrada apresentaria, uma vez que, em sua zona de influência, a população não ultrapassava os 135.000 habitantes, além da inexistência de uma atividade agrícola capaz de alimentar os trens com sua produção. A Ferrovia ligando Porto Alegre a Uruguaiana era um projeto essencialmente estratégico e não possuía condições de remunerar de imediato os capitais empregados nela. (DIAS, 1986, p.39).

Em longo prazo, após estimular um processo de povoamento, em especial às margens da linha, a estrada mencionada começaria a gerar lucratividade. Mediante esta expectativa, em 1877, a Ferrovia Porto Alegre-Uruguaiana principiou a ser construída. Na época, também foi implantada a Estrada de Ferro Barra do Quaraí – Itaqui, mais tarde, estendida até São Borja; a Estrada de Ferro Rio Grande – Bagé, autorizada para a construção em 1873, tinha a denominação de “tronco Sul”, justamente porque fora projetada para a integração entre as duas das principais cidades da região Sul do estado e, por último, a Estrada de Ferro Santa Maria – Marcelino Ramos, cuja construção foi concluída em 1910. (IPHAE, 2002).

Todas as estradas do estado tiveram a sua origem durante o regime imperial e, no transcorrer de suas construções, sofreram os efeitos de agitações políticas e anseios revolucionários que retardaram, prejudicaram e de certa maneira, encareceram as obras. (AMARAL, 1974). Com o passar do tempo, contudo, a malha ferroviária do Rio Grande do Sul foi se desenhando e configurando dinamicamente o território (Quadro 01).

Sabe-se que no sul do país a ferrovia beneficiou o povoamento, visto que a comunicação ferroviária do estado viabilizou o surgimento de inúmeras cidades e municípios, principalmente no centro do estado, um exemplo representativo é município de Restinga Sêca/RS que teve a sua origem associada à doação de sesmarias, mas se desenvolveu a partir da construção da estrada de Ferro Porto Alegre - Uruguaiana, no trecho da linha entre Cachoeira do Sul - Santa Maria, que foi inaugurado em 1885, com as seguintes estações: Ferreira, Jacuí, Estiva, Arroio do Só, Camobi, Otaviano Lima e Santa Maria. Dentre elas, duas encontram-se no município de Restinga Sêca/RS: Jacuí e Estiva. (IPHAE, 2002).

Quadro 01: Estradas de Ferro do Rio Grande do Sul: trechos e inaugurações.

ESTRADAS DE FERRO	TRECHOS	ANO DE INAUGURAÇÃO
Porto Alegre – Novo Hamburgo	Porto Alegre - São Leopoldo	1874
	São Leopoldo - Novo Hamburgo	1876
Porto Alegre – Uruguaiana	Porto Alegre - Cachoeira	1883
	Cachoeira - Santa Maria	1885
	Santa Maria - Cacequi	1890
	Cacequi - Alegrete	1907
	Alegrete - Uruguaiana	1907
Rio Grande – Bagé - Cacequi	Rio Grande - Bagé	1884
	Bagé - Cacequi	1900
Santa Maria – Marcelino Ramos	Santa Maria - Cruz Alta	1894
	Cruz Alta - Passo Fundo	1898
	Passo Fundo – Marcelino Ramos	1910

Fonte: MELLO, 2010.

Org.: Heliana de Moraes Alves, 2013.

Além das duas Estações, em 1895, foi erguida à margem da Ferrovia Porto Alegre-Uruguaiana, no quilometro 265, uma Caixa D' Água para abastecer os trens, a partir daí, erigiu-se a cidade de Restinga Sêca/RS. Apesar dos trens reabastecerem as suas caldeiras, os habitantes e os comerciantes da região não podiam desembarcar seus produtos, o que causava vários transtornos, pois eles eram desembarcados na estação de Estiva ou de Arroio do Só, e deveriam percorrer longo e cansativo trajeto até chegarem aos seus estabelecimentos. Tendo em vista os citados transtornos de locomoção, ao final de 1898, configurou-se uma comissão que reivindicava a construção da estação Ferroviária nas proximidades da Caixa D' Água. O movimento foi vitorioso e, em 29 de julho de 1899, deu-se a construção da estação de Restinga Sêca. (OLIVEIRA, 2001).

Sabe-se que todas as ferrovias do território sulriograndense eram administradas por diretorias independentes (financiadas com capital estrangeiro) vinculadas ao governo provincial até 1898, momento em que a história ferroviária da

província adquire uma nova dinâmica, pois a Ferrovia Porto Alegre – Uruguaiana foi arrendada para a empresa belga *Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil*¹¹, que tinha como finalidade explorar os trechos já construídos e realizar os prolongamentos e ramais ainda pendentes. (AMARAL, 1974; MELLO, 2010). Dias (1986, p.110) menciona que, durante os primeiros meses de arrendamento com os belgas, “o desempenho financeiro da Estrada de Ferro Porto Alegre – Uruguaiana constituiu-se num valioso instrumento para a formação da viação férrea do Rio Grande do Sul”.

O resultado deste desempenho condicionou novos contratos com a empresa que transferiram todas as ferrovias gaúchas para o controle da empresa belga. A partir de então, os escritórios da empresa transferiram-se para Porto Alegre e Santa Maria, assim como as oficinas ferroviárias, o que concedeu a Santa Maria (Figura 04) a posição de centro ferroviário do estado, já que se formou ali um entroncamento ferroviário estratégico, visto que esta cidade estava protegida e distante das fronteiras e sua posição geográfica tornou-a um excelente centro de apoio logístico ferroviário. Desde então, a ferrovia começou a ganhar destaque no cenário gaúcho, ultrapassando o caráter de meio de transporte e desempenhando uma função social com o surgimento de vilas de trabalhadores.

¹¹ A *Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil* uma das empresas pertencente a importante *Compagnie Générale des Chemins de Fer Secondaire*, com sede em Bruxelas, e exercia relevante papel na implantação e exploração de serviços ferroviários dentro e fora da Europa.

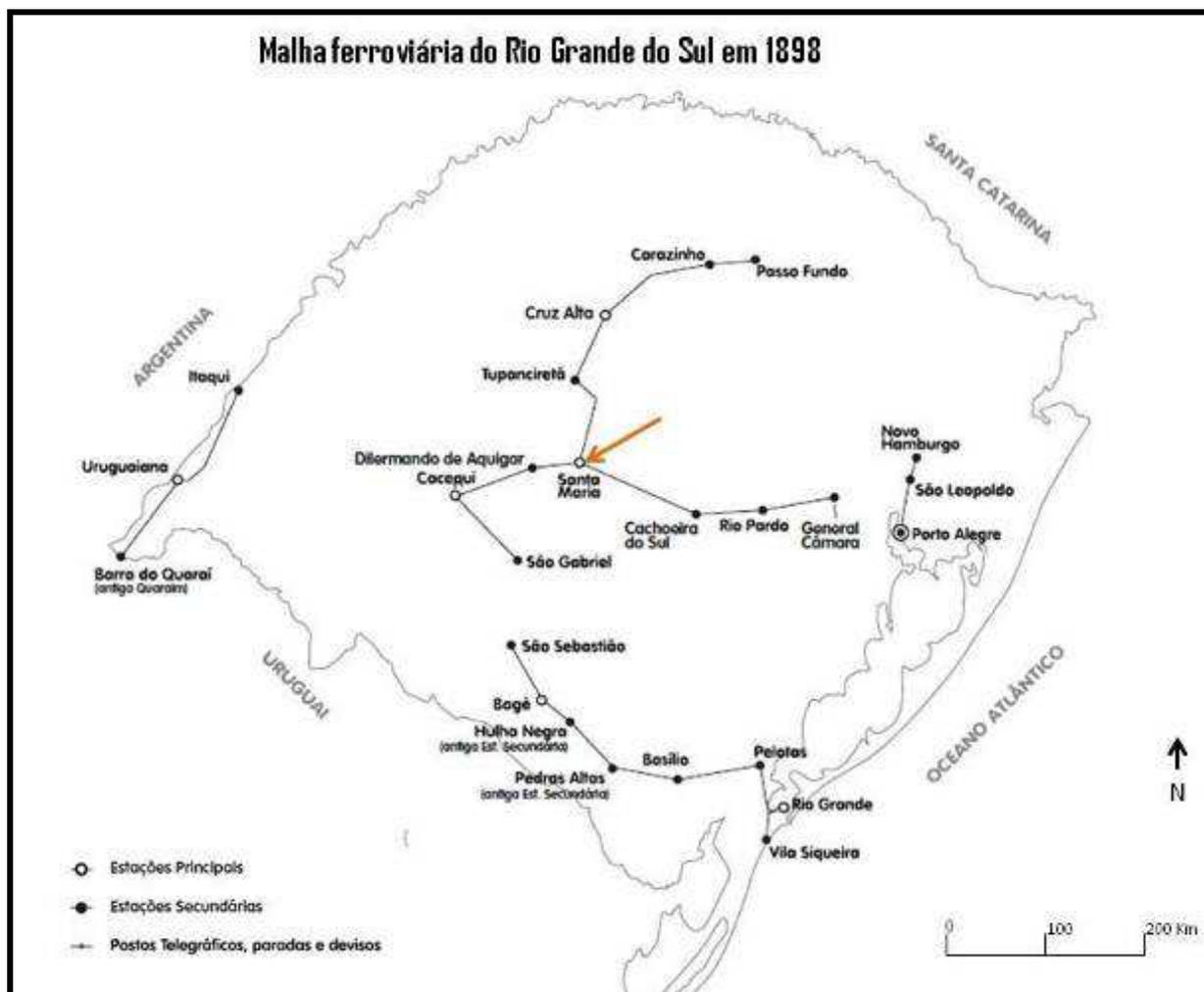


Figura 04: Mapa da malha ferroviária do estado do Rio Grande do Sul, em 1898, em destaque Santa Maria, que já era um entroncamento ferroviário e que se fortaleceu a partir da administração da empresa belga *Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer au Brésil*, tornando-se um ponto geoestratégico muito importante do estado.

Fonte: Mello, 2010.

Entende-se que a empresa belga proporcionou um desenvolvimento da rede ferroviária no estado, no entanto também foi agente degradante da paisagem, uma vez que a lenha era o principal combustível que predominava na indústria, na navegação e no sistema ferroviário do estado. A companhia, em consequência disso, “devastou matas circundantes aos trilhos”. (DIAS, 1986, p. 109). A empresa não se preocupou em planejar e realizar um estudo para extração de madeira a fim de beneficiar o abastecimento por longos anos, o que importava, para época, era a maior quantidade de madeira e não a qualidade e o beneficiamento. Isso contribuiu para degradação ambiental do entorno das linhas ferroviárias.

Além disso, a *Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil* não planejou suas construções ferroviárias de acordo com as especificidades de cada local, causando assim, intensas reformas e obras que atrapalhavam o fluxo de trânsito. Mesmo assim, em 1905, por meio de concorrência pública a empresa arrendou novamente a rede ferroviária gaúcha, comprometendo-se com o governo republicano a corrigir o traçado deficitário, construir pontes e viadutos, preocupar-se com novos ramais e com velhos projetos não concretizados. Desde então, a rede formada passou a ser chamada de Viação Férrea do Rio Grande do Sul, apesar de ainda ser comandada pelos belgas. (DIAS, 1986).

Porém, Mello (2010, p.103) aponta que

Entre 1911 e 1919, a empresa norte-americana *Brazi Railway Company* - interessada em implantar um sistema ferroviário que abrangesse todo país que detinha diversos monopólios -, assumiu o controle acionário da *Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil* que então se encontrava endividada frente a seus acionistas e sem capacidade de investir em melhoramentos.

Mello (2010) reitera ainda que no período de gerenciamento da empresa norte-americana, a viação ferroviária do estado passou por turbulentas greves de trabalhadores, já que surgiram inúmeras cooperativas e sindicatos de ferroviários, que reivindicavam melhores condições de trabalho. Somou a isso, o tumultuado período da Primeira Guerra Mundial que bloqueou a entrada do capital estrangeiro e aumentou a necessidade de desenvolver o mercado interno, o que aumentou a necessidade de um transporte ferroviário mais eficiente. Neste cenário efervescente, os belgas reassumiram, em 1919, o controle da companhia, no entanto não conseguiram mecanizar as linhas, as condições dos equipamentos ferroviários era precária e ocorriam muitos acidentes. O resultado foi a encampação da Viação Férrea do Rio Grande do Sul pela União e o seu arrendamento para o governo do estado, no ano de 1920¹², o qual passou a geri-la.

Esta estratégia do governo favoreceu melhorias na infraestrutura da rede e a regularização do tráfego de trens, assim como o aumento de oficinas, estações,

¹² A encampação da Viação Férrea do Rio Grande do Sul pelo Governo da União foi firmado mediante acordo provisório em 29 de março de 1920 e posteriores decretos do mesmo ano, culminando com o Decreto 15.438, de 10 de abril de 1922 que tratava da consolidação dos termos de encampação da Viação Férrea e sua transferência em arrendamento ao estado do Rio Grande do Sul.(MELLO, 2010).

armazéns, indústrias, galpões e outros estabelecimentos relacionados a ferrovia em todo o estado. Mesmo assim, estrategicamente no final da década de 1950, o governo federal encampou novamente as estradas de ferro de todo o país e criou a RFFSA, incluindo a Superintendência Regional de Porto Alegre (SR6) que administrava as ferrovias gaúchas, que eram divididas em quatro distritos de produção. Ao todo, a SR6 possuía, em média, 8.000 empregados, sendo a maior empresa em números de funcionários do estado, funcionários que, em sua grande maioria, eram organizados sindicalmente e reivindicavam seus direitos junto a União. (RFFSA, 1984)

Entretanto, a unificação legal e administrativa das estradas de ferro do país nunca funcionou como um sistema por não haver uma estrutura institucional e regulatória satisfatória. Some-se a isso o incentivo político ao desenvolvimento do rodoviarismo que determinou ao Rio Grande do Sul

um importante produtor de alimentos e de matérias-primas a ficar dependente de rodovias para o escoamento de suas safras. A crise mundial de combustíveis líquidos, agravada a partir de 1973 e que afetou sensivelmente os países periféricos, demonstrou a fragilidade da economia gaúcha: sua produção encontrava maiores obstáculos para competir no mercado brasileiro e no internacional, pois os preços eram inflacionários pelas constantes altas do frete rodoviário. Por outro lado, a busca de melhores alternativas esbarra na inexplorada capacidade hidroviária e no deficiente sistema ferroviário. (DIAS, 1986, p. 19).

Nota-se, então, que o estado, já na década de 1970, dependia das rodovias, visto que governo brasileiro incentivava o transporte rodoviário - por inúmeros motivos já referidos - o que culminou na extinção do transporte para passageiros, em 1996, no sul do país e o arrendamento para América Latina Logística (ALL). Com base no exposto, é possível identificar que a evolução espacial da ferrovia no Rio Grande do Sul (Figura 05) foi marcada por intensas ações estratégicas que proporcionaram a configuração de rede estadual integrada, porém hoje encontra-se desestruturada e voltada a lucratividade do setor privado.

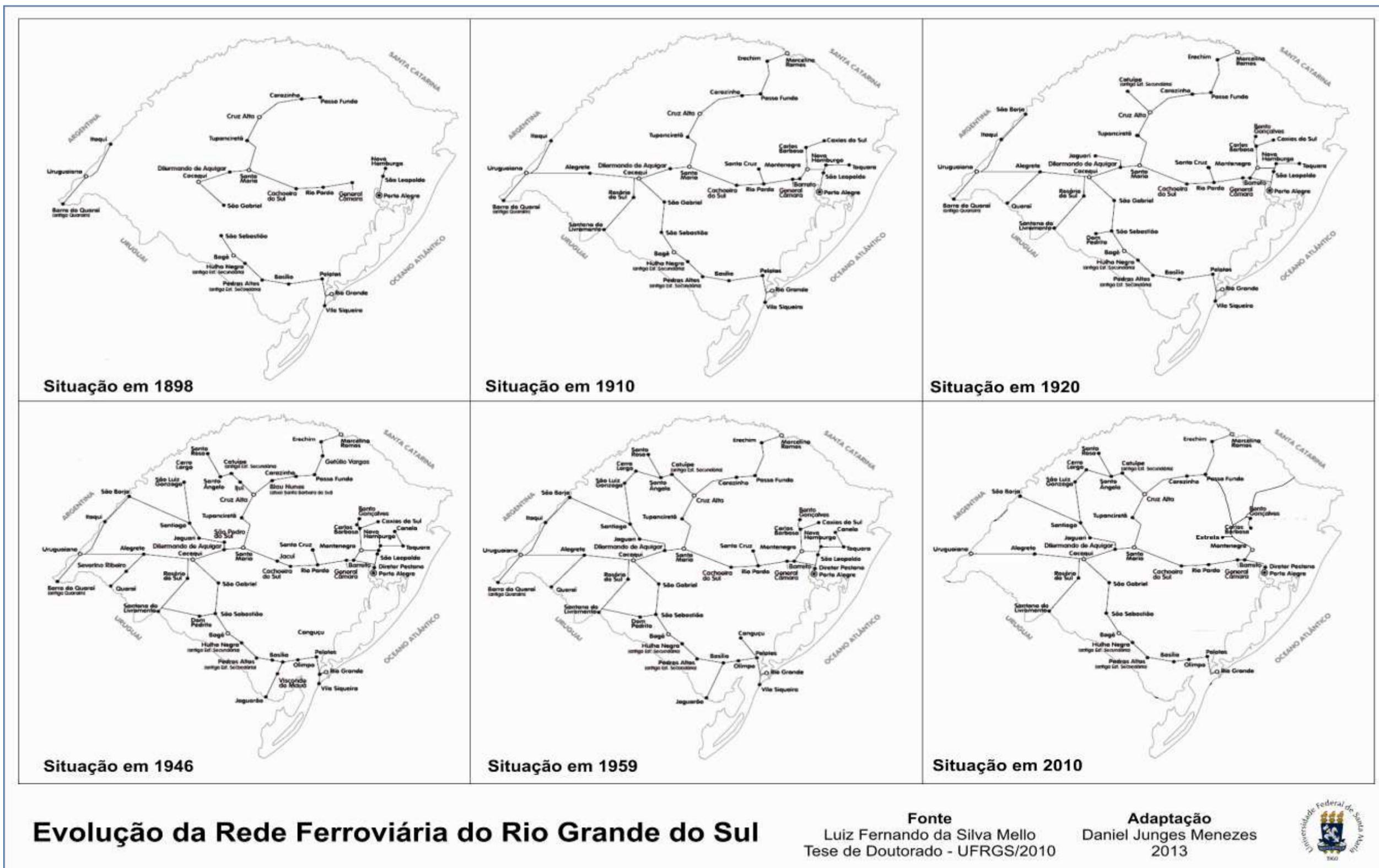


Figura 05: Representação da evolução histórica da ferrovia no Rio Grande do Sul. Observa-se a situação em 1898, em que a malha ferroviária já estava sendo administrada pela Companhia Belga *Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil*. Em 1910, as principais linhas ferroviárias já concluídas. No ano de 1920, o governo gaúcho assumiu o controle, da já então, denominada Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Em 1947, desenvolvimento das linhas ferroviárias que ainda eram administradas pelo governo estadual. Situação em 1959, reversão da VFRGS à RFFSA. A situação em 2010 demonstra o domínio da América Logística Malha Sul e a substancial diminuição das linhas em uso se comparadas com os anos anteriores. Fonte: original MELLO, 2010, adaptado para este trabalho por Daniel Junges Menezes, 2013.

3.3 O último apito do trem de passageiros: o fim da RFFSA

“[...] Estamos chegando no horário do fim.
Não tenho mais trilhos nos campos aberto,
Nem postes correndo na minha janela.
A vida é um vagão e eu sou o passageiro
e desce, comigo na minha bagagem,
ou outra que vem, a coisa mais triste que Deus pôs na Terra:
a agonia do som do apito do trem”¹³
(LEAL, José Machado, 2010)

No decorrer da década de 1980, o Brasil passou por crises político-econômicas, especialmente com o fim do “milagre econômico” e com o desmantelamento do regime militar, o que causou problemas financeiros, operacionais e administrativos na RFFSA, visto que a malha ferroviária brasileira, desde o seu início, não teve um planejamento adequado. (MAIA, 2009). O que faltou foi empreendedorismo e um olhar em longo prazo dos governantes que não investiram em melhoramento, expansão e eficiência logística da malha, fazendo com que se formassem fragmentos de uma rede nacional, ou seja, várias redes regionais que não se inter-relacionam de maneira efetiva.

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, como já foi referido, que, ao invés disso, beneficiou a implantação do sistema rodoviário, em detrimento do ferroviário, o que resultou na desativação de muitas ferrovias, fazendo com que a RFFSA perdesse a sua função original. (MONASTIRSKI, 2010).

Na realidade, o governo federal, por questões políticas e econômicas, colocou-se a favor da desestatização das empresas nacionais e iniciou o sucateamento da RFFSA, reduzindo drasticamente os investimentos estatais destinados à manutenção do setor ferroviário. Além disso, o governo impunha, em seus discursos, uma imagem da ineficiência e da incapacidade do setor ferroviário frente ao rodoviário,

¹³ Poema que relata a defasagem da rede ferroviária no Brasil após o arrendamento para o capital privado.

introduzindo a ideia de que a concessão das estradas de ferro seria a única saída para desonerar os cofres públicos dos elevados encargos operacionais da ferrovia.

O governo federal reforçava, sobretudo, que os investimentos privados trariam uma maior eficácia na logística ferroviária, posto que haveria uma maior ingestão de capital em infraestrutura, fomentando diversos empreendimentos industriais e comerciais ligados ao transporte ferroviário. Isso fez com que a população se posicionasse a favor da concessão. Estes fatos levaram, em meados da década de 1990, ao arrendamento de parte de malha ferroviária federal para inúmeras concessionárias privadas (Figura 06), que a ocupam para o transporte de carga, que é mais rentável, determinando, como consequência, a desativação de grande parte do transporte ferroviário para passageiros¹⁴.

É oportuno frisar que, conforme Silveira (2007, p.104), o arrendamento da malha ferroviária brasileira vai ao encontro dos interesses “de grandes corporações econômicas estrangeiras e nacionais, que tinham intenção de assumir as empresas públicas por preços simbólicos, sem regras, sem limites de ganhos e sem compromisso social”. Tal situação é decorrente da não criação de uma política nacional de concessão, prevalecendo os interesses do capital privado, visto que a única exigência era que as concessões fossem realizadas mediante licitações, de acordo com o Projeto de Lei nº 2.569 de 1989, a maior parte delas foi realizada mediante leilão.

O primeiro leilão foi da malha oeste, em março de 1995, e o último da Fepasa no final de 1998. As estradas de ferro reunidas na Rede Ferroviária S/A foram vendidas por 1,5 bilhões (exceção da Fepasa), menos da metade do valor da dívida, de 4 bilhões, que o segmento acumulou[...] Esses valores divulgados seriam fictícios, pois houve apenas uma entrada de 10% a 15% (só na malha sudeste que o valor foi de 30%), e o valor restante será pago em 30 anos, sem correção para saldo devedor, isto é, com atualização apenas das prestações trimestrais. O arrendamento também será pago pelas concessionárias ao longo do período de concessão. (SILVEIRA, 2007, p.105).

¹⁴ Importante ressaltar que ainda existe o transporte ferroviário de passageiros, realizado em pequena escala, em especial servem de transporte coletivo público nos grandes centros metropolitanos, por exemplo, as linhas de metrô. Existem também as ferrovias destinadas ao turismo, em destaque no país a Estrada de Ferro Corcovado/RJ (extensão de 4 Km); a Estrada de Ferro Campos do Jordão/SP (47 Km); e a Estrada de Ferro de São João Del Rey a Tiradentes/MG (13 Km). Além disso, há roteiros turísticos e ferroviários na Serra gaúcha, na Serra da Graciosa/PR e nas linhas da ferrovia Tereza Cristina/SC, entre outros. (SILVEIRA, 2007, p. 135).

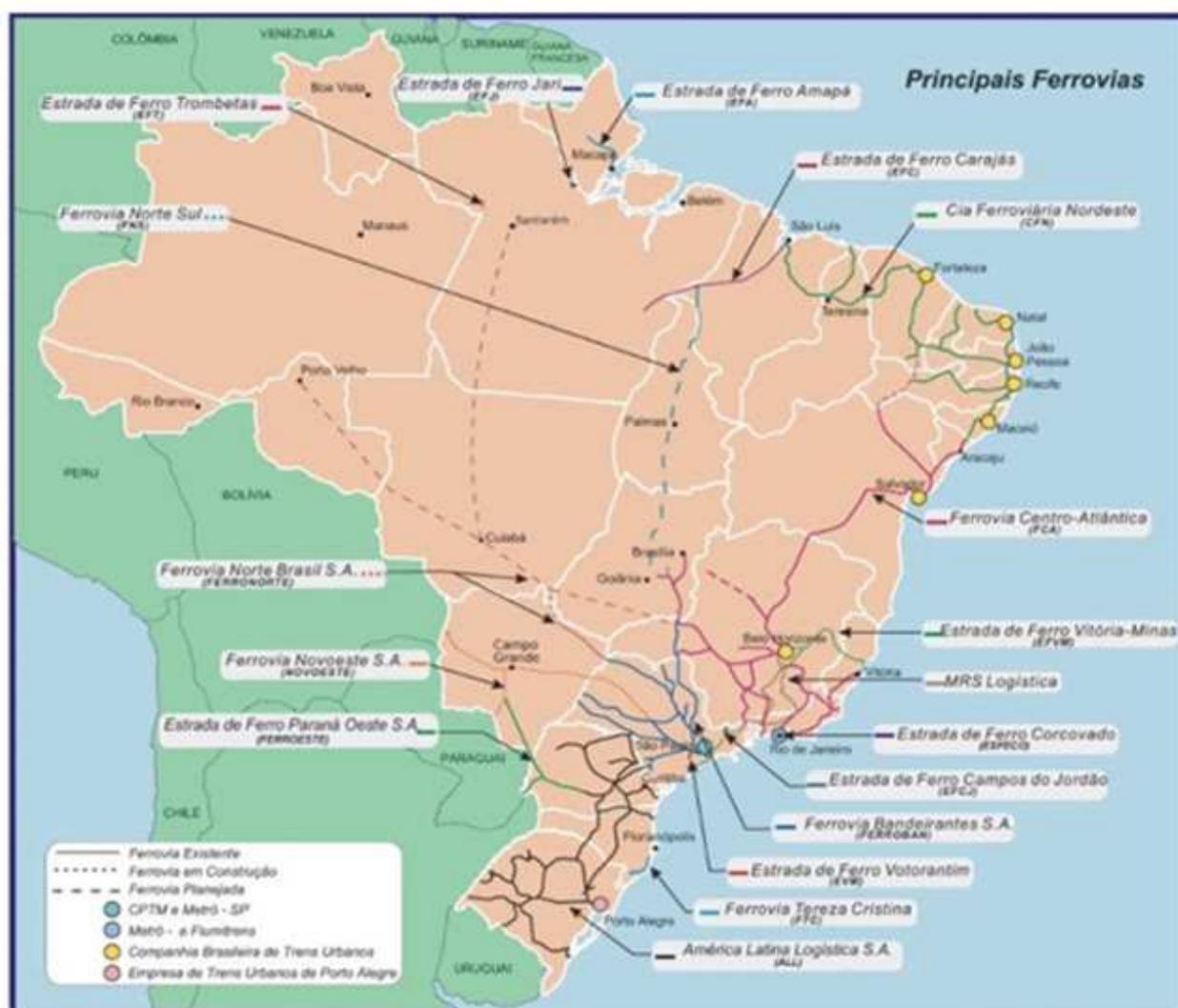


Figura 06: Mapa da malha ferroviária Brasileira atualmente em funcionamento, com as suas respectivas concessionárias administradoras.

Fonte: <http://cfvv.blogspot.com.br/2011/08/desmandos-em-concessoes-ferroviarias.html>. Acessado em: 30 de janeiro de 2013.

Em síntese, a entrega da RFFSA¹⁵ ao setor privado transformou a estrutura ferroviária nacional, levando-a ao sucateamento, uma vez que contratos de arrendamento foram simples e cheio de falhas, de tal forma que ocasionaram.

¹⁵ A RFFSA ficou possuindo, após as concessões, diversos ativos não operacionais, como por exemplo, estações já desativadas, terrenos, móveis, entre outros, que não foram incluídos nos arrendamentos. Isso porque, parte destes bens estava sem documentação regularizada, mas mesmo assim passado alguns tempo o governo federal colocou este patrimônio a venda para pagar dívidas da rede, a citar: com INSS (Instituto Nacional de Seguridade Social), com o FGTS (Fundo de garantia por Tempo de Serviço) com o ICMS (Imposto Sobre Mercadoria e Serviços) e outros encargos trabalhistas. Porém, ainda hoje, há imóveis e terrenos considerados da RFFSA, no entanto como a mesma foi dissolvida pelo Decreto nº 3.277, de setembro de 1999 (alterado pelos seguintes: Decreto nº 4.109, de 30 de janeiro de 2002; Decreto nº 4.839, de 12 de setembro de 2003 e pelo Decreto nº 5.103, de 11 de julho de 2004) estes bens ficaram a cargo do Ministério dos Transportes. No entanto, atualmente

demissões em massa, aumento do número de acidentes por fadiga entre os trabalhadores; desativação de importantes trechos regionais, com redução da malha; concentração de carga – muitos vagões por máquina; formação de monopólio das empresas. (SILVEIRA, 2007, p.170)

Pode-se considerar que os arrendamentos aconteceram de maneira equivocada, já que a União não fiscalizou a administração deste serviço de maneira efetiva. Grande parte da malha ferroviária do sul foi arrendada, pelo período de 30 anos, para a empresa ALL, a partir de então, o sistema ferroviário passou a não realizar o transporte de passageiros e a privatizar o transporte de carga no Estado.

Em 2008, por meio de deliberação, a diretoria da Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT) permitiu a alteração da denominação social da companhia que passou a ter quatro denominações de acordo com a região a qual atua: América Latina Logística Malha Norte (ALLMN); América Latina Logística Malha Oeste (ALLMO); América Latina Logística Paulista (ALLMP) e a que interessa a este trabalho, a América Latina Logística Malha Sul S.A (ALLMS). (Figura 07).



Figura 07: Mapa da distribuição da malha ferroviária administrada pela América Latina Logística Malha Sul (em vermelho), no ano de 2013. A empresa tem o monopólio do transporte ferroviário na região sul do Brasil.

Fonte: Declaração de Rede 2013 da empresa ALLMS, elaborado pela ANTT.

existem inúmeros impasses sobre o patrimônio que foi vendido, assim como com os bens que não foram vendidos, mas encontram-se na área de domínio das concessionárias. (SILVEIRA, 2007).

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 conservá-la em boas condições de uso. Diante disso, um dos valores que a empresa divulga nas suas campanhas promocionais é “responsabilidade com a comunidade e com o meio ambiente”. (ALL, 2013). Além disso, a empresa mantém um programa que visa à recuperação dos bens operacionais junto ao Instituto ALL, associado a parcerias com o poder público, na perspectiva de desenvolvimento sociocultural das regiões onde opera. Porém, existem poucos projetos desenvolvidos pela empresa que visam à preservação da identidade das pequenas comunidades, principalmente pela grande quantidade de ferrovias que a mesma administra em torno de 16 mil quilômetros de linhas ferroviárias em todo o Brasil. Inúmeras comunidades de municípios pequenos que possuíam uma identidade cultural com a ferrovia não foram valorizadas, já que estações que não são consideradas lucrativas para a empresa foram abandonadas ou nem entraram no contrato de concessão¹⁶.

Além dos bens operacionais, a ALLMS, é responsável por administrar e preservar a faixa de domínio que é de 15 metros das margens da ferrovia, de acordo com a Lei nº 6766/79. Nesta área, não podem haver construções residenciais e comerciais. No entanto, há a existência de inúmeras estações e galpões ferroviários que ficam dentro desta faixa de domínio da empresa e que foram construídos há mais de cem anos. Esta realidade cria inúmeros impasses, já que a maior parte destes bens não são utilizados pela empresa, deveriam ser preservados. Com isso, tem-se um jogo político de interesses, onde tanto o poder público quanto a empresa não assumem suas responsabilidades, permitindo que exista uma grande quantidade de imóveis, como estações, galpões e depósitos ociosos, sem manutenção, expostos à deterioração, que se acham espalhados em todo o Estado do Rio Grande do Sul. Salienta-se que existem projetos de preservação do patrimônio ferroviário, que são ações conjuntas do Estado ou da União com a ALLMS, porém são poucos. Existem também alguns municípios que conseguem algumas licenças para poderem realizar projetos de revitalização dos bens ferroviários, através de desapropriações.

¹⁶ Salienta-se que os bens que não foram arrendados, em especial, estações que não possuíam um caráter lucrativo ao poder privado, ficaram aos cuidados da RFFSA, que foi extinta e, agora, passam a ser da União.

A realidade é que “[...] muitos trilhos foram arrancados, estações abandonadas, trens enferrujados e o pior, milhares de trabalhadores perderam seus empregos e tiveram a memória e a identidade ameaçadas”. (MAIA, 2009, p.01-02). Observa-se, então, que 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, p.445) assegura que a defasagem do sistema ferroviário transformou até mesmo a “paisagem sonora” de quem andava de trem e/ou 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 e agora não mais.

Observa-se que o setor ferroviário gaúcho que formava uma rede integrada tornou-se uma rede desestruturada, que atende somente os anseios de lucratividade do setor privado, não valorizando os pequenos municípios, que não podem carregar nem desembarcar mercadorias, apesar de possuírem plataforma e estações propícias para isso. Estes municípios, em especial Restinga Seca/RS, que antes eram identificados social e economicamente pela presença do transporte ferroviário, hoje sofrem com a precariedade de seu patrimônio ferroviário, e lamentam ao ver trem só passar!

3.4 O contexto histórico e os principais bens ferroviários do município de Restinga Sêca/RS

O trem transportava riqueza. E, igualmente importante, o trem era um veículo de emoções. (VIANA, 2006)

Junto à ferrovia Porto Alegre–Uruguaiana, no trecho Cachoeira do Sul- Santa Maria (1885), está enraizada a história cultural, social e econômica do município de Restinga Sêca/RS. A ferrovia é um importante bem histórico que emana memória daqueles que participaram do processo ferroviário, formando identidades e paisagens ferroviárias significativas, em especial nos locais que foram símbolos do sistema ferroviário. O município possui três núcleos de incipiente urbanização - pelo menos

nos áureos tempos da ferrovia no município 1920 a 1970 - influenciados pelo desenvolvimento ferroviário, a citar: Localidade de Jacuí, Localidade da Estiva e a cidade de Restinga Sêca/RS. Diante disso, este tópico, refere-se a alguns apontamentos sobre a história e as modificações dos bens ferroviários, em especial, do entorno das estações, do município em questão, sobretudo com o arrendamento dos aparatos ferroviários.

De acordo com Silveira ([1990], p.01), a localidade de Jacuí, pertencente ao município de Restinga Sêca/RS, teve origem a partir da construção da Ponte do Império sobre o Rio Jacuí. Historicamente, na Província de São Pedro do Rio Grande do Sul, após a pacificação em Ponche Verde (Revolução Farroupilha), o então Barão de Caxias, sob o decreto de 08/04/1846, encaminhou o projeto da construção de uma ponte sobre o Rio Jacuí, entre a confluência de seus afluentes Vacacaí e Vacacaí - Mirim (região que, na época, fazia parte do município de Cachoeira do Sul), para facilitar o transporte de charque pelo interior da província. No entanto, a obra só começou em 1849 e foi inaugurada em 1871, ou seja, 22 anos após o início de sua construção. Infelizmente, a Ponte do Império somente funcionou por 23 anos (1871 - 1894), pois, na Revolução Federalista, iniciada em 1893, ela foi parcialmente queimada, e nunca mais recuperada, ficando em ruínas. (Figura 08).



Figura 08: Fotografia das ruínas da Antiga Ponte do Império, sobre o Rio Jacuí, utilizada para o transporte, especialmente, de charque para o interior do estado do Rio Grande do Sul (na época, Província), de 1871 a 1894.

Fonte: Heliana de Moraes Alves, 2012.

No mesmo período, mais especificamente em 1877, começou a ser construída a estrada de Ferro Porto Alegre – Uruguaiana para integrar a capital da província e a fronteira com a Argentina. O estudo para a sua construção foi minucioso e levou em consideração caminhos e trajetos já utilizados para o transporte do charque. As análises culminaram, em 1885, com a configuração do trecho ferroviário Cachoeira do Sul- Santa Maria e, assim, na construção de uma ponte ferroviária sob o Rio Jacuí (Figura 09), bem próxima à antiga Ponte do Império, pois naquela região a profundidade do rio beneficiou a sua construção.



Figura 09: Fotografia aérea da Ponte Ferroviária (indicação amarela) que retrata a enchente do rio Jacuí, ano de 1941. Esta ponte foi construída em 1885 sobre o Rio Jacuí, hoje é um importante patrimônio ferroviário que está em uso pela empresa ALLMS.

Fonte: Acervo pessoal de Carlos Silveira.

As estações são bens emblemáticos da ferrovia, em destaque, a estação Jacuí (Figura 10), distante um quilometro da ponte ferroviária, inaugurada no dia 13 de novembro de 1885, que proporcionou um adensamento populacional ao seu redor, configurando o surgimento do “povoado-estação Jacuí”. A dinâmica de embarque e

desembarque na estação propiciou visibilidade ao local, assim beneficiando o comércio e a instalação de pequenas indústrias. No entanto, o que provocou, efetivamente, um adensamento populacional e uma dinâmica urbana à paisagem do povoado foi a instalação de uma Oficina Telegráfica da Ferrovia e também um depósito de locomotivas, entre as décadas de 1920 e 1930, visto que, junto com as instalações materiais, veio um contingente considerável de funcionários especializados. (Figura 11).



Figura 10: Fotografia da estação de Jacuí, construída em 1885, determinando, assim, um incipiente processo de urbanização local, pois a ferrovia interligava esta localidade diretamente a capital do estado. A estação viabilizou, também, o embarque e desembarque de mercadorias e pessoas, tornando-se um palco para intensas relações culturais. Fotografia de meados da década 1980.

Fonte: Acervo da Prefeitura Municipal de Restinga Sêca/RS



Figura 11: Fotografia da enchente do ano de 1941, no povoado de Jacuí, registra a configuração urbana, existente na época, em destaque a estação Jacuí (indicação vermelha) e o depósito de locomotivas das Oficinas Ferroviárias (indicação amarela).

Fonte: Acervo Fotográfico de Carlos Silveira.

No entanto, em meados da década de 1960, o processo urbano começou a estagnar-se, visto que a Oficina Telegráfica da Ferrovia e o depósito de locomotivas foram transferidos para outra cidade do Estado, por razões geopolíticas e históricas. Por outro lado, com o passar dos anos, a Rede Ferroviária entrou em decadência, por causa do incentivo político e econômico direcionado sobremaneira ao transporte rodoviário, o que culminou na desativação dos trens de passageiros, em 1996. Mesmo assim, a memória dos tempos áureos da ferrovia fica exposta nas construções antigas que resistem ao tempo e nas lembranças dos que viveram aquele período.

A estação ferroviária da Estiva (Figura 12) é outro importante bem ferroviário do município, foi inaugurada no mesmo dia que a estação de Jacuí, em 13 de novembro de 1885. A estação da Estiva é de pequeno porte, no entanto propiciou o desenvolvimento de um pequeno vilarejo em seu entorno, o qual era conhecido pelo movimento social intenso nos finais de semana, sobretudo, nos domingos, visto que os moradores, que tinham suas residências distante da estação, vinham, naquele dia, para reencontrar os parentes, os amigos e, principalmente, ver o passar dos trens que

era uma atração na época. A estação era um centro de encontro, e também comercial, pois ali se alojavam os armazéns de maior movimento da localidade.



Figura 12: Fotografia da estação de Estiva, construída em 1885, possibilitou o desenvolvimento comercial e o escoamento da produção agrícola desta localidade. Fotografia sem data definida. Fonte: Acervo da Prefeitura Municipal de Restinga Sêca/RS

Portanto, apesar de ter configurado um pequeno povoado, sem infraestruturas industriais, a estação propiciou à comunidade uma dinâmica social. Com a extinção do trem de passageiros e o arrendamento da RFFSA, a paisagem do entorno da pequena estação modificou-se: os funcionários da estação e alguns moradores foram embora, o comércio parou, metaforicamente, é como se o lugar tivesse “morrido” socialmente. A estagnação social e econômica transformou rapidamente o local, a antiga estação se encontra em precárias condições, não havendo nenhum nível de proteção. O abandono e o descaso com esse bem ferroviário decorre do fato que a empresa ALLMS não a ocupa, o que a deixou exposta a intensos ataques de vandalismos e furtos, além da ação do clima.

Esse processo de destruição da antiga estação da Estiva é apontado nas linhas do poema escrito por Silveira (2010, p.165)

Estação de Estiva 1ª

Bate forte no meu peito.
 O coração safenado.
 Diante do que ficou retratado.
 No mais cruel desrespeito

Destruíram minha estação Estiva.
 Depositária de recordações mil.
 Marco de um povo gentil.
 Para o qual dei sempre meu VIVA.

Ficam nas minhas memórias.
 Dores e prazeres ali vividos.
 Na plataforma e seu interior.

No seu lugar ficam histórias.
 Que em pensamentos são revividos.
 Como atenuantes da minha dor.

Os versos transmitem, com tristeza, o abandono e o desrespeito com o precioso bem ferroviário que é a antiga estação da Estiva. Apontam para a possível destruição total da arquitetura do bem, restando, assim, somente as lembranças de uma época, em que o trem era símbolo cultural, social e econômico. Ressalta-se que a poesia vem sendo uma forma de preservação deste bem, que necessita ser valorizado e cuidado para que a memória e a história do povoado não sejam esquecidas.

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 de localidades vizinhas que reivindicaram a construção de uma estação ferroviária junto a Caixa d' água. O presidente do movimento era Domingos Gonçalves Mostardeiro, que salientou a reivindicação em uma carta escrita a esposa: “ O escritório da estrada (ferro) já está em Santa Maria e eu pretendo ir até lá junto com alguns companheiros a fim de pedirmos para ser aberta estação na Restinga”. (JORNAL TRIBUNA, 2009, p. 02). Após o pedido, eles conseguiram que a estação ferroviária fosse construída em 1889.

Com a estação (Figura 13), o povoado ao redor da Caixa D'Água foi crescendo, o que propiciou a instalação de vários estabelecimentos comerciais, 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).

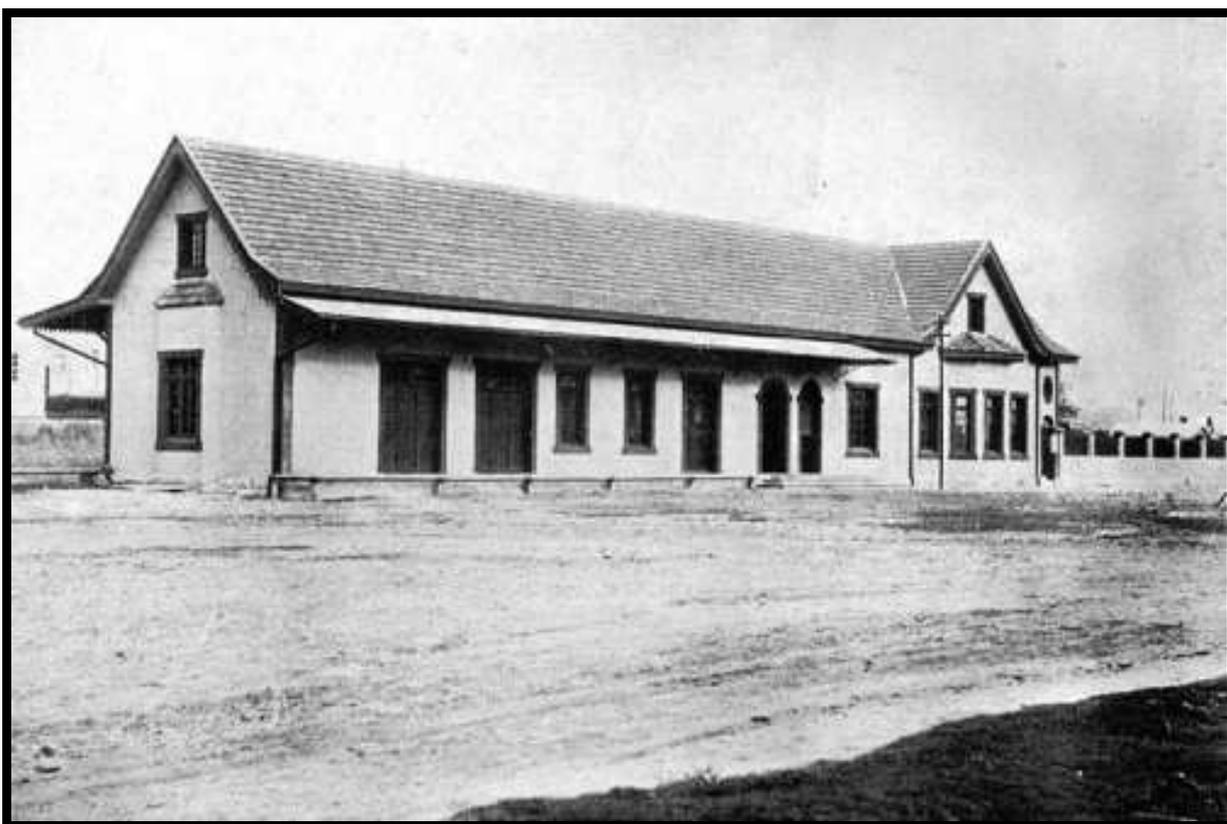


Figura 13: Fotografia da estação Restinga Sêca, construída em 1898, quando a ferrovia era administrada pela *Auxiliaire des Chemins Fer aur Brésil*. Inicialmente, foi um prédio de madeira resultado de reivindicações da população local que possibilitou o desenvolvimento social e econômico do local. Em 1927, foi reconstruída, propiciando o crescimento urbano do local e contribuindo para a emancipação do município de Restinga Sêca/RS, em 1959. Fotografia sem data definida.
Fonte: Acervo da Prefeitura Municipal de Restinga Sêca/RS.

No final da década de 1950, Restinga Sêca era um dos distritos mais desenvolvidos 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. (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 Restinga Sêca/RS.

Com a extinção do trem de passageiro, o patrimônio também sofreu modificações de funções, principalmente a estação Ferroviária, que, atualmente, tem parte de sua estrutura como depósito de óleo para abastecer os trens de carga, que passam pelo local, porém não desembarcam nenhuma espécie de produto ou matéria-prima. Sendo assim, a antiga estação considerada o patrimônio símbolo de Restinga 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.

A estação ferroviária da cidade de Restinga Sêca, formada por intensos processos de convívio coletivo, perdeu a sua função primordial, no entanto, fica viva na memória dos que vivenciaram o crescimento da cidade. O patrimônio condicionante material que exprime a história ferroviária do local está em estado regular de conservação, mas necessita de alguns reparos.

O processo ferroviário está registrado na configuração espacial da cidade, já que ela teve o seu crescimento determinado pela ferrovia, tanto que aparatos técnicos urbanos, como salões de festas, hotéis, indústrias, áreas de lazer, foram construídos nas proximidades da estação. Atualmente, muitos destes aparatos ainda estão em funcionamento, com outros nomes, outras funções, o que permite sejam lembrados por meio da história oral de forma melancólica e nostálgica. Evidencia-se que muitos não são bens propriamente ferroviários, mas tiveram as suas dinâmicas por muito tempo em função da ferrovia, como os salões de festas, os hotéis e os antigos estabelecimentos comerciais.

Portanto, a presente dissertação caminha no sentido de compreender os processos de transformações das paisagens ferroviárias, tendo como base o estudo das paisagens dos núcleos ferroviários do município, propiciando um material

substancial que poderá auxiliar em futuros projetos e ações preservacionistas em Restinga Sêca/RS.

CAPÍTULO 4

ESTAÇÕES E MEMÓRIAS: A PAISAGEM FERROVIÁRIA DE RESTINGA SÊCA/RS

*Um trem badalou época,
Fluíram muitos encantos
Junto à imensidão da linha.
Quisera eu ainda ouvir o apito.
(BELADONA, 2010, p. 156)*

As paisagens ferroviárias nascem das condições territoriais, neste sentido, as mesmas devem ser pensadas e analisadas juntamente com essas condições socioculturais locais. A partir da paisagem, é possível desvendar a dinâmica espacial, porém deve-se tomar cuidado, pois “as paisagens nos restituem um cabedal histórico; mas não mostram todos os dados, que nem sempre são visíveis” (Santos, 1988, p. 69). Para que seja possível desvendar esses dados invisíveis, é necessário buscar a percepção memorial das pessoas que vivenciaram o auge e a decadência do transporte ferroviário. Sabe-se que cada pessoa percebe a paisagem de maneira diferente, já que a percepção é um processo seletivo que depende da vivência, por isso, a tentativa é identificar em cada lembrança os aspectos mais relevantes que possibilitam entender as transformações das paisagens ferroviárias do município de Restinga Sêca/RS.

Nesta perspectiva, e com base na contextualização histórica já transcrita, optou-se por dividir este capítulo em três momentos. O primeiro refere-se ao cenário ferroviário que permanece simbólico, apesar das transformações, na localidade de Jacuí. O segundo direciona-se a memória do povoado de Estiva e, por último, a paisagem ferroviária da cidade de Restinga Sêca. Diante disso, desfrute das paisagens ferroviárias que o tempo e a população esculpiu formando o patrimônio ferroviário do município de Restinga Sêca/RS, que necessita ser valorizado e preservado.

4.1 O Rio e a Ferrovia: a localidade de Jacuí/ Restinga Sêca/RS

A localidade de Jacuí/Restinga Sêca/RS, desenvolveu-se em razão de dois fatores: a proximidade com o rio que permitiu aos seus moradores desenvolver a rizicultura e a ferrovia que possibilitou um incipiente processo de urbanização. Para compreender a dinâmica socioespacial ferroviária de Jacuí, dividiu-se a análise em dois momentos: primeiramente, uma explanação sobre a ponte ferroviária, patrimônio símbolo da localidade que está em pleno uso, mas se localiza afastada em torno de 1,5 quilômetros do núcleo central do povoado; o segundo refere-se a compreensão da paisagem do povoado Jacuí, composto por casas, antigos estabelecimentos comerciais, a estação ferroviária, entre outros elementos materiais e também identitários, como as memórias dos que ali habitam. Cumpre destacar que a paisagem de Jacuí é uma peça importante no cenário ferroviário do município, já que possui representações simbólicas que a caracterizam peculiarmente.

4.1.1 A ponte ferroviária sobre o Rio Jacuí

A ponte ferroviária construída em 1885, no trecho Cachoeira - Santa Maria, da Ferrovia Porto Alegre-Uruguaína marca a divisa administrativa entre os municípios de Cachoeira do Sul/RS e Restinga Sêca/RS. Sabe-se que a mesma passou por algumas modificações como a sua reconstrução quase que total (sem data definida) em material metálico, que propicia uma maior segurança aos trens que trafegam no trecho. Ao navegar pelo Rio Jacuí, é possível visualizar os antigos alicerces da primeira ponte ferroviária. (Figura 14).



Figura 14: Fotografia da ponte ferroviária sobre o Rio Jacuí, na linha Férrea Porto Alegre- Uruguaiana, trecho entre Cachoeira do Sul e Restinga Sêca/RS. Em destaque (indicação amarela) ruínas de seu antigo alicerce construído entre 1880 e 1885. A ponte passou por uma reconstrução e revestimento de aço (indicação azul), sendo utilizada até hoje pela empresa de transporte de cargas ferroviárias ALLMS. Fotografia sem data definida.

Fonte: Acervo pessoal de Carlos Silveira.

Importa salientar que, na margem do Rio Jacuí, onde desemboca a ponte no município de Restinga Sêca/RS, originou-se um pequeno povoado, formado por algumas residências de férias de alguns ferroviários de Santa Maria, ligados a Associação dos Ferroviários do Estado. Na década de 1950 até 1970, a imagem do local era bem diferente da atual, em épocas de verão, a paisagem era composta por inúmeras relações sociais, já que era uma colônia de férias. Zappe (2011, p. 05) relata que

lá pelos idos de 1955 a 1970, entre meus 10 e 17 anos, passei uma das fases mais bonitas da minha vida. Minha família, toda de ferroviários, costumava frequentar a colônia de férias, junto a ponte férrea do Jacuí. Lá íamos nós: Pai Olívio e a mãe Judith, irmãos, tios, primos e outras famílias de ferroviários.[...]quase sempre, depois de toda a correria para segurar um lugar no trem, era esperar o sino soar, quase sempre depois do horário, e sentir o gostoso, inesquecível, *tilem-tileco*, o balanço do trem, nos levava como um acalanto, até a estação de Jacuí.[...] Todos prontos para descer. Era uma tralha imensa. Desciam primeiro as crianças, as moças e senhoras,

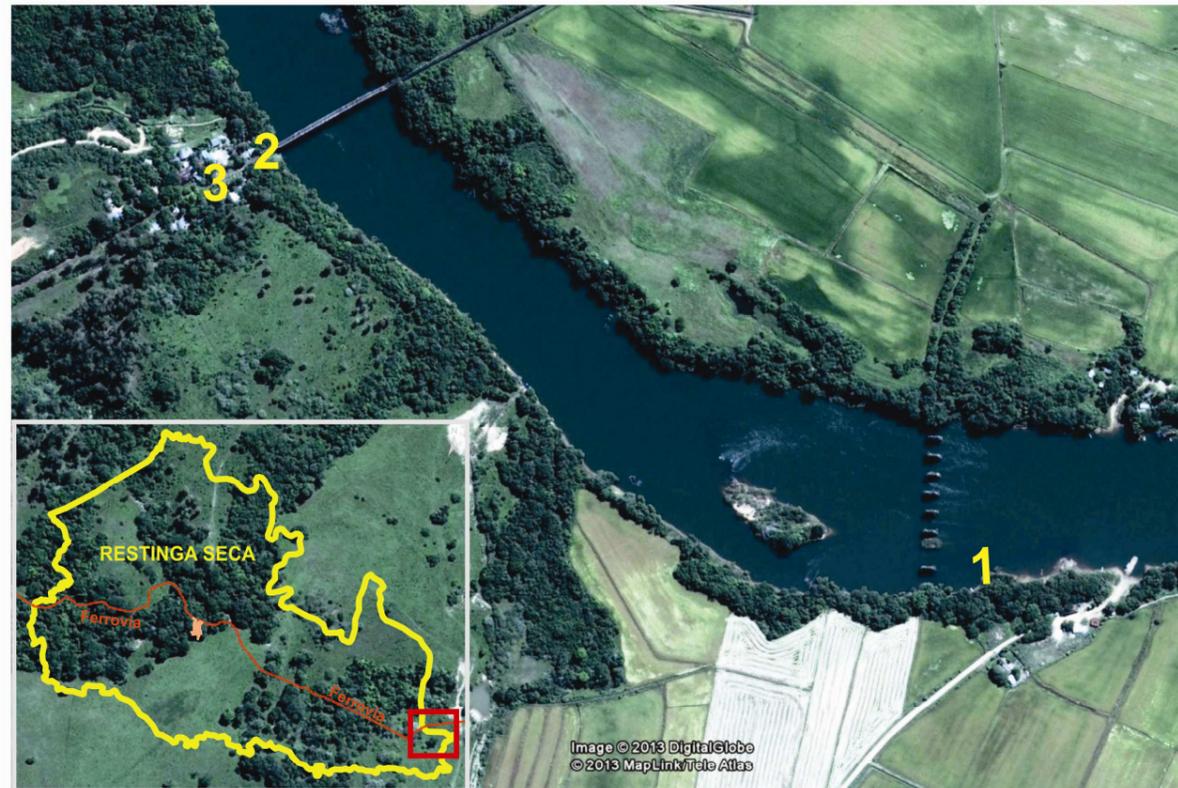
que eram auxiliadas a deixar o trem pelo meu pai, que já haviam desembarcado. A composição seguia (o trem seguia), logo após os veteranos botavam na linha os troles e velocípedos, que lotados, levavam as bagagem – tralhas – as crianças e as mulheres, e claro alguns adultos eram o combustível para tocar as engenhocas (no muque mesmo), cerca de 5Km¹⁷, da estação até a ponte. Os demais iam à pé. Todos felizes seguiam rumo ao casario, torcendo para logo chegar, sem que nenhum percalço ocorresse, como cruzeiras no leito dos trilhos, ou algum clarão, que não era nada de lua cheia, nos assustasse, apitando freneticamente, pedindo passagem, ao romper a curva.

É possível avaliar que havia um grande fluxo populacional de visitantes no local durante o verão, que desembarcavam na estação Jacuí e depois seguiam pelos trilhos até a colônia de férias, porém de maneira precária e perigosa. Em consequência disso, na proximidade da Ponte Ferroviária, foi construída a “Parada Silvio Filipe” - não encontrada a data de construção -, para que os visitantes do lugar pudessem embarcar e desembarcar dos trens já na colônia de férias. No entanto, não eram todos os trens que paravam neste local, por causa da proximidade com a ponte e porque o fluxo populacional era pequeno em certas épocas do ano. Os trens que paravam ali geralmente eram os que tinham um número reduzido de vagões, por isso que alguns ferroviários fretavam todo um vagão para terem contingente suficiente para desembarcarem direto na colônia de férias.

Observa-se que a ponte ferroviária juntamente com a colônia de férias – que atualmente, apesar do pouco fluxo de visitantes, ainda continua sendo uma colônia de férias de ex-ferroviários - simbolizam uma paisagem peculiar a partir da confluência das construções ferroviárias, do rio e da mata ciliar, o que propicia uma visão integrada (Figura15). Apesar disso, não há nenhum nível de proteção patrimonial à paisagem, como também não há proposta de preservação para ponte ferroviária.

¹⁷ São menos de 2 Km até a ponte, porém o senhor Zappe, tinha a impressão que eram mais.

Ponte Ferroviária - Jacuí / Restinga Seca - RS



2- Fotografia direção NE - Ponte férrea sobre o rio Jacuí



1- Fotografia direção NO - Ponte do Império



3- Fotografia direção SO - Parada Filipe

Figura 15: Localização da ponte ferroviária e a ponte do império. Fotografia 1: Demonstra as ruínas da Ponte do Império, inaugurada em 1871. Fotografia 2: Entrada da ponte ferroviária pertencente a Restinga Sêca/RS, demonstra a bela confluência da mata ciliar com a ponte, assim como, à esquerda, observa-se uma espécie de portão que dá acesso a uma colônia de férias de ex-ferroviários. Fotografia 3: “Parada Silvio Filipe” utilizada, nos áureos tempos da ferrovia, para desembarque de passageiros que passavam as férias no local. Apesar de configurar uma paisagem pitoresca, que simboliza o auge do transporte ferroviário, não possui nenhum nível de proteção patrimonial. Fonte: Imagem Digital Globe via Google Earth, 2011, fotografias Heliana de Moraes Alves, 2012. Org.: Heliana da Moraes Alves e Daniel Junges Meneses, 2013.

Conforme o Inventário do Patrimônio Histórico Cultural da Quarta Colônia, produzido pelo CONDESUS (2009), a ponte ferroviária é um patrimônio municipalizado, mas a empresa ALLMS é a responsável pela sua manutenção e conservação. Os funcionários da empresa realizam a manutenção da ponte, no entanto, não de maneira intensa como quando a administração da ferrovia era efetuada pelo poder público. Fato este relatado pelo ex-ferroviário da RFFSA, Antonio Edi Fernandes¹⁸, 48 anos:

O patrimônio está defasado. Olha moça não só as estações, mas os trilhos também, já que existem trechos sem nenhum dormente em bom estado. No nosso tempo a coisa funcionava, por que nós éramos entorno de 25 homens trabalhando e cuidando um trecho Colônia Borges (divisa com o município com Santa Maria) até Pertile (estação após a ponte do Jacuí, já no município de Cachoeira do Sul), ou seja quem cuidava da ponte era o pessoal de Restinga, e toda a semana tinha funcionário trabalhando e revisando as placas metálicas, os parafusos, os dormentes e os trilhos da ponte, pois é um local muito perigoso de acidentes caso o trem venha a descarrilar. A ponte de Jacuí, uns 3 a 4 anos antes de terminar a Rede, lá por 1993 ou 1994, passou por uma reforma grande, desde então eu não de outra reforma grande.

Observa-se que apesar da ponte encontrar-se em uso e estar em regular estado de conservação, o cuidado deve ser constante por causa de possíveis acidentes. O problema é que a empresa possui poucos funcionários para cuidar de toda a linha ferroviária do município, o que propicia o descaso e a má conservação.

A ponte ferroviária por ser um patrimônio do município deve possuir uma proposta de preservação especial, conjunta dos órgãos públicos e/ou privados locais e da empresa ALLMS. Entende-se, ainda, que deveria haver parcerias conjuntas entre o município de Restinga Seca e o de Cachoeira do Sul/RS - já que a ponte simboliza a divisa administrativa entre ambos - para a preservação conjunta da paisagem ferroviária do local. Caso fosse melhorado o acesso até o local, o mesmo poderia ser um ótimo ponto turístico, visto que além de área de lazer, o lugar possui bens patrimoniais ferroviários importantes, o que abriria o leque de possibilidades de visitantes: tanto turismo de verão, quanto um turismo cultural. Além de auxiliar o desenvolvimento local, proporcionaria um crescimento econômico no núcleo central

¹⁸ Entrevista concedida em 06 de setembro de 2012.

da localidade de Jacuí, que subsidiaria o fluxo turístico com infraestruturas, como por exemplo estabelecimentos comerciais, o que poderia frear o fluxo de emigração de jovens do local.

Porém essas ações estão longe de acontecerem, já que a ponte está em pleno uso pela empresa ALLMS, que visa o lucro na logística de cargas e não projetos de valorização e preservação patrimonial. Além disso, projetos turísticos devem ser muito bem planejados e estruturados, para que valorizem a população local, com suas identidades, com seus saberes e não acabem por destruí-las. Isso porque o turismo é uma atividade econômica que tem como meta o crescimento econômico, e dependendo de como é gerido pode focalizar somente nos anseios consumistas dos turistas, levando a desvalorização sociocultural do local.

Neste particular, pode levar a descaracterização histórica até mesmo do núcleo central da Localidade de Jacuí, que possui bens ferroviários em estado regular de preservação, uma vez que nasceu e cresceu em função da ferrovia, sendo considerado um “povoado-estação” de destaque no cenário regional. Logicamente que a paisagem por ser dinâmica foi se transformando, mas a identidade ferroviária continua viva na população que ali reside, exposta também materialmente na configuração das ruas que se desenharam em prol da ferrovia e nas casas antigas que amparavam antigos pontos comerciais.

4.1.2 O “povoado-estação” Jacuí/Restinga Sêca/RS

A configuração do Rio Jacuí viabilizou também o abastecimento da caixa d’água da Ferrovia, instalada aproximadamente 1,5 quilômetros da Ponte Ferroviária, no pequeno núcleo urbano de Jacuí para abastecer as locomotivas e por questões geopolíticas de desenvolvimento local. O combustível das Marias Fumaças era o carvão, mas o principal elemento que as mantinha em funcionamento era a água, de tal forma que

As locomotivas tinham um tender, onde iam o carvão e a água. O tender era uma espécie de tanque dividido em duas seções: a metade de cima era

colocada, era adapta para colocar carvão e a metade de baixo era para colocar água. E para que as locomotivas funcionassem adequadamente, era preciso colocar água na caldeira. Essa água tinha uma autonomia de quilometragem. Por isso que, a água era mais importante que o próprio carvão. (CARVALHO, 2009, p.64).

Por esse motivo, de trecho em trecho, existiam Caixas d'Água que beneficiavam o funcionamento dos trens, para isso, eram instadas em locais estratégicos, onde havia açudes, poços artesianos e, em especial, como é o caso de Jacuí, perto de rios. As caixas d'água da Ferroviária não tinham somente a função de abastecer os trens, mas exerciam uma função social visto que armazenavam água para toda a comunidade. Neste viés, que o ex-ferroviário, Paulo Nilton de Carvalho¹⁹ 76 anos, ressalta o valor social que as caixas d'água tinham

É muito importante lembrar que as caixas d'água não serviam só para a finalidade de abastecer as locomotivas, mas também tinham uma função social para as pequenas comunidades que faziam convênios com a ferrovia para o abastecimento de água. Muitos moradores puxavam a água diretamente das caixas da ferrovia para suas casas. Por exemplo, em Jacuí.

Diante dessa perspectiva, pode-se inferir que a maioria dos núcleos urbanos do estado do Rio Grande do Sul que surgiram com a chegada do trem, configuraram-se a partir das caixas d' água e desenvolveram-se com as construções das estações ferroviárias, que se fazia num segundo momento.

As caixas d'água da ferrovia começaram a ser desativadas no estado do Rio Grande do Sul por volta de 1960, período que se iniciou um processo de substituição das locomotivas a vapor pelas locomotivas a diesel. Porém, elas foram desativadas para abastecer os trens, muitas delas continuaram servindo de reservatório de água para as comunidades. Essas caixas d' água são bens ferroviários que persistem à ação do tempo e, como tal, necessitam de reparos e cuidados, pois são marcas históricas da ferrovia.

A caixa d'água de Jacuí encontra-se em estado regular de conservação, apesar de não ser mais utilizada como reservatório é um símbolo histórico da paisagem local. Outro importante bem ferroviário é a antiga estação, inaugurada em

¹⁹ Entrevista concedida em 27 de setembro de 2012.

1885, possibilitou um aumento populacional e o surgimento do “povoado-estação Jacuí”. O povoado foi se configurando com instalação de armazéns e principalmente depósitos agrícolas, importante para o escoamento da produção da localidade que tem a agricultura como base econômica até hoje.

No entanto, o que provocou, efetivamente, um adensamento populacional e uma dinâmica urbana à paisagem do povoado foi a instalação de uma Oficina Telegráfica e uma Oficina de Conservação de trens da VFRGS, entre 1920 e 1930, visto que junto com as instalações materiais, veio um contingente considerável de trabalhadores. A partir de então, essa população começou a organizar-se social e espacialmente construindo casas, ruas, pequenas indústrias, salão de festa, capela, escola (especialmente, para os filhos dos ferroviários), entre outros locais de convívio e lazer coletivo, configurando um incipiente processo de urbanização. (Figura 16).

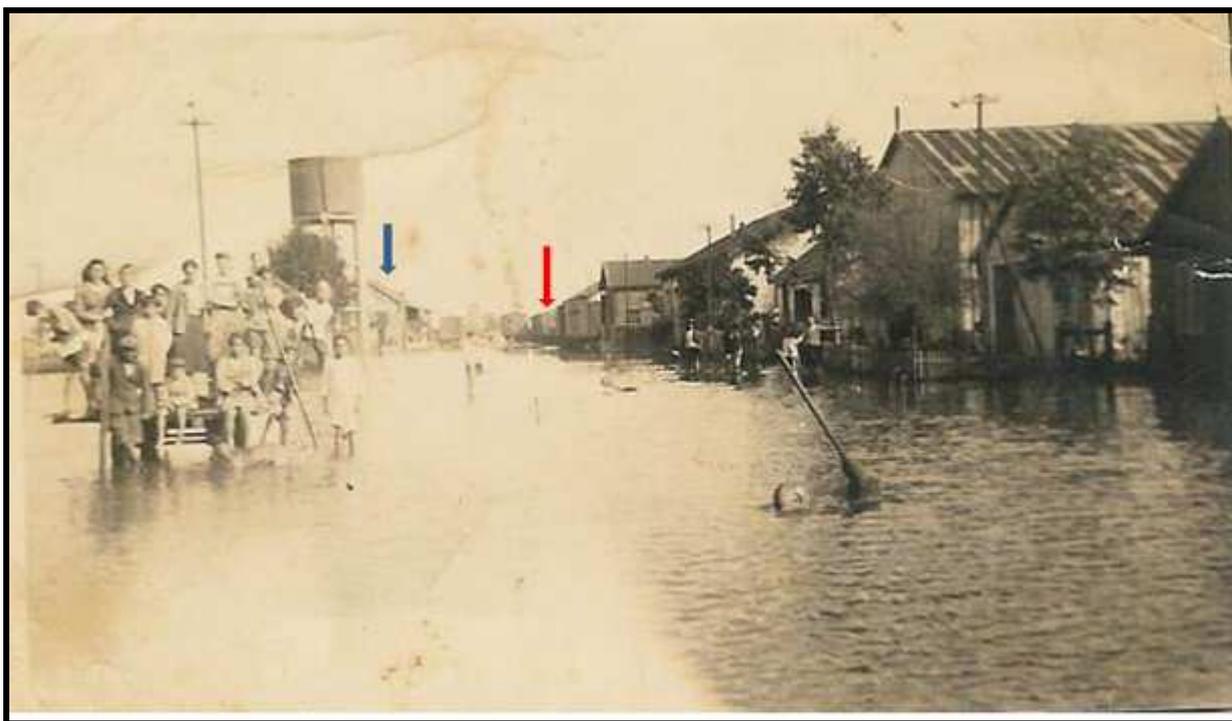


Figura 16: Fotografia da enchente de 1941, sobre os trilhos no povoado de Jacuí, que, na época, era considerado um povoado próspero. Na parte direita da fotografia, observam-se as inúmeras casas de ferroviários que trabalhavam nos pavilhões das Oficinas Ferroviárias (indicação vermelha), que, atualmente, não existem mais. Ao fundo, do lado esquerdo, está situada a caixa d'água, que abastecia, nesta época, a população do local e também a estação ferroviária de Jacuí (indicação azul) que era considerada o ponto central da vila.

Fonte: Acervo pessoal de Carlos Silveira.

O povoado começou a ser considerado “um pólo de desenvolvimento” (Jornal Tribuna de Restinga, 2009, p.12), sendo um dos mais prósperos economicamente da região Central do Estado no auge do período ferroviário (de 1920 a 1960), tanto que tinha destaque até nos mapas estratégicos da VFRGS, na época em que era administrada pelo governo estadual. (Figura 17).

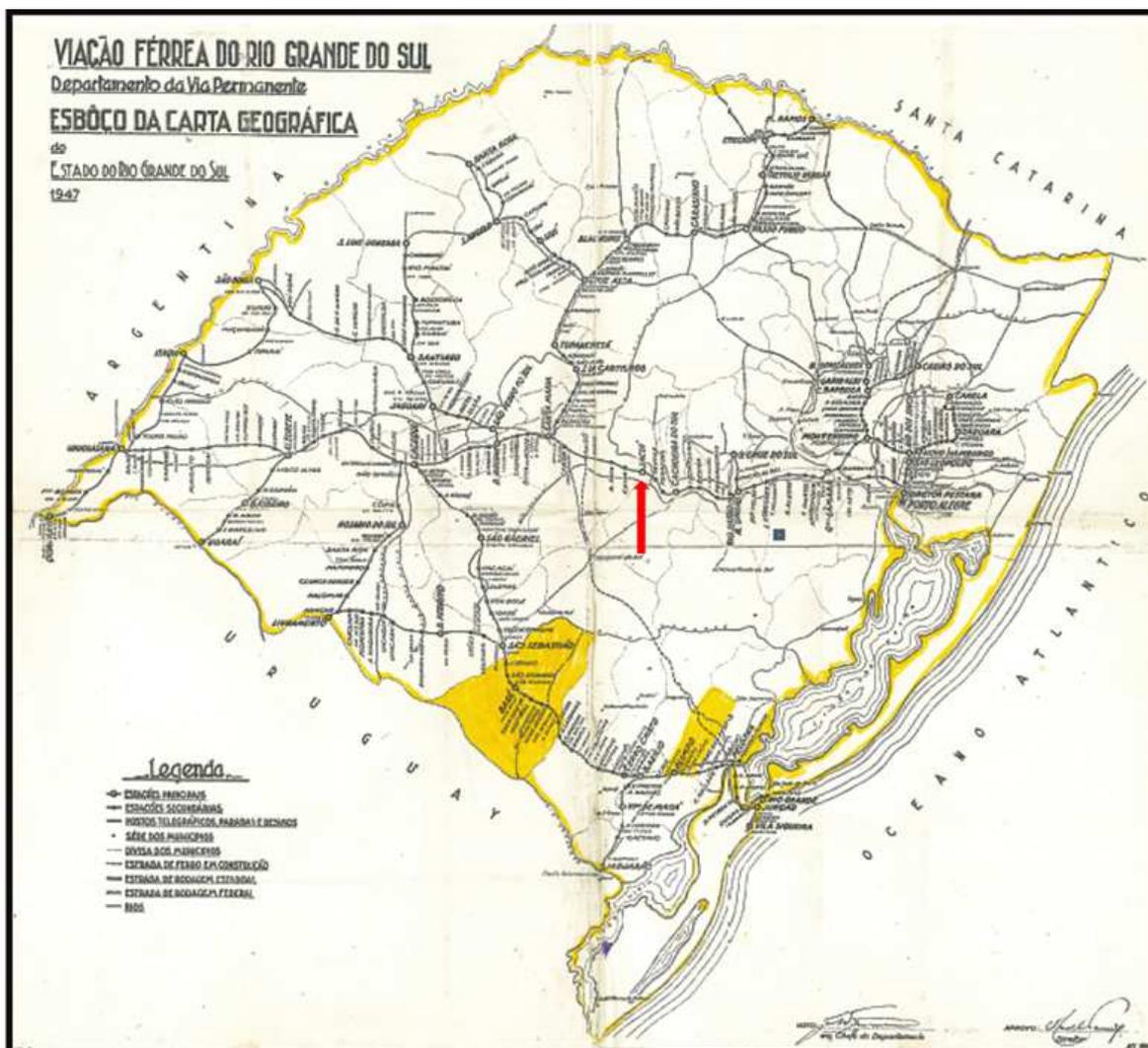


Figura 17: Mapa esboço da Carta Geográfica do Rio Grande do Sul criada pela Viação Férrea do Rio Grande do Sul, 1947. Em destaque (indicação vermelha) a estação de Jacuí, que de acordo com a legenda do mapa é uma estação principal, do mesmo potencial que a estação de Santa Maria. Isso evidencia-se por causa das Oficinas da VFRGS que se instalaram neste povoado promovendo um insipiente processo de urbanização.
Fonte: Acervo pessoal de Paulo Nilton de Carvalho.

A proximidade com o polo de oficinas ferroviárias, que era Santa Maria/RS, corroborou para o crescimento social e econômico de Jacuí, já que propiciava a

realização de trocas de serviços entre as oficinas. Além disso, no Rio Grande do Sul, as ferrovias foram construídas para povoar e capitalizar os pequenos núcleos de produção. Neste particular, Jacuí foi favorecido também pela possibilidade de escoar sua produção agrícola pelo trem, dinamizando a logística da produção, podendo enviá-la para lugares mais distantes, já que a ferrovia integrava todas as regiões do estado.

Seguindo nesta perspectiva, Jacuí foi um dos primeiros povoados do município de Restinga Sêca, e de toda região central do estado, a possuir energia elétrica, muito antes da atual cidade de Restinga Sêca/RS. Conforme Lacy Cabral de Oliveira²⁰, 78 anos, professora aposentada: “Jacuí foi cada vez aumentando mais, pois tinha as oficinas e com isso se tornou praticamente uma cidade, pequena, mas uma cidade, tinha luz elétrica, tinha hotel, até um clube”.

Idaliza Zimmer²¹, contadora aposentada, 82 anos, comenta, que:

[...] em Jacuí tinha salão de festa, luz elétrica, água encanada, era próspero. Eu me lembro que Jacuí era afamado pelo seu clube, os bailes de carnaval juntavam pessoas de toda a região que iam para lá. Naquela época, as comunidades se interagiam, trocavam festejos e o transporte dos foliões era o trem.

Evidencia-se que a ferrovia exerceu importante papel na produção da paisagem do povoado, através da inserção de novas materialidades e vivências. Constata-se que a economia local girava em torno da ferrovia, o que favoreceu a organização socioespacial direcionada a mesma, de tal maneira que o pátio da estação era o núcleo financeiro e cultural do povoado, posto que tudo acontecia naquele local: embarque, desembarque, separações, namoros, romances, relações comerciais, trabalhos, ou seja, tudo chegava e/ou partia pela ferrovia. Isso porque o ato de “ir à estação era o contato humano mais importante com as pessoas, com o novo e com o outro.” (Schoppa 2004, p.09 *apud* Monastirski, 2010, p. 05).

Carvalho (2010, p.50) reafirma a dinâmica sócio-espacial que existia nas estações ferroviárias:

²⁰ Entrevista concedida em 04 de novembro de 2011.

²¹ Entrevista concedida em 23 de setembro de 2011.

Fazendo um paralelo com os aeroportos de hoje em dia, onde as salas de espera não têm o menor encanto, as pessoas, por vezes nervosas, aguardam a hora do embarque num verdadeiro desespero, o que não se via nas estações ferroviárias. Eu sou testemunha de que na espera pelo trem, havia muita alegria, pessoas conversando, momentos de descontração entre o pessoal das comunidades, era uma verdadeira festa, já que era um ponto de encontro.

A dinâmica social era definida na estação, tanto que as pessoas, em especial os jovens que eram proibidos de irem à estação, nem que fosse somente para ver o trem passar, sentiam-se reprimidos. Tem-se, como exemplo, o relato de Maria José Silveira Carvalho²², 72 anos ex-moradora da Jacuí, filha de ferroviário:

Quando nós morávamos em Jacuí, bem perto da estação, éramos (eu e meus irmãos) muitos reprimidos não podíamos curtir a estação como os outros da comunidade, não podíamos ir à plataforma da ferrovia. O que era muito triste, já imaginou é a mesma coisa que você morar do lado ou quase dentro de um *Shopping*, ver o movimento da janela e não poder ir lá. Isso acontecia, pois o meu pai não gostava que eu ficasse no local de trabalho dele que era agente da estação de Jacuí, mas isso quando eu era novinha. A estação era muito atraente e movimentada, vinham pessoas das outras localidades, muitas vezes só para olhar o trem passar.

Identifica-se que a população possuía uma rotina voltada para a ferrovia e seus aparatos, uma vez que as relações sociais de convívio e as interrelações culturais eram definidas através dela. Os livros, as revistas e os jornais chegavam pelo trem, o que permite afirmar que a relação do povoado com o mundo definia-se pelos trilhos.

Na década de 1960, o povoado Jacuí passou por uma profunda transformação, especialmente, visto que as oficinas ferroviárias foram transferidas para outra cidade. O Jornal Tribuna de Restinga (2009, p.12) destaca que essa transferência procedeu-se “após uma briga particular entre o chefe da estação, responsável pelas oficinas, com um funcionário”, mas acredita-se que este fato isolado e definido na escala local não seja a única razão da transferência das oficinas e de todo seu contingente de trabalhadores. Alguns moradores da comunidade relataram (por meio de conversas informais) que os governantes estaduais da época não tinham o apoio local e como um ato de repressão transferiram as oficinas.

²² Entrevista concedida em 28 de setembro de 2012.

Na realidade o episódio é consequência, também, de questões políticas em escala federal. Nesta época, o governo federal começou a administrar os aparatos ferroviários do estado com intenção de unificar, integrar e agilizar o transporte ferroviário, porém, concomitantemente, valorizava e desenvolvia de maneira intensa o transporte rodoviário em detrimento do ferroviário. Evidentemente, que manter oficinas ferroviárias em Jacuí longe dos grandes centros urbanos e das grandes áreas portuárias, demanda muito investimento. A transferência das oficinas para uma região mais próxima a área metropolitana, propiciou um escoamento mais rápido e ágil dos aparatos ferroviários produzidos e consertados, já que era a região metropolitana a que mais necessitava de instrumentos ferroviários.

A grande maioria dos ferroviários também foram transferidos, o que determinou uma considerável diminuição populacional e dos aparatos materiais técnicos da ferrovia, acarretando intensas modificações na paisagem ferroviária do povoado Jacuí. Comenta-se que, em apenas um dia, mudaram-se dali cerca de sessenta e duas famílias, de tal forma que muitas casas de ferroviários foram demolidas, o que alterou a organização espacial do povoado.

Maria José Silveira Carvalho lembra que:

o dia em que o pessoal das oficinas foram embora, foi um dia marcante, foi um dia muito triste, aconteceu uma debandada. Veio nos trens inúmeros vagões direcionados para carregar as famílias e os pertences para outro lugar, se não me engano para perto de Porto Alegre/RS. Imagina a tristeza de ver essa quantidade de vizinhos e conhecidos irem embora, de uma hora para outra. Ficaram só os galpões das oficinas e a linha de desvio utilizada para levar as locomotivas até os galpões das oficinas, mas depois foram retirados pela RFFSA, e as casas dos ferroviários foram demolidas para ocuparem os materiais na construção de suas novas casas no novo destino. Só ficou ali os ferroviários da estação e os da manutenção da linha. Hoje, somente uma casa de ferroviário permanece lá, que é a casa em que eu morei até os 12 anos.

Evidencia-se que a transformação socioespacial da paisagem ferroviária foi rápida e drástica. (Figura 18).

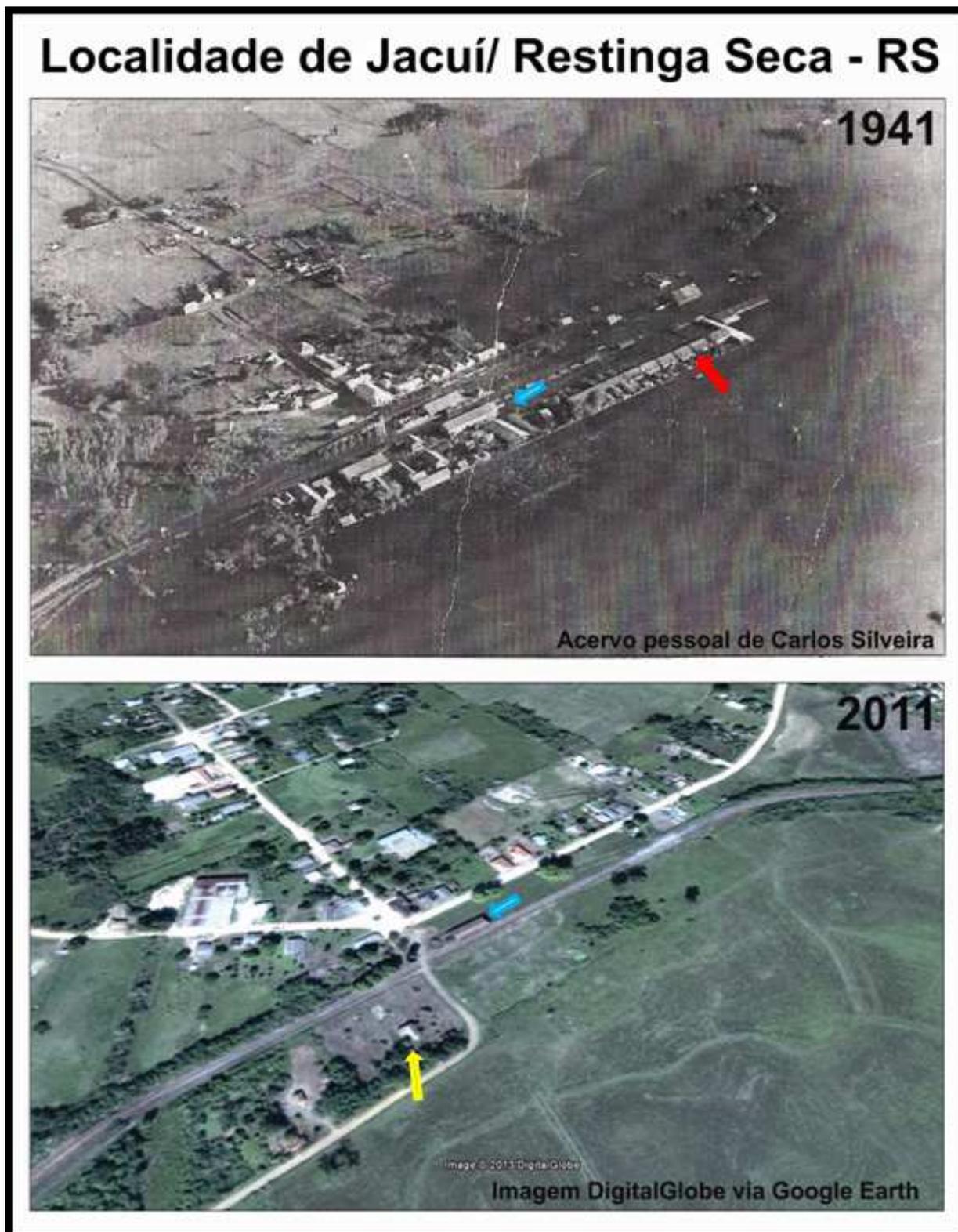


Figura 18: Fotografia do povoado Jacuí no ano de 1941, em destaque os galpões das Oficinas Ferroviárias (indicação vermelha) e a quantidade de casas de ferroviários que trabalhavam neste setor industrial. Evidencia-se o desenvolvimento urbano do local. A imagem de satélite de 2011 demonstra transformação espacial do povoado Jacuí com a retirada das Oficinas, em destaque o terreno vazio onde existia o depósito de locomotivas e as Oficinas Telegráficas Ferroviária, restando apenas uma casa abandonada (indicação amarela) de um antigo ferroviário, que foi referida pela senhora Maria José.

Fonte: Fotografia de Carlos Silveira e Imagem digital do Google Earth 2011.

Org.: Heliana de Moraes Alves, 2013.

A economia local, foi alterada, já que, a partir daquele momento, a única base econômica do povoado era a produção agrícola, pois o processo industrial das oficinas desapareceu. A escola perdeu a maioria de seus alunos que eram filhos dos funcionários da já então RFFSA. Este fato é ressaltado por Lacy Cabral Oliveira:

sabe-se que o primeiro núcleo urbano desenvolvido do município foi Jacuí e só não se desenvolveu mais porque as oficinas foram retiradas. A primeira Escola Estadual que teve no distrito de Restinga Sêca foi em Jacuí foi criada para os filhos dos ferroviários em 1935, ela durou 6 anos. Em 1942, ela já estava desativada e daí criaram a Escola Estadual Marcelo Gama, os alunos praticamente eram os da primeira escola que foi extinta, pois tinha 160 alunos, ou seja, não era uma escola pequena, para época. Infelizmente, as oficinas não continuaram, a população de lá foi quase toda embora e a escola foi perdendo alunos. Hoje, tem um número bom de alunos, já que absorveu alunos de outras comunidades onde as escolas foram fechadas.

A estação continuou funcionando para o transporte de carga agrícola e atraindo a população de outros vilarejos, mas passou a ser considerada de caráter secundário. No entanto, mesmo diante deste impacto socioespacial, entende-se que a identidade ferroviária do povoado não se apagou, pois a população que ali permaneceu continuou guiando sua rotina, envolta de costumes, em prol do funcionamento da gare. Além disso, o trem continuava sendo o meio de transporte mais eficaz para a população local.

Até meados dos anos 1980, o trem era para a comunidade o elo mais importante com o mundo, mas aos poucos, com a inserção do automóvel, essa realidade foi se transformando. Mesmo assim, o centro comercial e cultural de Jacuí permaneceu nas proximidades da estação, uma vez que o transporte da produção agrícola da localidade, destinado a longas distâncias, continuou dependendo da ferrovia.

Com o passar do tempo, o transporte ferroviário começou a ser desvalorizado pelo governo federal, o que levou ao arrendamento da ferrovia ao poder privado, em 1997. Esse processo determinou novas transformações socioespaciais no povoado que, a partir de então, não pode mais usufruir da gare para carregar e descarregar cargas, visto que a ALLMS não se interessou pela estação. Pode-se afirmar que da década de 1920 até a década 1950 Jacuí era um dos povoados considerados mais urbanizados da região, possuindo forte tendência emancipatória, mas com a

transferência das oficinas ferroviárias, essa urbanização foi diminuindo e estagnou-se com a privatização ferroviária.

Após o processo de arrendamento e sem a possibilidade de empregos na região, um grande contingente de jovens emigrou, e emigra atualmente para estudar e trabalhar na cidade de Restinga Secâ/RS e/ou Santa Maria/RS. Ocorreu, assim, uma mudança na dinâmica social e também nos bens que formam a paisagem ferroviária do povoado.

O Inventário do Patrimônio Histórico Cultural da Quarta Colônia (2009) reconhece o povoado Jacuí como um conjunto paisagístico e propõe formas de preservação para cada bem ali existente, a citar: a caixa d'água e a antiga estação ferroviária necessitam de preservação e recuperação integral, já que se encontram em estado precário de conservação, ambos possuem uma importância cultural para a comunidade; a casa de Laureci Zanon (1940) está em estado regular e necessita conservação permanente, por sua importância histórica, construída aproximadamente em 1940, foi um estabelecimento comercial que subsidiava a estação ferroviária, atualmente continua sendo um estabelecimento comercial; a casa abandonada de ferroviário necessita de proteção permanente, visto que é o um símbolo da época das oficinas ferroviárias, que ainda permanece na paisagem, salienta-se que esse bem também foi municipalizado junto com a estação, mas permanece em estado precário de conservação; a Igreja Sagrada Família está conservada, mas precisa continuar assim. Junta-se a estes bens o cenário natural do local formado pela Várzea do Rio Jacuí, a memória ferroviária e outros bens arquitetônicos que foram construídos indiretamente em relação a ferrovia. (Figura 19).

Vila Jacuí / Restinga Seca - RS



3- Fotografia direção O - parte central da Vila Jacuí



4- Fotografia direção L - Escola Marcelo Gama



1- Fotografia direção S - "caixa d'água"



2- Fotografia direção L - Igreja



5- Fotografia direção L - antiga residência de ferroviários

Figura 19: Demonstra a atual configuração espacial do povoado Jacuí. Fotografia 1: Destaca a caixa d'água construída em 1885, importante bem ferroviário que, por muitos anos abasteceu os trens e também a comunidade, foi umas das primeiras a ter água encanada da região. Fotografia 2: Destaca a Igreja Sagrada Família expondo a religiosidade, especialmente dos moradores descendentes de italianos. Fotografia 3: Demonstra a configuração central do povoado, do lado esquerdo encontra-se a casa de Laureci Zanon, construída aproximadamente em 1940, foi um estabelecimento comercial que subsidiava a estação ferroviária, atualmente continua sendo um estabelecimento comercial; na parte central, evidencia-se um pequeno prédio de um andar, também, da época áurea da ferrovia; a direita, ao lado do pequeno prédio citado anteriormente, encontra-se a estação ferroviária, que esta em estado regular de conservação, necessita de inúmeros. Destaca-se que é possível identificar que todas as ruas do povoado convergem para a estação, comprovando sua importância na configuração socioespacial local. Fotografia 4: Escola de Estadual de Ensino Fundamental Marcelo Gama, não foi a primeira escola do local, mas o povoado foi um dos primeiros a ter escola, já que existia um grande contingente de filhos de ferroviários no local que necessitavam estudar. Fotografia 5: Demonstra a única casa de ferroviário que restou da época das oficinas. Fonte: Imagem Digital Globe via Google Earth, 2011, fotografias de Heliana de Moraes Alves, 2012. Org.: Heliana da Moraes Alves e Daniel Junges Meneses, 2013.

Observa-se que a paisagem local conserva elementos importantes da gênese ferroviária, entre eles a estação ferroviária (1885) que não possui nenhuma iniciativa de conservação. Apesar de não ser arrendada pela ALLMS ela está na área de domínio da empresa o que dificulta ações protetivas, soma-se a isso o pouco incentivo do governo federal a recuperação dos bens ferroviários o que contribui para que a este bem continue perdendo suas características históricas. Tal fato é reafirmado no Inventário das estações do estado do Rio Grande do Sul, produzido pelo IPHAE (2002), quando expõe que a estação de Jacuí tem características arquitetônicas específicas que a diferem das outras do estado, porém se não ocorrerem medidas de preservação urgentes, essas feições irão se perder.

A senhora Nere Maria Beladona²³, salienta que:

Em 2001 como a estação de Camobi foi tombada, eu fui até a câmara de vereadores de Santa Maria e colhi material para que, aqui, em Restinga, a gente pudesse fazer um projeto semelhante. Chegamos aqui, o Geraldo Mallet, eu, era o presidente da Câmara na época, achou interessante foi até a prefeitura, mas parece que não teve muito acolhimento e parou. Depois mais tarde, a gente chegou ir até Rio Pardo para entrar em contato com o ministro dos transportes para fazer este intercâmbio, porque Rio Pardo estava querendo fazer um trem turístico para vim até a ponte do Jacuí. A partir daí do lado de cá nós entraríamos também com um projeto de trem turístico até Santa Maria,mas infelizmente o rapaz que estava em Rio Pardo interessado em fazer este movimento faleceu logo em seguida a nossa ida lá e o projeto caiu por terra.Ainda eu não deixei de tentar o tombamento da estação de Restinga, daí foi feito um projeto e acabou pela estação de Jacuí ser reconhecida como patrimônio do município Restinga Seca/RS, porém não foi tombada .

A municipalização da estação de Jacuí não alterou a situação de abandono do patrimônio, já que os governos municipais não incentivaram projetos de revitalização da mesma, muito menos da paisagem ferroviária do local. Esse bem não está totalmente destruído, porque um morador do povoado passou a residir no prédio e a propiciar uma pequena manutenção. A função social da estação transformou-se, visto que, no auge da ferrovia, a sua gare era um local de fluxo de pessoas, de saberes, de culturas e de histórias e, hoje, é considerada um bem memorial que tem a função de moradia.

²³ Entrevista concedida em 04 de novembro de 2011.

Cumprе ressaltar que apesar da antiga estação ser um elemento emblemático, a comunidade local possui uma identidade para além deste patrimônio. Existe uma memória urbana, apesar da estagnação do processo urbano, que refere-se às lembranças do modo de viver na paisagem ferroviária, composta por referências identitárias que sobrevivem em meio às transformações do povoado. A memória urbana de Jacuí está ancorada em elementos materiais da ferrovia, tais como: os trilhos, a caixa d'água, e, em especial, o galpão que aloçava as oficinas ferroviária que não faz mais parte do cenário visual da paisagem ferroviária local, mas é uma referência marcante para população.

O conceito de paisagem ferroviária remete ao de paisagem cultural do entorno da ferrovia, mas se entende que nem sempre a paisagem ferroviária representa uma paisagem cultural no momento presente, já que pode não possuir integralidade cultural ferroviária no cotidiano. Sabe-se que é impossível que uma paisagem permaneça a mesma com o passar dos anos, já que é dinâmica e heterogênea, no entanto sua base ferroviária deve remeter a uma certa integralidade material, social e identitária, para que ela seja considerada uma paisagem cultural. Jacuí mantém a identidade e os bens patrimoniais ferroviários, mas a população não vive mais uma rotina direcionada a ferrovia, a dinâmica socioespacial transformou-se já que os trens não param mais na estação, que é utilizada como moradia.

É importante preservar o patrimônio ferroviário da localidade na perspectiva integral, valorizando todo o contexto geográfico e histórico que condicionou a sua dinâmica socioespacial peculiar, incluindo a valorização da Ponte ferroviária e do seu entorno, visto que, apesar de estar longe do povoado Jacuí, é uma importante referência memorial da ferrovia. Para isso, além de financiamentos públicos e privados, é necessário envolvimento do governo municipal com a comunidade local. Esse envolvimento deve ocorrer na perspectiva de entender e avaliar quais as reais necessidades locais, e a partir daí formular projetos de preservação da paisagem, assim como de Educação Patrimonial.

Cumprе destacar que cada povoado do município possui sua paisagem ferroviária peculiar, com dinâmica socioespacial específica, que se transformou ao longo do tempo, configurando o patrimônio ferroviário do município de Restinga Sêca/RS. Desde a época áurea do transporte ferroviário, as paisagens ferroviárias já se completavam e funcionavam em conjunto, visto que cada "povoado-estação" era um nó importante de uma rede que funciona integradamente. Sendo assim, pode-se

inferir que se ocorrer a preservação da paisagem ferroviária do povoado de Jacuí, isso irá influenciar a preservação da paisagem ferroviária da Estiva e da paisagem ferroviária da cidade de Restinga Sêca/RS, ou vice-versa, uma vez que ao revigorar a identidade cultural de uma comunidade, mesmo que indiretamente, isso influenciará na valorização identitária das outras. Por isso, é importante que também ocorra a configuração de projetos ou iniciativas, que integre todas essas localidades.

4.2 Entre os trilhos e as ruínas: a memória ferroviária de Estiva/Restinga Sêca/RS

O povoado da Estiva/Restinga Sêca/RS nasceu e foi se desenvolvendo às margens da ferrovia Porto Alegre – Uruguiana, trecho de Cachoeira do Sul – Santa Maria, com a construção da estação ferroviária, em 1885, mas começou a ter um desenvolvimento socioespacial, na década de 1940. Difere do povoado de Jacuí pelo fato de não possuir caixa d'água da ferrovia, sendo considerada uma “estação-parada”. Conforme, Carvalho (2010), existem três classificações para as estações do estado do Rio Grande do Sul: as estações de grande porte, que possuíam um padrão arquitetônico comum, consideradas estações principais, a exemplo da estação de Santa Maria; as estações de segundo porte que possuíam uma importância secundária, subsidiando as principais; e as de pequeno porte denominadas “estações-parada” que eram consideradas inferiores, pelo pouco fluxo de passageiros. A função das “estações-parada” era “face de cruzamentos de trens” (CARVALHO, 2010, p.41), visto que, de trecho em trecho, os trens necessitavam de um espaço para desvios.

Mardi Lima²⁴, 69 anos, professora aposentada, que morou durante muitos anos na localidade de Estiva, próximo a estação, relata que

Uma coisa que marcou muito a minha infância foram as manobras dos trens na Estiva, geralmente, quando os dois trens de passageiros se encontravam, um esperava o outro. Sempre um ficava bem perto da antiga casa do meu

²⁴ Entrevista concedida em 11 de setembro de 2012.

avô e ali tinha um pé de pêra. Lembro que eu e os meus amigos entregávamos algumas pêras para os passageiros, aqueles que não desciam ali, pessoas que a gente nem conhecia. Era maravilhoso conversar nem que fosse uns minutinhos com os passageiros do trem. Era a maneira que nós achávamos de conviver em contato com outras pessoas que não eram da comunidade. Me lembro que essas manobras eram realizadas todos os dias, já que havia um trilho principal e duas linhas para desvios, o que proporcionava que dois trens ficassem estacionados, enquanto um terceiro seguia viagem.

Evidencia-se que a gare da estação de Estiva detinha a função de “estação-parada” utilizada, em especial, para os cruzamentos de trens. No entanto, o movimento de passageiros era intenso, uma vez que a estação tinha serviço de telegramas e era responsável pelo escoamento da produção agrícola do local. Sendo assim, ela não possuía um caráter inferior se comparada com outras estações da região. Além disso, analisando o relato de Mardi, observa-se que a inquietude juvenil impulsionava o contato com o novo, com o desconhecido, com outras culturas, fazendo com que existisse um intercâmbio social realizado através janela do trem. Ela ainda comenta que:

[...] a casa dos meus avós era bem perto do corte dos trilhos, bem pertinho da estação, isso porque eles achavam que as filhas deveriam morar perto do trem para se desenvolverem, almejem algo a mais na vida, prosperassem, já que o trem era símbolo de tudo isso, e assim elas iriam conviver com outras pessoas e teriam a possibilidade de ir e vir de maneira mais fácil.

O depoimento comprova que a ferrovia era sinônimo de prosperidade e desenvolvimento, não só econômico, mas também social. A estação propiciou o crescimento de um pequeno povoado em seu entorno, o qual era conhecido pelo movimento intenso nos finais de semana, sobretudo, nos domingos. Isso porque, nestes dias, os moradores que residiam distante da gare vinham, até o local, reencontrar os parentes, os amigos e, principalmente, ver o passar dos trens que era a atração da época.

Nere Maria Beladona lembra que, em meados dos anos 1950:

Dia de domingo, a estação da Estiva parecia uma quermesse, vinha pessoas de tudo que era lugar, a população triplicava nesse dia, domingo na estação era dia de festa. Quando mocinha, se eu desobedecesse a mãe, o castigo era não ir na estação no domingo. Aquilo era o pior castigo que tinha, ouvir o som da locomotiva e não estar lá para apreciar o movimento.

Verifica-se que estação era um ponto de encontros, era o local onde os adolescentes da época iam para “flertar”, namorar, conversar, era um lugar de lazer, de descontração. Era um núcleo de relações sociais e econômicas, pois ali se alocavam armazéns, com grande movimento, que recebiam produtos, especialmente da capital do estado.

O primeiro armazém do meu pai era na frente da estação, ele já escolheu este ponto devido a grande movimentação, eram muitas pessoas que embarcavam e desembarcavam. O despacho e a chegada de mercadorias, correspondências e encomendas era pela estação. O trem era o transporte mais importante da época, tinha trem de manha, de tarde e de noite. A estação da Estiva era um ponto de referencia, os encontros eram todos marcados na estação. Os horários das coisas eram definidos pelo passar dos trens, por exemplo, a missa irá acontecer depois do trem da tarde. (Mardi Lima).

O trem era a referência espacial que ligava os que ali moravam com o mundo e internamente, e a gare da estação era um lugar de sociabilidade, onde todos da comunidade se reuniam. O ato de visitar a estação fazia parte do cotidiano, Mardi Lima, comenta que seu

[...] pai jantava e ia para a estação esperar o trem passar e conversar com os outros vizinhos dali, juntamente com os próprios funcionários da estação, era um ritual deles e de outros senhores do local. Eles contavam causos, histórias, etc. Na verdade não tinha outra coisa a fazer, principalmente antes da chegada do rádio e da televisão. A estação proporcionava a comunicação da comunidade e com o externo a ela.

Nota-se que a rotina da comunidade era direcionada, através de costumes e de práticas convívio social, à ferrovia. O trem era um veículo que não transportava somente cargas e pessoas, mas era um instrumento de comunicação importante, de

tal maneira que avisos de mortes, casamentos, até de nascimentos eram transmitidos via telégrafo. Fato que Mardi Lima relata:

A minha mãe me contava que eu nasci em Santa Maria/RS na casa da parteira. Quando eu nasci meu pai já tinha o armazém, e as notícias vinham por telegramas ou telégrafos transmitidos as estações. Daí chegou um telegrama na estação para o meu pai: “a graxa chegou”, mas ele ficou pensando, que graxa será esta que eu não encomendei! Intrigado ele começou a tentar decifrar o que aquele recado queria dizer. Com calma notou que o nome da remetente era da minha parteira, como isso ele deduziu que ela escreveu “a garota chegou”. Assim recebera a notícia do meu nascimento pelo trem.

Identifica-se que a gare da estação da Estiva era o centro da localidade na época, era ali que as novidades da capital chegavam e que o comércio desenvolvia-se. Comumente, segundo relatos da população local, as compras de alguns produtos alimentícios eram realizadas dentro dos próprios trens que tinham vagões comerciais. Além disso, como as estações da Estiva e a de Jacuí eram próximas, muitas pessoas ficavam passeando de uma localidade à outra, de trem ou até mesmo pela estrada, só para ver o movimento das gares que, muitas vezes, era mais importante socialmente do que o próprio ato de viajar de trem.

Na década de 1960, a RFFSA tinha um departamento social que incentivava o esporte dos ferroviários, tanto que, geralmente, existiam times de futebol nos “povoados-estação” que, na época, eram formados por ferroviários e habitantes locais. Em face disso, Paulo Nilton de Carvalho, ex-ferroviário, lembra que:

Quando nós (eu e o Péricles) chegamos para trabalhar na Estiva, éramos apaixonados por futebol, e atrás da estação o seu Figueira tinha um campinho que ele plantava umas coisinhas, mas não ia mais usar, daí nós pedimos para fazer um campinho de futebol. Arrumamos e colocamos goleiras, a bola o Péricles tinha, mas o problema era arrumar gente. Daí nós marcamos um jogo para um domingo, começamos chamando o pessoal da turma de ferroviários e colocamos um aviso na estação, convidávamos todos que passavam, em especial os agricultores que vinham pouco ali e tinham filhos que só frequentavam a estação no domingo. Marcamos uns dez dias antes, mas não estávamos colocando fé. No domingo o trem da tarde chamava muito movimento, assim marcamos para depois do trem passar. Quem queria jogar futebol estava convidado para se apresentar no campinho atrás da estação, após o trem das 15 horas! Nós achávamos que mal ia formar dois times, mas aconteceu uma coisa muito interessante. Eu e o Péricles até passar o trem estávamos trabalhando na estação, eu telegrafista

e Péricles sub-agente, me lembro que era perto do fim de ano de 1960. Depois que o trem passou e nós estávamos arrumando as coisas para fechar a estação, eu vi que tinha muita gente ainda na plataforma e por todo o entorno da estação, mesmo depois do trem já ter partido, era muita gurizada que eu não conhecia. Depois fomos olhar e estava forrado de gente ali no campinho. Comentei com o Péricles: - acho que hoje tem missa! Pois o campinho era do lado da igreja, e como o padre vinha só de três em três meses sempre enchia de gente, pessoas que nós nunca tínhamos visto, e era sempre depois do trem. Pensei que não ia dar para jogar mais, pois até terminar a missa, como a goleira era bem pertinho da igreja, já ia ser tarde. Daí apareceu o Silvio, amigo nosso, e eu perguntei se tinha missa, ele disse que não e que o povo veio todo para ver o jogo (RISOS). Foi muito divertido, além do mais pela quantidade de gente que veio só para ver o trem e depois o jogo. Formamos um time dali da Estiva para jogar com os outros times da região, tinha treinos controlados conforme os horários dos trens, todos os domingos.

Assim, foi através dos ferroviários que o esporte, em especial o futebol, começou a se desenvolver no povoado, motivando os jovens a praticar uma atividade de lazer na comunidade (Figura 20). Nota-se que paisagem ferroviária de Estiva era valorizada, para além da ferrovia e suas atribuições, era o símbolo de integração da população, tendo, juntamente com a igreja, uma forte função cultural, pois era ali que relações sociais ocorriam.

Todos os aportes sociais foram construídos na proximidade da estação, a citar: o Centro de Tradições Gaúchas Pedro Pinheiro, que existe até hoje; um Clube, que foi demolido; a igreja e os estabelecimentos comerciais. Isso demonstra que, apesar de receber a denominação de “estação-parada”, o lugar não era inferior aos outros povoados do município, deixando para trás a imagem de lugar utilizado só para cruzamento de trens.



Figura 20: Fotografia de uma partida de Futebol, em 1962 no povoado Estiva. Em destaque, a estação (indicação azul). O futebol era responsável por integrar os jovens desta época, pois os rapazes jogavam, as moças vinham olhar o jogo, os pais destes acompanhavam e aproveitavam para observarem o movimento da estação, já que os jogos sempre eram marcados pelos horários do trem da tarde, geralmente no domingo, porque era o dia que os agricultores que moravam longe vinham à estação.

Fonte: Acervo pessoal de Paulo Nilton de Carvalho.

O Clube da comunidade (que hoje não existe mais) era referência em todo município, seus bailes e festas acolhiam um grande número de pessoas, em especial da cidade de Restinga Sêca/RS . Isso desde o primeiro baile que aconteceu em 1961, como descreve Paulo Nilton de Carvalho:

[...]no primeiro baile, eu acho que veio quase um vagão de gente da cidade de Restinga, era o dia da inauguração do prédio de madeira. Toda a comunidade da Estiva ajudou a construir, em especial os plantadores de arroz. Nesta inauguração, veio uma orquestra de Cachoeira para tocar, como eles não tinham onde pousar combinamos assim com eles, eles começariam a tocar as 10 horas da noite, depois que passasse o noturno (que passava as 9h 30min da noite) e ficariam até as 8 da manhã do outro dia no clube e pagavam o trem de manhã. Sabe que eles amanheceram tocando (risos), porque tinham que esperar o trem. O pessoal vinha com o noturno de Restinga, e as 4 da manhã pegavam o que vinha de Porto Alegre para Uruguaiana. Esse clube só dava certo por causa do trem.

Realmente, o povoado da Estiva cresceu e desenvolveu-se voltado para ferrovia, que ditava a rotina e os costumes locais, no entanto algumas peculiaridades da população não eram valorizadas pela RFFSA. O horário de funcionamento da estação para o despacho e recebimento de mercadorias era das 8 horas da manhã às 17 horas, de segunda-feira à sexta-feira. A maior parte da comunidade e da vizinhança era formada por agricultores familiares que, nos dias úteis da semana, trabalhavam até tarde na lavoura. Essas pessoas, que dependiam da ferrovia para transportar seus produtos e retirar encomendas, tinham que parar seus serviços mais cedo, a fim de poder realizar os trâmites comerciais na estação. Esse fato motivou um movimento de reivindicação dos moradores da comunidade junto a Superintendência Regional 6 (fazia parte da RFFSA, tinha sede em Porto Alegre e administrava todas as ferrovias gaúchas), para que ocorresse a troca do horário de funcionamento da estação. No entanto, a população nunca obteve uma resposta favorável às mudanças de horários de funcionamento da estação para o recebimento e entrega de mercadorias. Paulo Nilton Carvalho ressalva que:

[...] os horários de funcionamento das estações era padronizado, em especial para o despacho de mercadorias, era horário comercial. Fora deste horário as portas da sala de espera eram abertas 30 minutos antes do trem passar, mas só para compra de passagem e espera do trem, encomendas não podiam ser retiradas e nem despachadas. Porém este horário para um lugar como a Estiva que tinha muitos comerciantes que dependiam exclusivamente da estação para trazer suas mercadorias, era ruim. Além disso, esses comerciantes também trabalhavam na agricultura, só podiam ir na estação a tardinha, depois da 5h 30min, mas o agente da estação não permitia a retirada de encomendas. Sabe que isso me doía o coração, uma vez era umas cinco e meia, estava eu e o agente com a estação já fechada e eu avistei um senhor com uma carroça, aparentava que vinha de longe para buscar encomenda, mas o agente não deixou ele retirar. Me deu uma pena daquele senhor, eu acho que os horários de funcionamento da estação deveriam se adaptar ao local, já que todos os moradores se adaptavam aos horários do trem, porque a estação não podia facilitar e deixar os moradores fazer encomendas depois do serviço na roça. Quando eu substitui ali o Agente, meio na camufla eu recebia e despachava fora do horário mesmo, eu tinha que ficar lá mesmo não me custava nada, mas isso foi por pouco tempo, depois fui transferido.

Entende-se que ao unificar as viações estaduais centralizando a administração a RFFSA desencadeou um processo de descaracterização das peculiaridades ferroviárias regionais e locais, contribuindo para a desestruturação do setor.

Em face das declarações memoriais, evidencia-se a importância social e cultural que a ferrovia proporcionou para a configuração espacial do povoado da Estiva, visto que era na gare da estação que aconteciam os encontros sociais; era com a saída do trem da tarde que a missa começava aos domingos; eram os passageiros que chegavam pelos trens que aumentava o público dos bailes e era a mercadoria transportada pelos trens que os comerciantes esperavam. O ato de ir e vir era definido pelos trilhos, os acordos comerciais deliberavam-se nos antigos armazéns na frente da estação, e assim a rotina cotidiana da comunidade definia-se em razão do apito do trem.

Cumprido destacar que, na época descrita pelos entrevistados, o governo federal já incentivava o transporte rodoviário, no entanto, as comunidades pequenas que detinham aparatos ferroviários não eram favorecidas com a modernidade rodoviária, tanto que, até final da década de 1980 esses lugares ainda dependiam da ferrovia. Por esse motivo, a privatização do setor, em 1997, afetou de maneira drástica o povoado da Estiva, que perdeu seu fator de desenvolvimento econômico, pois a empresa ALLMS, desde então, não utiliza a estação. Salienta-se que, assim como a estação de Jacuí, a de Estiva está na faixa de domínio, ou seja, está na área operacional da empresa, mas não pertence a mesma, o que dificulta ações de preservação.

A paisagem ferroviária atual da Estiva é definida pelo descaso, a citar: os trilhos de desvio foram arrancados, a estação encontra-se em estado de abandono, a população diminuiu, algumas casas antigas foram destruídas, o clube não existe mais e os armazéns fecharam. Na verdade, a deterioração da paisagem não simboliza somente o descuido com o patrimônio ferroviário, mas reflete uma mudança na dinâmica cultural da comunidade, que não está mais relacionada a ferrovia.

Evidencia-se, então, que a paisagem ferroviária era uma paisagem cultural, configurada por pessoas, pelos estabelecimentos comerciais, pela estação, pela igreja e, em especial, pelo trem que, apesar de ser um elemento não fixo, era o símbolo que mantinha a identidade local viva e a esperança de progresso. Atualmente, o trem só passa pelo local, não chega, não faz desvio, não parte e não define novos encontros, mas emana lembranças de uma época em que o povoado da Estiva era voltado à ferrovia (Figura 21).

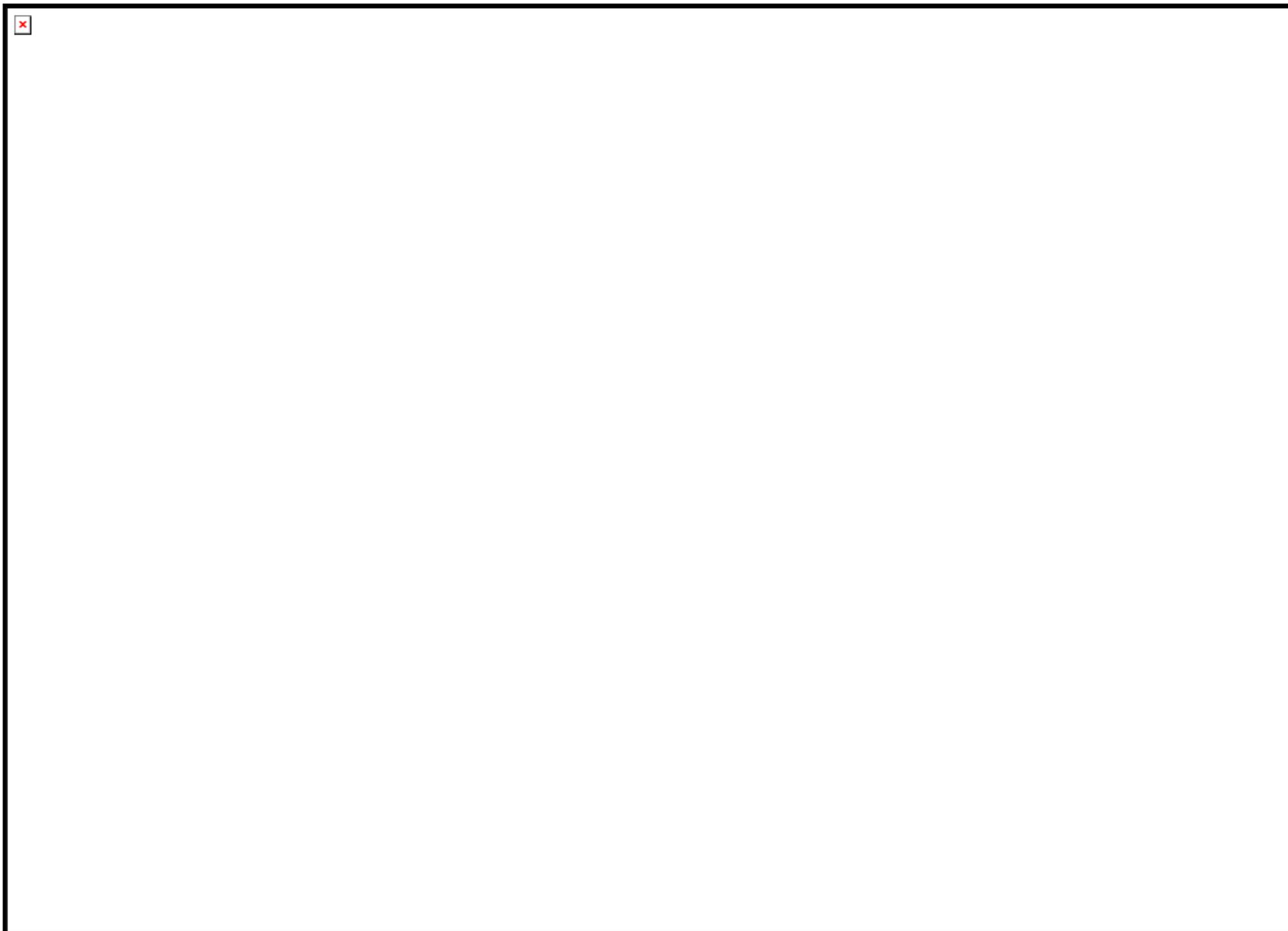


Figura 21: Configuração espacial da Estiva/Restinga Sêca/RS. Fotografia 1: Demonstra a estrada de acesso a antiga estação ferroviária, que se encontra deteriorada e quase encoberta por árvores, sendo que muitas pessoas que passam pelo local não percebem que existe uma estação no local. Fotografia 2: Demonstra algumas casa da localidade e a indicação dos trilhos com placa *Pare, Olhe e Escute*, que existe para indicar a intersecção da estrada com os trilhos. Fotografia 3: Destaca a estação e seu entorno, demonstrando o abandono da mesma, ao conciliarmos essa fotografia com as lembranças dos que moraram ali na década de 1960, verifica-se que a paisagem era bem diferente com inúmeras casas e armazéns bem próximos a estação. Fotografia 4: Demonstra a bifurcação da Estrada principal: a direita chega-se à estação e à esquerda chega-se à igreja da comunidade. Fotografia 5: Encontra-se a Igreja Santo Antonio, um bem cultural da localidade que, juntamente com a estação, eram os principais pontos de encontro e relações sociais local, nos anos de 1960 e 1970. Fonte: Imagem Digital Globe via Google Earth, 2011, fotografias de Heliana de Moraes Alves, 2012. Org.: Heliana da Moraes Alves e Daniel Junges Meneses, 2013.

O senhor Amadeu Machado, morador da localidade da Estiva, em entrevista cedida ao jornal informativo do museu do ferroviário de Santa Maria Maria Fumaça (2009, p.03), narra que:

[...] várias vezes os poucos moradores que ali ainda estão, ficam a contemplar a velha estação e lamentar a falta que os trens fazem; pois os ônibus poucas vezes passam na semana. A dificuldade com o transporte é enorme, muitas pessoas já saíram de lá. O comércio acabou, não resta quase nada, isolados em pleno século XXI, tudo por falta de um transporte de qualidade.

Evidencia-se que o funcionamento do transporte ferroviário de passageiros dava uma visibilidade ao povoado, visto que, existia uma mobilidade que não existe mais. Na verdade há quase um isolamento da população, sendo que o comércio é quase inexistente, já que faltam fregueses. O que é relatado por Amadeu Machado (2009, p. 03):

Eu era negociante e durante vinte e quatro horas com o movimento dos trens de passageiros vendia muitas mercadorias e chegava a vender de 8 a 10 caixas de bebidas. Hoje se for viver do bolicho, na Estiva morre-se de fome!

A precariedade em que a estação da Estiva encontra-se é calamitosa, há poucos moradores nas proximidades dela o que permite a ação de vândalos que descaracterizam-a arquitetonicamente e marcam visivelmente na paisagem o que a privatização ferroviária causou ao povoado: o abandono (Figura 22 e 23). De acordo com o Inventário do Patrimônio Histórico Cultural da Quarta Colônia (2009), a gare da estação é um bem municipalizado, o que destoa do Inventário do Patrimônio das Estações Ferroviárias do Estado do Rio Grande do Sul que indica que a mesma não tem um proprietário regulamentado. Isso, certamente, dificulta a configuração estratégias para a sua preservação. Ambos os inventários propõem a preservação arquitetônica integral do bem, que seria quase que a reconstrução do mesmo, mas até que ponto isso valorizaria a identidade ferroviária local?



Figura 22: A fotografia superior retrata a antiga estação de Estiva em 2005, ainda em estado regular de preservação. Na fotografia do inferior, a antiga estação da Estiva, em janeiro de 2012, abandonada e depredada.

Fonte: Fotografia da superior é do acervo fotográfico de Paulo Nilton de Carvalho, 2005 e a fotografia da inferior de Heliana de Moraes Alves, 2012.



Figura 23: Fotografia A e B demonstram a depredação interna da antiga estação ferroviária da Estiva. Salienta-se que as janelas, telhas, portas, piso foram furtados.

Fonte: Heliana de Moraes Alves, 2012.

Entende-se que somente a reconstrução da estação não valorizaria a identidade ferroviária da comunidade. Deve-se haver propostas que revigore, em especial, a memória da população local, para que os moradores sintam-se pertencente a paisagem ferroviária e valorize-a como um patrimônio.

Pode-se afirmar que senhora Nere Maria Beladona e o senhor Péricles Silveira, antigos moradores do povoado, eternizaram a memória local por meio de seus poemas. Ambos divulgam e descrevem como eram as relações sociais na paisagem ferroviária da Estiva, na década de 1960, e a tristeza do atual abandono. Por exemplo, tem-se o poema abaixo.

Ruínas...
 Esta é a dura verdade,
 O que foi palco
 De tantos amores,
 Reserva a nós, amigos,
 Dos idos anos sessenta,
 Muitas saudades e ternas lembranças [...]
 A estação que era...
 Hoje virou restos de pedras e madeira,
 No esquecimento e descaso,
 Acabam com os lindos sonhos
 Do belo que foi no passado
 (BELADONA, 2010, p. 06)

Evidencia-se que a atual paisagem ferroviária da Estiva é uma paisagem de memória, que apesar de estar abandonada, emana lembranças de vivências e de experiências sociais e culturais. Neste sentido, é importante incentivar uma mudança de atitude da população frente à paisagem ferroviária, recuperando os saberes locais sobre a ferrovia. Desta forma, torna-se primordial revigorar o sentimento identitário da população local juntamente com a reestruturação da estação, proporcionando-a uma função atual, uma vez que a estação simboliza o passado ferroviário, mas deve estar em consonância com a dinâmica socioespacial da paisagem ferroviária no presente.

4.3 Restinga Sêca: a cidade que nasceu aos “pés” da caixa d’ água

A estrada de Ferro Porto Alegre – Uruguaiana, trecho Cachoeira do Sul – Santa Maria (1885), propiciou o surgimento de pequenos núcleos que, nos áureos tempos do transporte ferroviário, possuíam um incipiente processo urbano. Entre eles, Jacuí e Estiva, que não conseguiram continuar se desenvolvendo por causa do descaso com que a ferrovia vem sendo tratada no país, desde a sua privatização. Apesar disso, suas paisagens ferroviárias emanam lembranças e continuam possuindo significações e representações identitárias. Elas fazem parte do cotidiano, mas as ações, os costumes e as rotinas sociais não são mais desenvolvidas voltadas para a ferrovia.

A cidade de Restinga Sêca surgiu com a instalação da caixa d’ água (inaugurada 1885) e continuou desenvolvendo-se em razão do trem. O que propiciou o crescimento local foi a construção da estação em 1898, após ser reivindicada pelos moradores que ali viviam.

A primeira estação era de madeira, e no início do século XX foi o lar de Iberê Camargo, famoso artista que nasceu no local, já que o pai dele era agente da estação e a mãe telegrafista. Há quem comente que foi nesta antiga estação que Iberê iniciou seus primeiros desenhos com pedaços de carvão deixados no chão pelas locomotivas. O artista morou poucos anos na estação, visto que os seus pais

foram transferidos, porém escreveu com muita clareza um texto em homenagem a cidade fazendo referências as famílias que configuravam o cenário social da época e demonstrando elementos espaciais importantes, como a casa que já existia na frente da estação e a caixa d'água:

Corre chata, fecha as janelas, o mundo vem abaixo: minha mãe, juntando a ação às palavras. A velha estação de madeira treme e estala na boca da noite cheia de vento. No céu escuro rola, desgarrada, uma telha de zinco, leve como um pássaro. A caixa d'água, que dá de beber ao trem, tomba, riscando o ar, com a mangueira, o rastro da queda.

Na estrada, um lençol, uma lanterna, uma bicicleta transforma-se num fantasma galhofeiro. É o amigão João Mostardeiro, que brinca de assustar. Dona Adelina, a professora, o seu Antoninho Pötter, trazem-me doce-de-leite, que saciará minha gulodice por longos anos. A ponte, o riacho, as flores encarnadas, carnosas, patinhos, como as chamava, boiam ainda sobre as águas, misturando com a luz e com a sombra. [...]

Em frente a plataforma, abrupto um barranco. No topo, uma casa com muitas portas e janelas. É outro limite de meu mundo, da minha Restinga Seca. Horácio Borges, Mostardeiro, Giuliani, Friedrich, nomes que soam familiar[...] (CAMARGO, 1969, apud, JORNAL TRIBUNA DE RESTINGA, 2009, p.15)

Além de relatar os personagens e as famílias que originaram o povoado, Iberê conseguiu narrar a paisagem do lugar através da sua percepção. Descreve como era a sanga Restinga de onde era puxada a água para abastecer a caixa d'água e os patinhos que eram como chamavam as flores das inúmeras corticeiras que existam à beira da sanga, com as quais as crianças adoravam brincar. O barranco que existe na frente da estação e lá, em cima, a bela casa (Figura 24), que sobrevive até hoje compondo a paisagem.

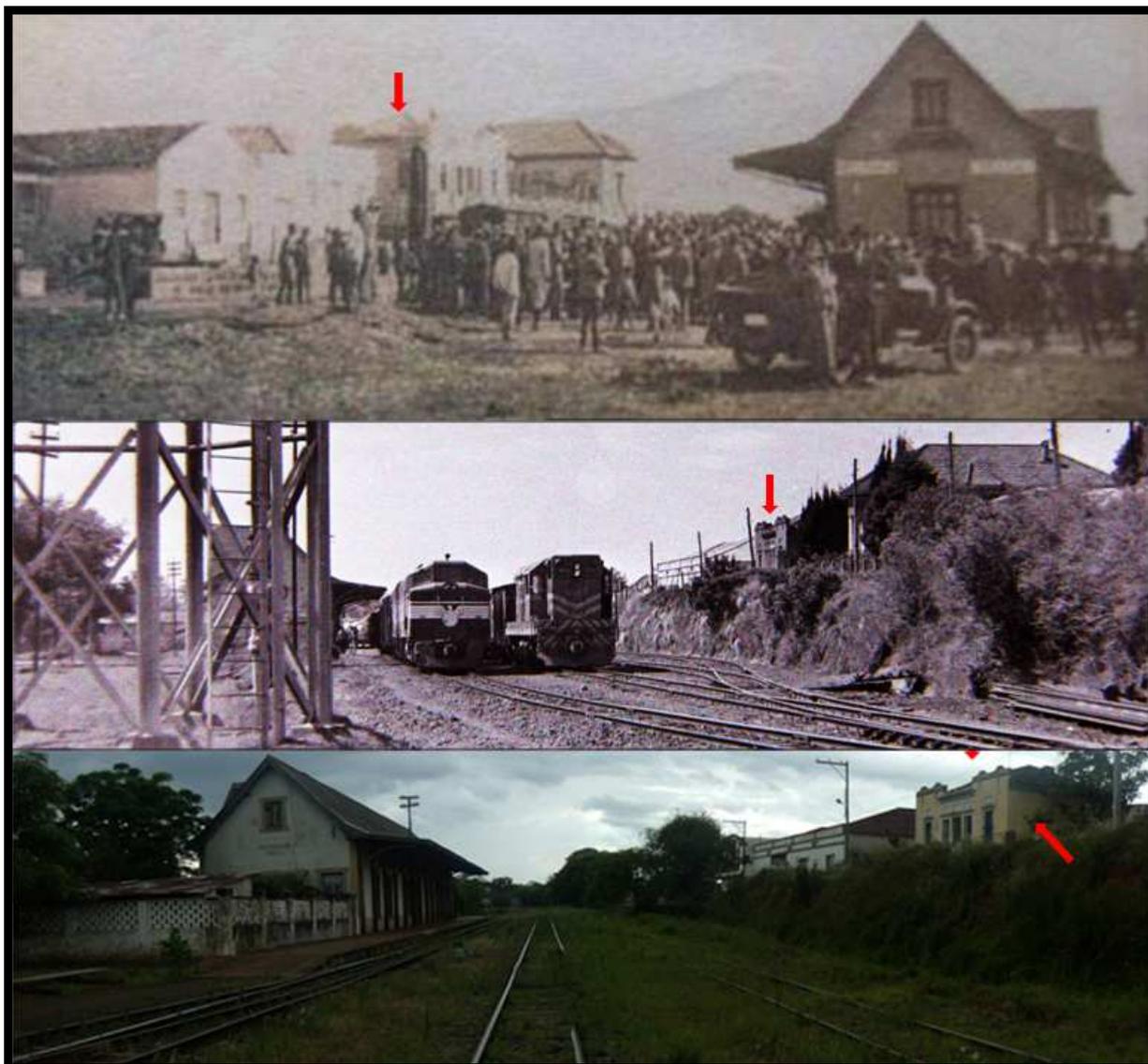


Figura 24: Fotografia superior: Gare da estação de Restinga Sêca, por volta da década de 1927, em destaque a casa (indicação vermelha) que Iberê relatou que já existia na época em que morou em Restinga Sêca, entre 1914 a 1920. Fotografia central: Pátio da estação de Restinga Sêca, por volta de 1980, demonstra a casa relatada por Iberê (indicação vermelha). Fotografia inferior: Gare da estação de Restinga Sêca, em 2013, em destaque a mesma casa (indicação vermelha), que encontra-se em bom estado de conservação, sendo considerada um bem histórico importante e simbólico da paisagem ferroviária.

Fonte: Fotografia superior é do acervo da prefeitura Municipal, fotografia central do acervo pessoal de Getulio Pahim e a fotografia inferior de Heliana de Moraes Alves, 2013.

Org.: Heliana de Moraes Alves, 2013.

Cumprе salientar que a estação foi reconstruída em 1927, em material de alvenaria, sendo considerada uma das estações mais bonitas da região. Nesta época, a administração e controle da já então VFRGS estavam sobre o cuidado do governo do estado, e o povoado de Restinga Sêca continuava crescendo, porém inferior ao destaque que Jacuí tinha por causa das Oficinas Ferroviárias.

Logicamente que esta comparação só refere-se ao contingente populacional, que, de certa forma, se desenvolvia de maneira mais evidente em Jacuí. Entende-se que as oficinas na verdade acabavam por ajudar o desenvolvimento do povoado de Restinga, já que era uma vantagem estar localizado entre dois polos de oficinas ferroviárias que eram Santa Maria e Jacuí.

Essa localização estratégica fez com que o povoado de Restinga fosse crescendo com a instalação de novas estruturas e novas rotinas em razão do trem. Idalisa Zimmer²⁵, 82 anos, contadora aposentada, descreve que seu pai possuía um

hotel familiar que, em 1935, passou a se chamar hotel de Viajantes, hoje em dia, o prédio não existe mais, bem perto da Estação. Eu me lembro que o trem passava apitando muito alto, era horrível. Mas a gente foi se acostumando, depois já fazia parte do nosso dia a dia, da nossa vida. O badalar da Estação quando o trem estava com licença - ou seja, já estava na estação da Estiva ou Arroio do Só, dependendo do sentido que o mesmo vinha - então, a gente sabia quando o trem iria passar, era assim: duas batidas era de baixo (vindo de Porto Alegre) uma batida era de cima (indo para Porto Alegre), desta forma dava tempo do pessoal chegar até a estação. Isso fazia parte da vida da gente!

A ferrovia proporcionou a configuração de dinâmicas e hábitos que condicionavam um processo de integração cultural e de socialização no entorno da estação. Idalisa Zimmer ainda narra que:

A Estação de Restinga parecia uma 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. Às vezes, o trem ficava parado na estação mais um pouquinho para que as pessoas interagissem com os passageiros, nem que fosse pela janela. 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 para a chegada e a partida do trem. A espera do trem para começar os bailes, era um costume, visto

²⁵ Entrevista concedida em 23 de setembro de 2011.

que o público vinha por trem e os que ali moravam tinham a rotina de prestigiar a gare antes de irem ao baile.

Cyro Mostardeiro²⁶, mecânico aposentado, 83 anos lembra que: “maçã não existia aqui, naquela época mais ou menos 1950, ela vinha da Argentina. A gente tinha que comprar no trem Noturno que vinha de Uruguaiana, que é fronteira com a Argentina.” Identifica-se que a população tinha acesso a produtos e serviços que os lugares que não eram beneficiados com ferrovia não tinham, ou era mais demorado o acesso.

Seguindo esta lógica, Paulo Nilton Carvalho expõe que:

Como o povoado de Restinga, apesar de desenvolvido, era ainda pequeno na década de 1950, não possuía livrarias, por isso tinha uma pessoa no trem que fazia muito sucesso que era o Revisteiro, que vinha no trem vendendo suas revistas, e nas estações nos minutos que o trem parava, principalmente aos jovens. Na época eu já colecionava revistas de gibis, mas a febre do pessoal na época era Revista Capricho, muito famosa, fora os jornais e outros livros que vinham da capital.

Verifica-se, neste caso, que a dinâmica comercial definia-se no próprio trem e nos estabelecimentos comerciais que se instalavam nas proximidades da estação, em especial, o armazém de consignação (localizado na frente da estação) que armazenava mercadorias e produtos. Idaliza Zimmer explica que:

Na frente da estação, tinha aquele armazém de consignação, era assim que funcionava: vinha a mercadoria e era consignada para ficar no armazém. Por exemplo, quando vinha mercadorias para São Sepé, ou para as cidades que hoje fazem parte da região da Quarta Colônia, ficavam ali até serem retirados; ou quando alguém queria enviar mercadorias ou correspondências, mas não podia esperar o trem chegar, deixava no armazém que, no horário do trem, o despachante enviava. Tinha também o depósito de arroz (hoje abandonado), funcionava assim, o vagão a ser carregado ficava bem pertinho do barranco que, nesses horários, parecia um formigueiro de tanto homem carregando os vagões com os sacos de arroz na cabeça.

Assim, identifica-se que o local era marcado por um processo intenso de trabalhadores, comerciantes e passageiros que dinamizavam a paisagem. O

²⁶ Entrevista concedida em 10 de outubro de 2011.

povoado começou a destacar-se na região, juntamente com Jacuí e Estiva, o que instigou um movimento emancipatório, que saiu vitorioso e

no ano de 1959, um apito de trem entoa um som de liberdade como marco inicial do município de Restinga Sêca. Assim, o brilho do sol reluz forte na caixa d'Água, estende-se pelos trilhos e paira nos corações dos restinguenses, colonizadores guerreiros desta terra. (BORGES, [1980]).

Apesar da urbanização ser mais emblemática em Jacuí, a sede do município ficou sendo Restinga Sêca. Destaca-se que a cidade de Restinga Sêca foi se desenvolvendo e, aos poucos, construindo uma identidade direcionada à ferrovia, já que os aspectos sociais eram estabelecidos pela representação simbólica que a população tinha com o trem, visto que ele era o sinônimo de modernização e progresso. Porém, a maioria da população não era de ferroviários, ou seja, as pessoas escolheram viver no local, criando vínculos culturais, o que propiciou, de certa forma, uma organização espacial mais planejada da cidade, com o traçado urbano retilíneo típico de cidades que originaram-se de “povoados-estação”.(Figura 25).

Ressalta-se que a emancipação municipal de Restinga Sêca foi no mesmo ano em que ocorreu a unificação das ferrovias no Brasil, época em que o governo federal começou a administrar as ferrovias no estado, mas priorizava o desenvolvimento do transporte rodoviário. Apesar desta tendência de valorização do rodoviarismo, a cidade de Restinga Sêca continuou se desenhando, com um crescimento populacional e econômico em prol da ferrovia, fato que é confirmado por Ivo Darci Malke²⁷, 71 anos:

Sempre tinha um movimento muito grande no entorno da estação. Os carregadores de malas, que ajudavam os caixeiros viajantes, que 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 e o trem eram, nas décadas de 1960 e 1970, o coração da Restinga.

²⁷ Entrevista concedida em 11 de novembro de 2011.



Figura 25: Croqui da cidade de Restinga Sêca, 4º distrito de Cachoeira do Sul, em 1898 (1), em destaque, a localização da Estação (ponto em vermelho), já demonstrava uma rudimentar delimitação espacial do que seria a futura área urbana. Mapa de levantamento Plani-altimétrico da cidade Restinga Sêca (2), em 1960, nesta época já emancipada, apesar da precariedade da imagem é possível verificar um adensamento das ruas, em especial, na proximidade da Estação (ponto em vermelho), que era o centro econômico e social da época, destaca-se também a praça Domingos Mostardeiro (ponto amarelo) construída próximo a ferrovia.

Fonte: Arquivo histórico da Prefeitura Municipal de Restinga Sêca/RS (1) e CIROLINI, 2008 (2).
Org.: Heliana de Moraes Alves, 2013.

Além disso, o trem era o transporte dos estudantes, que saíam da cidade para fazerem cursos, graduações e especializações em cidades vizinhas, especialmente Santa Maria e Cachoeira do Sul. Lacy Cabral Oliveira, relata como eram as viagens dos estudantes:

Nós não tínhamos escola profissionalizante em Restinga Sêca, então, toda a pessoa que quisesse estudar utilizava este transporte para ir a outra cidade. Eu ia para Cachoeira, junto com vários colegas. O trem com os jovens era

uma diversão, era um meio de convivência. Era uma festa, até gaita era tocada no caminho até Cachoeira.

Constata-se que o trem era o símbolo de liberdade e de futuro para os jovens, já que muitos deles, em especial, os meninos queriam ser ferroviários, principalmente agente de estação, porque, naquele período, um dos agentes sociais mais importante era o agente da estação, considerado uma autoridade. Ivo Darci Malke, indica que:

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.

Observa-se que a ferrovia era importante não só como meio de transporte, mas por direcionar os hábitos e os costumes rotineiros. Era também considerada uma oportunidade de emprego, já que era a maior empresa do país em número de empregados, de acordo com José Dalvir Cidade da Silva²⁸, 71 anos, ex-ferroviário:

o pessoal procurava trabalhar na RFFSA por causa da estabilidade, era por meio de concurso, e a RFFSA cedia moradia para algumas categorias de funcionários, que precisavam estar a disposição para serem chamados a qualquer hora. Os funcionários que ficaram remanescentes da antiga VFRGS, foram recontratados como funcionários federais, sei que alguns ficaram sendo funcionários estaduais, mas quem repassava a verba para o pagamento era o governo federal.

Na realidade desde a VFRGS para algumas categorias, a rede ferroviária era obrigada a fornecer moradia de graça ou a baixo custo: ao agente (que, geralmente, morava nas próprias estações), ao guarda-chaves, aos mestres de linha, aos telegrafistas, aos trabalhadores da administração e aos engenheiros, por isso, frequentemente, existiam vilas de ferroviários.

Para facilitar o gerenciamento e a dinâmica de trabalho, em meados da década de 1960, a RFFSA enturmou os funcionários que trabalhavam na via permanente.

²⁸ Entrevista concedida em 24 de novembro de 2012.

Essa enturmação é o agrupamento dos funcionários que, ao invés de serem separados em várias turmas com a média de 10 funcionários que cuidavam de um trecho pequeno da ferrovia, foram agrupados em um número maior, geralmente, nas proximidades das estações principais. No caso em questão, os funcionários da linha permanente de Estiva e Jacuí vieram morar na cidade de Restinga Sêca, assim formando um contingente de uns 25 funcionários da via permanente. O senhor Elizeu Machado da Silva, comenta que:

Ocorreu o agrupamento dos funcionários em um lugar só, em cada município, por causa até mesmo da educação e saúde, pois existiam comunidades com pouco acesso a posto de saúde e escola, essas coisas. Os agentes, os telegrafias e os guarda-chaves trabalhavam diretamente na estação, ficavam perto de suas respectivas estações, não vinha se agrupar nas cidades maiores. O agrupamento foi realizado para os funcionários da linha, que consertavam os trilhos, pois os outros tinham casas perto ou moravam nas estações onde trabalhavam, pois eram chamados a qualquer hora. Antes existiam três turmas de funcionários da linha permanente, em Restinga: uma em Jacuí, outro na Estiva e um em Restinga. Depois do agrupamento, existia só uma, com 25 funcionários que cuidavam do trecho de Restinga, que, na época, era da Colônia Borges (divisa do município de Santa Maria) até Pertile, após a Ponte do Jacuí. (Cachoeira do Sul). Isso dava mais ou menos uns 45 quilômetros.

Salienta-se que esse agrupamento só foi possível porque a RFFSA, nesta época, estava se modernizando e comprando equipamentos que facilitavam o transporte dos funcionários (Figuras 26) até os trechos que deviam ser consertados. Conforme Elizeu Machado da Silva “começou a ter máquina para colocar dormente, para pregar, para furar, para tudo.” Além de trazer novos instrumentos de trabalhos aos ferroviários, esse agrupamento proporcionou transformações espaciais na cidade de Restinga Sêca. No recinto ferroviário, localizado atrás da estação, já existiam residência de inúmeros funcionários, assim não havendo espaço para construir casas para mais 25 famílias, de acordo com José Dalvir Cidade da Silva²⁹, 71 anos, ex-ferroviário:

A prefeitura conseguiu um terreno próximo, onde hoje é a fábrica do Gaudêncio, e fizeram um acordo com a rede ferroviária para formar a vila, os terrenos saíram bem baratos. A vila de ferroviários surgiu para alocar os

²⁹ Entrevista concedida em 24 de novembro de 2012.

funcionários que não precisavam ser chamados caso tivesse que estar 24 horas à disposição da rede, geralmente os que trabalhavam no conserto da linha. Na verdade, a partir desta época, esses funcionários pagaram por esses terrenos e os que moravam perto da estação, começaram a pagar um aluguel irrisório de 1 % do vencimento para a RFFSA.

Esse agrupamento proporcionou uma melhor integração entre os ferroviários. Dentro deste contexto, José Dalvir ainda relata que: “uma vez por mês era feito um churrasco perto da estação com todas as famílias dos ferroviários da vila e os que moravam no recinto, para unir o pessoal. Na verdade, isto era meio proibido pela RFFSA, mas nós éramos todos amigos não tinha problema”.



Figura 26: Fotografia dos funcionários da RFFSA no recinto ferroviário da estação de Restinga Sêca. Observa-se atrás dos funcionários uma máquina que os levava até os locais da linhas ferroviária que necessitavam de reparos, demonstrando o investimento da RFFSA na modernização do equipamentos. Fotografia sem data.

Fonte: Acervo pessoal de José Dalvir Cidade da Silva.

Outro fator que unia os ferroviários entre si e com a comunidade local era o futebol, existia, conforme o senhor Ivo Darci Malke: “nos fundos da estação, um

campinho de futebol, ou seja, dentro do recinto ferroviário, uma área de lazer, que era aproveitada pela comunidade”. O futebol, como já descrito anteriormente, era um esporte muito incentivado pela RFFSA, tanto que, ainda conforme Ivo Darci Malke

Quando tínhamos um jogo de futebol, mesmo que não tivéssemos ferroviários no time, era só falar com o agente na estação e ele pedia permissão para locarmos um vagão inteiro ao time com desconto, já que isso era um incentivo ao esporte. Assim, íamos jogar em inúmeros outros municípios como Rio Pardo e Cachoeira, além das localidades do próprio município, em especial a Estiva, que também tinha um campo bem perto da Estação.

Observa-se que, mesmo com o passar dos anos, a ferrovia continuava impulsionando as relações sociais de convívio na cidade de Restinga Sêca, o futebol era mais um fator de sociabilidade, que impunha na paisagem do recinto ferroviário a forte presença da população, que vivenciava aquele espaço de maneira rotineira. Assim, a gare da estação continuava compondo um cenário repleto de integração cultural, impulsionando costumes sociais, além de ser um importante ponto para o desenvolvimento econômico, uma vez que o transporte da produção agrícola e da produção industrial local era realizado, principalmente, pelo trem.

A cidade de Restinga Sêca desenvolveu um setor industrial, que cresceu em razão da ferrovia, especialmente o moveleiro, de tal forma que uma das principais fábricas de móveis da cidade localizou-se na frente da Gare, a extinta Móveis Costa e Rohde (Figura 27), para facilitar a chegada de matéria prima e o transporte de produtos. Um dos produtos mais transportado pelos trens era a madeira, tanto para subsidiar o funcionamento das locomotivas a vapor que ainda eram utilizadas, quando para servir de matéria prima à indústria. Idaliza Zimmer, em razão disso, narra que: “era impressionante a quantidade de pilhas e pilhas de madeiras, estocada na margem da ferrovia, dentro do recinto ferroviário de Restinga”.



Figura 27: Fotografia da Extinta Fábrica de Móveis Costa e Rohde (à direita), que se localizava em frente a estação Ferroviária, as margens da ferrovia, o que facilita o escoamento da produção. O prédio da esquerda era o antigo armazém de consignação, que na época da fotografia era uma estofaria. Fotografia sem data definida.

Fonte: Acervo pessoal de Getúlio Pahim.

A produção agrícola, apesar do forte setor moveleiro, sempre foi o carro chefe da economia de Restinga Sêca e a ferrovia era responsável por escoar esta produção, em especial para longas distâncias. Além do depósito de arroz que existia desde a década de 1940, nas proximidades da Gare, RFFSA autorizou, na década de 1980, a instalação de uma linha férrea que propiciasse o carregamento de cereais, tais como soja, trigo e arroz, junto a Cooperativa Tritícola Sepeense (COTRISEL), que fazia o beneficiamento e estocagem dos produtos de seus associados. Isso diminuiu o fluxo de cargas agrícolas na gare da estação e incentivou o desenvolvimento da cooperativa.

No entanto, com o passar do tempo, o governo foi incentivando de maneira cada vez mais intensa o transporte rodoviário, tanto que os produtos industriais como os agrícolas passaram a ser transportados através de rodovias. No início da década de 1990, já era visível, em nível local, o sucateamento do setor ferroviário, com a diminuição dos trens, a redução de empregados, entre outros fatores, que culminou no arrendamento da RFFSA ao poder privado. Sabe-se que, nesta época, o governo mantinha uma propaganda em detrimento da ferrovia para que a população apoiasse a desestatização da mesma. No entanto, em nível local, a população, além de não aprovar a entrega deste bem ao poder privado, usufruiu de maneira intensa dos últimos trens de passageiros que passaram.

Os últimos dois trens de passageiros que passaram, eu peguei os netos fui até Santa Maria e depois até Cachoeira, fomos no restaurante depois meu filho foi nos buscar de carro. Isso para eles viajarem de trem pela última vez (CYRO MOSTARDEIRO)

Quando o último trem de passageiros passou, eu embarquei minha esposa e meu filho, dei a eles uma máquina fotográfica para eles registrarem aquele momento histórico. Porém fiquei sem registro, já que por um descuido esqueci de colocar filme novo na máquina, não saiu nenhuma fotografia (Risos). (LUIZ CARLOS MARTINI)

No último dia do trem de passageiros, fui a Estação olhar o trem passar, o que me emocionou foi ver as inúmeras pessoas chorando, como se tivessem perdendo um ente querido da família. O que foi palco de tantas alegrias, naquele momento, começa a gerar tristezas. (ELIZEU MACHADO)

A partir do arrendamento, a estação de Restinga Sêca passou a pertencer a ALLMS, que a utilizou como moradia de funcionários e como depósito de óleo. Significa afirmar que o local perdeu sua função social, que se sobressaía muitas vezes às questões econômicas. O trem, durante muito tempo, comandou os costumes e a rotina dos moradores da cidade de Restinga Sêca, com a privatização do setor ferroviário os trens não deixaram de fazer parte do cotidiano da população, pois ainda param na gare (já que é uma subestação da ALLMS), porém não há uma dinâmica socioespacial direcionada a ele, uma vez que, o trem não é mais utilizado pela comunidade. Pode-se afirmar que o trem, assim como os outros artefatos ferroviários foram resignificados espacial, social e economicamente a partir da privatização.

As indústrias e cooperativas da cidade não podem usufruir do transporte ferroviário de cargas, por exemplo, a linha de acesso a COTRISEL criada para facilitar o transporte de cereais, foi desativada e retirada. Beloni José Silveira Vasconcelos³⁰, dono de uma indústria de fabricação de tijolos, narra que:

Alguns anos atrás, mandávamos tijolos, por exemplo, para as cidades vizinhas de vagão. Eu encomendava e alugava o vagão, daí tinha uma quantia de horas para carregar e libera-lo e depois entregar de volta. Mandava tijolo para Arroio do Só, para Camobi, Cacequi, entre outros. Isso facilitava a venda de tijolos para outros locais da região, hoje é mais complicado, porque o frete é mais caro por caminhão, já que era bem mais econômico para o cliente o frete do vagão. Sabe que muitas pessoas das cidades vizinhas chegam aqui na olaria e ficam perguntando sobre a estação e os trens, porque nas cidades deles não passa trem, não sabem eles a beleza que era quando nós podíamos usufruir dos trens. A gente sabe que é um dos transportes mais baratos, que facilitava e desenvolvia o comércio e a indústria e fica se perguntando, por que essa desvalorização?

³⁰ Entrevista concedida em 17 de novembro de 2012.

Na realidade, a privatização da ferrovia afetou diretamente a paisagem ferroviária local, que foi símbolo de sociabilidade e, hoje, é símbolo de uma propriedade privada. Ivo Darci Malke:

Hoje, vejo com tristeza a nossa estação, os nossos trilhos. O trem de passageiros não existe mais e, hoje, eles (ALL) colocam uma enormidade de vagões para fazer um aproveitamento do frete. Isso deteriora os trilhos. A estação não está muito depredada, mas mesmo assim quando olho para ela fico triste, não vejo mais o burburinho das pessoas e nem o comércio. Não é só do trem que tenho falta, mas os encontros e desencontros que aconteciam ali.

A nostalgia no relato é presente, haja visto que as relações de convívio, que faziam surgir costumes socioespaciais rotineiros em função do trem, se modificaram com o arrendamento da ferrovia. Atualmente a gare da estação não é mais palco de interações culturais, mas um lugar de memória.

Observa-se o descuido com a maioria dos elementos ferroviários da paisagem, pois apesar de algumas linhas de desvios ainda serem utilizadas para os cruzamentos, muitos trechos foram arrancados (Figura 28). Além disso, de acordo com o senhor Antonio Edi Fernandes, “tem trechos muito grandes sem nenhum dormente em bom estado”, por causa da pouca quantidade de funcionários que trabalha na manutenção da linha, esse descuido com os trilhos pode causar acidentes. Identifica-se que falta inspeções e fiscalizações mais rigorosas, por parte da ANTT, no que tange a manutenção linha ferroviária no município de Restinga Sêca.

Porção norte de Restinga Seca - RS



1- Fotografia direção O - Ponte seca RS 149 sobre Ferrovia



2- Fotografia direção SO - COTRISEL



3- Fotografia direção O - Ferrovia



4- Fotografia direção L - Chave dos trilhos

Figura 28: Imagem da porção Norte da cidade de Restinga Sêca/RS. Fotografia 1: Ponte seca, construída para facilitar o fluxo rodoviário na RS 149. Fotografia 2: COTRISEL, que detinha uma pequena linha ferroviária de desvio que possibilitava a entrada dos vagões no pátio da Cooperativa, facilitando o transporte de grãos, porém com a privatização este trecho foi desativado e arrancado. Fotografia 3: Bifurcação da linha ferroviária, utilizada para o cruzamento entre os trens. Fotografia 4: Chave-da-linha. Fonte: Imagem Digital Globe via Google Earth, 2011 e fotografias de Heliana de Moraes Alves, 2012. Org.: Heliana da Moraes Alves e Daniel Junges Meneses, 2013.

A empresa ALLMS só utilizou a ferrovia e a estação, os terrenos do recinto ferroviário, que eram ocupados pelos funcionários da estação, ficaram sob o cuidado do governo federal, e foram leiloados à comunidade. Oraldo Oliveira³¹, atual proprietário de um dos terrenos, relata que:

[...] teve o leilão desses terrenos da rede, mas são poucos o que estão quitados, porque foram financiados em mais de 20 anos, com prestações baixas para incentivar a compra. As casas deveriam ser todas voltadas para a rua Osvaldo Aranha, mas os terrenos foram repicados e vendidos em partes, por isso que tem essa rua (Figura 29) que dá acesso as nossas residências fazem parte do recinto da ALL, sendo assim não é uma rua regular. Nossas casas sim, mas a rua não!

Constata-se que população possui problemas, relacionados à mobilidade urbana, já que os moradores dos terrenos leiloados não podem receber correspondências, uma vez que a rua de acesso as suas casas é irregular. Além disso, os moradores das proximidades da estação reclamam da falta de manutenção da mesma e de alguns bens ferroviários, que são arrendados pela ALLMS.



Figura 29: Fotografia da rua que pertence a ALLMS, de acesso aos terrenos da antiga RFFSA que foram leiloados (à direita). No lado esquerdo está a estação de Restinga Sêca (indicação vermelha). Ao lado da estação encontra-se um trole (indicação amarela), um carrinho utilizado para transportar os funcionários nos trilhos até as áreas que necessitavam de conserto, guiado manualmente, da época da VFRGS.

Fonte: Heliana de Moraes Alves, 2013.

³¹ Entrevista concedida em 17 de novembro de 2012.

A estação, atualmente, é patrimônio arrendado pela ALLMS, foi utilizada como moradia para um funcionário da empresa, porém o prédio foi condenado pelos bombeiros, assim não podendo mais ser utilizado. Desde a mudança do funcionário “começou as pichações e a aglomeração de pessoas à noite ali na gare para usarem drogas, nós moradores que necessitamos passar por ali ficamos com medo”, relata Oraldo Machado. Evidente que utilizar a estação como moradia para funcionário não é a forma adequada para se conservar uma estação ferroviária, que foi palco de relações socioculturais coletivas, porém a sua desutilização acelera o processo de degradação. Além disso, o desuso facilita a ação de vândalos que a depredam, ocasionando a sua descaracterização arquitetônica e histórica.

Identifica-se que a paisagem da gare (Figura 30) não é preservada institucionalmente, porém continua sendo símbolo histórico e memorial. Conforme o Inventário do Patrimônio Histórico da Quarta Colônia (2009), a gare junto com inúmeras construções antigas, entre elas a casa que Iberê relatava ao lembrar da sua infância e a casa de Hélio Faveiro (que é réplica de uma casa da Alemanha) e a Caixa d'água formam o conjunto paisagístico “largo da Gare”. Paisagem Ferroviária esta que simboliza o tempo em que o trem fazia parte da rotina social da população e propiciou a configuração espacial da cidade de Restinga Sêca, sendo, portanto, uma paisagem cultural.

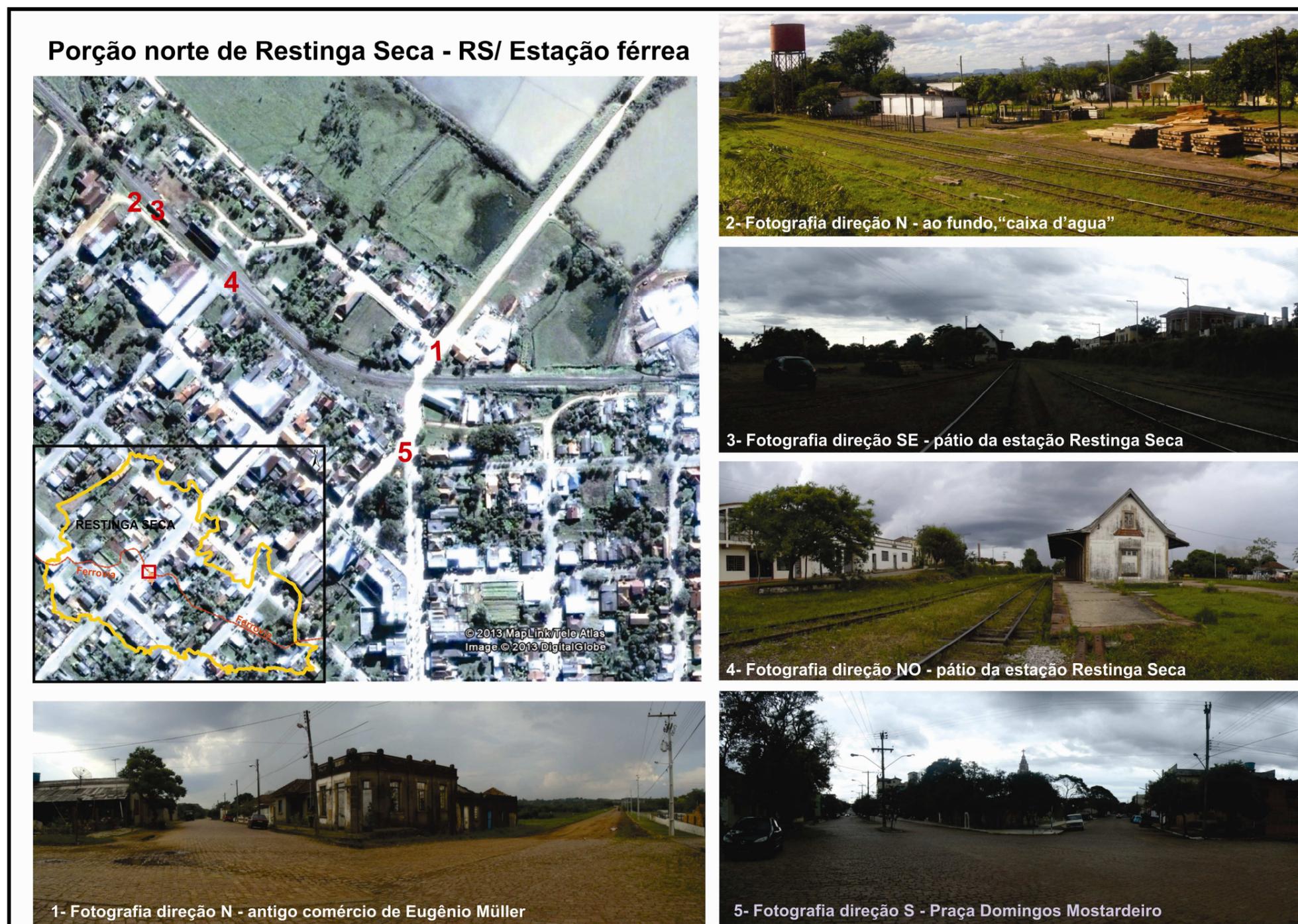


Figura 30: Imagem da porção Norte da Cidade de Restinga Sêca. Fotografia 1: Demonstra a antiga entrada da cidade de Restinga Sêca (estrada à direita) até hoje estrada de terra, destaque para a antiga casa comercial de Eugênio Gentil Müller, que se encontra em ruínas. Fotografia 2: Demonstra os fundos do pátio da estação de Restinga Sêca, que, agora, é administrada pela ALLMS; observa-se na fotografia algumas residências construídas nos terrenos que eram da RFFSA e foram leiloados a população depois da privatização. Fotografia 3: Configuração do conjunto do Largo da Gare, formado, à direita, pela casa que é uma réplica de outra casa na Alemanha e a pela casa amarela (relatada por Iberê Camargo); a esquerda pela a estação ferroviária; e no centro os trilhos. Fotografia 4: Frente da estação. Fotografia 5: Visualização panorâmica da praça central *Domingos Mostardeiro* construída próxima a estação, já que a dinâmica socioespacial da cidade era direcionada à ferrovia. Fonte: Imagem Digital Globe via Google Earth, 2011 e as fotografias de Heliana de Moraes Alves, 2012. Org.: Heliana da Moraes Alves e Daniel Junges Meneses, 2013.

Atualmente, esta paisagem ferroviária, apesar do descaso e descuido condicionado a maioria dos bens ferroviários, continua fazendo parte da identidade cultural e da vivência da população, logicamente com novos significados sociais. Segundo Carlos Guedes³², morador das proximidades da estação:

Muita gente nos finais de semanas tiram fotos na estação, mesmo não sendo preservado o lugar se tornou um ponto turístico significativo. Tem finais de semana que tem fila de gente fazendo fotografias, pessoas daqui e também de outras cidade.

Atualmente algumas pessoas usufruem da paisagem ferroviária como uma paisagem peculiar e interessante, a valorizando não mais por ser o centro socioeconômico da cidade, mas por ser o cenário histórico que simboliza a memória local.

Observou-se, em contato com os moradores que compraram os terrenos leiloados pela RFFSA, que, apesar da maioria não possuir um vínculo cultural forte com a ferrovia, eles lutam pela preservação do local. Oraldo Oliveira, relata que:

Aquele trenzinho (trole mostrado na figura 29), nós moradores que colocamos ali em exposição, por muitos anos ele estava atirado lá atrás da estação. Depois que colocamos em exposição do lado da estação. Mesmo assim volta e meia ele era danificado, já que a noite o pessoal colocava ele nos trilhos e saiam linha a fora, era perigoso até um acidente, os funcionários da ALL traziam de volta, até que nós moradores colocamos um cadeado para que o pessoal não tirassem mais ele do local. Esse trole, faz parte do local é tão importante quanto a estação, quanto a Caixa d'água, quanto os trilhos, simboliza a história ferroviária local, que mesmo não vivenciada por nós moradores, atuais moradores, faz parte do nosso cotidiano e precisa ser conservada.

Verifica-se, o cuidado que os atuais moradores tem com os bens ferroviários, apesar deles não terem vivenciado a ferrovia nos tempos áureos, possuem um sentimento identitário para com a paisagem ferroviária, já que eles estão inseridos nela cotidianamente. Os moradores entendem que esta paisagem é um patrimônio

³² Entrevista concedida em 18 de novembro de 2012.

que necessita ser preservada integralmente, já que não adianta reformar um só bem e o conjunto paisagístico, que o condiciona, ficar depredado. Para eles, é importante condicionar mais atrações artísticas ao ar livre, que chame a população de toda a cidade a usufruir da gare e do seu entorno, mesmo sem a reforma dos bens que ali se encontram, pois isso irá motivar o sentimento de pertencimento da população, que possivelmente se motivará a lutar pela preservação da paisagem ferroviária.

Se ocorrer a preservação da paisagem ferroviária da cidade de Restinga Sêca, os que ali residem terão seus imóveis e terrenos valorizados economicamente, assim como, a conservação determinará uma resignificação da identidade cultural direcionada à ferrovia. Além disso, haverá um desenvolvimento desta área da cidade que antigamente era o ponto central de crescimento econômico. Gizele³³ (não informou o sobrenome), sobre isso expõe que :

Se o local aqui da estação fosse preservado, valorizaria a memória histórica do município. Além disso, traria o desenvolvimento da cidade novamente para cá, que é considerada, hoje, uma área degradada. A valorização do patrimônio, quando ocorrer, na verdade, irá influenciar positivamente todos nós moradores do entorno da ferrovia, pois juntamente com ele vem a valorização de nossos terrenos e de nós como cidadãos, pois iremos fazer parte de um cenário histórico preservado.

Observa-se o otimismo da moradora com a inferência de uma possível preservação da paisagem ferroviária. No entanto, para que essa valorização ultrapasse o acervo arquitetônico e se insira no campo da cidadania é necessário que estes moradores sejam inseridos no processo de conservação. Por isso é necessário que aconteça um processo de valorização da identidade cultural da população que ali reside.

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 tombados pelo IPHAE, existe somente um sítio ferroviário, que é o Sítio Ferroviário de Santa Maria, com uma perspectiva, pelo menos teoricamente, de conservação direcionada à ambiência dos patrimônios que se constituíram a partir da ferrovia, e não somente direcionado a um bem isolado.

³³ Entrevista concedida em 17 de novembro de 2012.

Além deste, em nível estadual, existem poucas construções ferroviárias tombadas, entre elas estão: 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, também, foi realizado por pesquisadores do IPHAE. Ressalve-se que ele 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 da atuação do IPHAE, identifica-se uma política patrimonial ainda muito fragmentada, no âmbito estadual, especialmente, no que se refere à conservação da memória ferroviária, isso porque os bens ferroviários pertencem juridicamente à esfera federal (RFFSA), que os arrenda para ALLMS. 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 cuidados da concessionária ou da federação, para depois 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.

Somam-se a esses órgãos a Associação de Aposentados da RFFSA de Santa Maria, que reivindica a manutenção do patrimônio ferroviário e a identidade do ferroviário. Assim como, o Museu do Ferroviário de Santa Maria, que possui o Jornal Informativo Maria Fumaça que expõe a comunidade como as paisagem ferroviárias de toda a região central do estado estão sendo tratadas, contribuindo para a manutenção da identidade cultural ferroviária, a partir da divulgação de notícias, histórias, estórias, poemas e curiosidade regionais, revigorando e preservando, em certa medida a memória ferroviária da região central do estado.

Os municípios da região da Quarta Colônia procuram fomentar ações conjuntas de planejamento sustentável cultural, para isso se reuniram em um Consórcio de Desenvolvimento Sustentável da Quarta Colônia (CONDESUS), que tem como objetivo propor diretrizes para a preservação do patrimônio, com esse propósito foi estruturado o Inventário do Patrimônio Histórico e Cultural da Quarta Colônia, em 2009. Este inventário é um instrumento de valorização e de salvaguarda no qual o patrimônio ferroviário do município de Restinga Sêca/RS está inserido.

Cumprir destacar que no âmbito municipal, já houve iniciativas de preservação da identidade e da memória ferroviária. Protógenes Solon de Melo³⁴, 68 anos, professor de música, relata a principal delas:

Quando trabalhei na prefeitura entrei em contato para tentar viabilizar um trem turístico de Santa Maria a Restinga. Fiz vários contatos com o Ministério Federal dos Transportes até que eles me mandaram um material, na verdade um enorme questionário que eu preenchi e reenviei, porém nunca me enviaram resposta, apesar das minhas ligações. Depois de conversas, apesar de não terem me enviado uma resposta oficial, soube que era viável o trem turístico, inclusive por que no questionário foram respondidos não só dados de Restinga e Santa Maria, mas de toda a Quarta Colônia. Tive que fazer até estimativas da quantidade de usuários, quais seriam as formas de locomoção destes até Restinga. Na verdade o Ministério queria saber quais seriam os outros atrativos turísticos da Quarta Colônia que subsidiariam o trem turístico. Isso tinha que ser especificado, pois seria feito um roteiro bem específico, com verbas e infraestrutura adequada. Inclusive pedia a relação de restaurantes, as frotas de taxis das cidades, hotéis, farmácias, entre outras coisas, de todas as cidades da Quarta Colônia. A intenção era que o trem fosse mais um atrativo turístico para a Quarta Colônia e que inserisse Restinga, de maneira efetiva, neste processo turístico já existente na região. Isso faz já uns quatro anos atrás, nunca recebemos a resposta para iniciarmos o processo de formulação do projeto.

Em termos municipais, somente a caixa d' água de Restinga Seca/RS passou por um processo de restauro. Para que isso fosse possível, asseveram Morh, Lorentz, Migoto e Corrêa (2007), foram necessários inúmeros contatos com a empresa ALLMS, que tinha a concessão do bem, para propor uma estratégia conjunta de preservação, no entanto, a referida empresa não teve interesse em investir na manutenção deste bem. Ainda assim, havia a necessidade do aval da RFFSA, "que no mesmo ano autorizou à municipalidade a realizar uma reforma com pintura, iluminação, jardinagem e outras benfeitorias no local" (Borges, 2006, apud MORH, LORENTZ, MIGOTO E CORRÊA, 2007, p.175). A partir de então, o município responsabilizou-se financeiramente, contando com o auxílio do governo estadual, com a recuperação do bem. Porém poucos dados escritos existiam sobre o primeiro alicerce da Caixa d' Água e para revitalizá-la, foi preciso colher algumas narrativas orais com moradores idosos que detinham o conhecimento empírico da paisagem ferroviária da época, para assim ser realizada o restauro da caixa d'água.

³⁴ Entrevista concedida em 19 de novembro de 2012.

Apesar de este ser o único bem municipalizado e preservado como marco da ferrovia na cidade de 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 das paisagens ferroviárias do município que configuram um aparato histórico inter-relacional, 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 conserva-la.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A rede ferroviária proporcionou feições socioespaciais características ao município de Restinga Sêca/RS, configurando paisagens ferroviárias, que ao longo do tempo foram sendo estabelecidas material e imaterialmente, resignificando funções e representações culturais. A decadência do transporte ferroviário, causado pela desestatização das ferrovias, propiciou um processo de degradação das paisagens ao longo da linha férrea. Apesar deste abandono a memória ferroviária restinguese permanece resistindo às alterações, ressaltando a história local e facilitando a compreensão da organização espacial. Posto que, o processo de configuração ferroviária do município deixou suas marcas impressas nos povoados que cresceram e desenvolveram-se em função da ferrovia, a citar: Jacuí, Estiva e a cidade de Restinga Sêca.

Cumprido destacar que cada povoado possui sua paisagem ferroviária peculiar, com dinâmica socioespacial específica, que juntas formam o patrimônio ferroviário do município de Restinga Sêca/RS. Desde o auge do transporte ferroviário, as paisagens ferroviárias dos “povoados-estações” se completavam e funcionavam em conjunto, visto que eram nós da rede ferroviária que funcionavam integradamente. O que permite afirmar que torna-se necessário a configuração de projetos ou iniciativas de preservação integral destas paisagens.

As paisagem ferroviárias podem ser consideradas paisagens culturais já que definiam as relações sociais e culturais de convívio, através de costumes e práticas cotidianas definidas pela ferrovia. Porém, no momento presente, as mesmas não remetem a paisagens culturais, visto que não conservam uma integridade cultural direcionada à ferrovia. Evidente que elas conservam a memória e a identidade ferroviária e fazem parte do cotidiano, no entanto, a dinâmica cultural que lhe era específica não é mais vivenciada, só é lembrada. Entende-se que apesar disso, as paisagens ferroviárias do município são consideradas, em conjunto, o patrimônio ferroviário do município de Restinga Sêca/RS que necessita ser valorizado.

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 refuncionalizadas, contudo, para que isso aconteça, é imprescindível estimular os órgãos públicos e privados a valorizarem os bens histórico-culturais. A refuncionalização 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 resignificação desse bem para a sociedade, 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 de onde vivem, precisam reconhecer-se como pertencentes e agentes no processo de formação espacial. Para tanto, é imperativo salvaguardar a memória ferroviária, por meio da oralidade, na tentativa de condicionar um melhor entendimento e a preservação da configuração paisagística do lugar. Através da transmissão oral, as pessoas emanam lembranças repletas de sentimentos que não podem ser guardados nos livros, o que torna a história ferroviária mais humana e interessante.

No que tange, ao presente trabalho, pode-se constatar que a história oral permite uma aproximação com o fenômeno a ser estudado, por meio dos relatos foi possível reportar as relações sociais que existiam no auge do transporte ferroviário, que transportava muito mais que carga e pessoas, transportava emoções. Salienta-se que em nível local são poucas as iniciativas efetivas de preservação patrimonial, e quando há como o caso da municipalização da caixa d'água da cidade de Restinga Sêca/RS, direciona-se a um bem isolado. Existe a iniciativa e alguns artistas do município que escrevem poesias e poemas, que relatam as transformações do patrimônio ferroviário e como eram as relações de convívio existentes nas estações. Mesmo assim, o município necessita de iniciativas preservacionistas mais concretas para que o patrimônio não se deteriore cada vez mais.

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 prevenir 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 de maneira fragmentada e sem planejamento adequado. Tanto

que, apesar de toda discussão no que tange à paisagem cultural e ao conceito de patrimônio, 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.

Os trabalhos geográficos na concepção patrimonial devem ultrapassar as fronteiras do meio acadêmico e assumir novas formas de expressões baseadas na necessidade dos indivíduos de conhecerem o espaço onde vivem na busca de elementos que permitam uma recomposição de sua identidade e que leve ao conhecimento mais amplo da situação passado/presente e de possibilidades futuras. Um exemplo, neste caso, são as paisagens ferroviárias do município de Restinga Sêca/RS, que representam e definem o aspecto memorial, porém não são conservadas, na maioria das vezes por falta de políticas públicas aliadas a valorização da memória e identidade local.

Conforme as discussões tecidas entende-se que o presente trabalho conseguiu, de maneira simples, compreender como se configuraram os processos de transformação das paisagens ferroviárias do município de Restinga Sêca/RS, a partir de uma investigação histórico-espacial da ferrovia aliada a uma metodologia calcada no método de procedimento da história oral. Identificou-se, também, que os principais aspectos socioespaciais e os elementos que compõem a memória ferroviária, são as estações e as suas proximidades, muitas vezes recorrente a imagem dos trens, que não são elementos fixos na paisagem, mas possuem um significado cultural para a população, em especial a idosa. A decadência do transporte ferroviário acarretou inúmeras mudanças funcionais dos bens e na paisagem ferroviária, porém continuam representando a identidade ferroviária do município. Neste viés, é possível afirmar, que o patrimônio ferroviário do município adquire, perante a memória da população, uma representação social, já que remete a uma época em que a rotina cotidiana era envolta de costumes e dinâmicas coletivas sociais direcionadas para a ferrovia.

Para não finalizar, o patrimônio ferroviário - que permanece estabelecendo e representando sentimentos afetivos identitários - necessita de preservação que inclua a recuperação e a valorização da paisagem ferroviária, condicionando-a a uma função atual. Essa preservação envolve um processo de reconstrução da identidade cultural, que se define a partir da dinâmica social, espacial e cultural do lugar. Para tanto, foi relevante estudar as paisagens ferroviárias do município de Restinga Sêca/RS para

compreender a representação memorial que elas possuem, na tentativa de manter viva a história férrea, que é tão importante em nosso país. Essa pesquisa é uma iniciativa de valorização e identificação dessas paisagens, sendo o primeiro passo para uma futura proposta de proteção do patrimônio ferroviário de Restinga Sêca/RS.

REFERÊNCIAS

ABREU, Mauricio de Almeida. Sobre a Memória das Cidades. **Revista Território**, Rio de Janeiro, n. 4, p. 05-16, jan./jun. 1998. Disponível em: <http://www.revistaterritorio.com.br/pdf/04_2_abreu.pdf>. Acesso em: 04 de jun. de 2011.

ABREU, Regina; CHAGAS, Mario. (Org.). **Memória e Patrimônio: ensaios contemporâneos**. 2. ed. Rio de Janeiro: Lamparina, 2009.

ABREU, Regina. A emergência do Patrimônio Genético e a nova configuração do campo patrimônio. In: ABREU, Regina; CHAGAS, Mario. (Org.). **Memória e Patrimônio: ensaios contemporâneos**. 2.ed. Rio de Janeiro: Lamparina, 2009. p. 34-48.

ABREU, Regina. “Tesouros humanos vivos” ou quando as pessoas transformam-se em patrimônio cultural – notas sobre a experiência francesa de distinção do “Mestre da Arte”. **Memória e Patrimônio: ensaios contemporâneos**. 2. ed. Rio de Janeiro: Lamparina, 2009. p. 83-96.

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.

AMARAL, Átila do. **A evolução ferroviária no Rio Grande do Sul**. Porto Alegre: Vanguarda, 1974.

AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA. **Visão e valores**. São Paulo, 2013. Disponível em: <<http://pt.all.logistica.com/all/web/conteúdo-pti.asp?idioma=0&conta=45&tipo=27760>>. Acesso em 20 de janeiro de 2013.

ARECES, Miguel Ángel Alvarez. Patrimonio, Cultura y Paisaje: recursos para una economía sostenible. Revista Ambienta: **Desarrollo Sostenible**, n.88, 2009. p. 09-19. Disponível em: <http://www.mma.es/secciones/bibliotecapublicacion/publicaciones/revista_ambienta/n88/pdf/9_19_ma_alvarez_areces_882009.pdf> Acesso em: 30 de abr. de 2011

BARROS, Andrade; BARROS Carolyne Reis, NOGUEIRA, Maria Luísa Magalhães; SILVA, Aline Pacheco. "Conte-me sua história": reflexões sobre o método de História de Vida. **Mosaico: estudo em psicologia**, Belo Horizonte: UFMG, v. 01, n. 01, p. 25-35, 2007.

BELADONA, Nere Maria. O Feroviário, o Trem e a Estação da Estiva. **Apito da Locomotiva**, Porto Alegre, agos. 2010, p.06.

BELADONA, Nere Maria. Estação dos Sonhos. In: LEÃO, Edinara. (Org.). **Uni-Versos**: coletânea literária. Santo Ângelo: EDIURI, 2008. p.88.

BELADONA, Nere Maria. [**Entrevista disponibilizada em 04 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.

BERQUE, Augustin. **Paisagem-Marca, Paisagem-Matriz**: Elementos da Problemática para uma Geografia Cultural. In: CORREA, Roberto Lobato e ROSENDAHL, Zeny. *Paisagem, Tempo e Cultura*. Rio de Janeiro: EdUERJ, 1998.

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=S010340142003000100012&script=sci_arttext>. Acesso: em 16 de jun. de 2011.

BONI, Valdete; QUARESMA, Silva 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. Conselho Nacional de Transportes. **Plano de viação**: evolução histórica (1808-1973). Rio de Janeiro, 1974.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**: promulgada em 5 de outubro de 1988: atualizada até a Emenda Constitucional n.42, de 19-12-2003. Disponível em: <<http://www.planalto.gov.br/ccivil03/constituicao/constitui%C3%A7ao.htm>>. Acesso em: 20 de mar. de 2012.

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.

BRASIL. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico. **Paisagem Cultural:** Portaria nº 127, 2009.

CALLONI, Humberto. **Nos trilhos da ferrovia:** entrevista com Paulo Nilton de Carvalho. Rio Grande: Editora da FURG, 2010.

CANDAU, Joël. **Memória e Identidade.** Traduzido por: Maria Letícia Ferreira. São Paulo: Contexto, 2011.

CARVALHO, Paulo Nilton. Primeira Entrevista. In: CALLONI, Humberto. **Nos trilhos da ferrovia:** entrevista com Paulo Nilton de Carvalho. Rio Grande: Editora da FURG, 2010.

CARVALHO, Maria José Silveira. **[Entrevista disponibilizada em 27 de setembro de 2012].** Entrevistadora: Heliana de Moraes Alves. Restinga Sêca, 2012. 1 CD-ROM. Entrevista concedida a dissertação Patrimônio e memória: um olhar sobre as paisagens ferroviárias do município Restinga-Sêca/RS - 1920 até os dias atuais.

CARVALHO, Paulo Nilton de. **[Entrevista disponibilizada em 27 de setembro de 2012].** Entrevistadora: Heliana de Moraes Alves. Restinga Sêca, 2012. 1 CD-ROM. Entrevista concedida a dissertação Patrimônio e memória: um olhar sobre as paisagens ferroviárias do município Restinga-Sêca/RS - 1920 até os dias atuais.

CASTRIOTA, Leornado Barci. **Patrimônio Cultural:** conceitos, políticas, instrumentos. São Paulo: Annablume, Belo Horizonte: IDES, 2009.

CASTRIOTA, Leornado Barci; SOUSA, Vilmar Pereira de; TOLENTINO, Mônica Andrade. Um plano de preservação da paisagem cultural: a perspectiva integrada. In: CASTRIOTA, Leonardo Barci (Org). **Paisagem e Sustentabilidade.** Belo Horizonte: Editora da UFMG, 2009.

CAVALCANTI, Lana de Souza. **Geografia, Escola e Construção de Conhecimentos**. São Paulo: Papirus, 1998.

CHAGAS, Mário. O pai de Macunaíma e o patrimônio espiritual. In: ABREU, Regina; CHAGAS, Mario. (Org.). **Memória e Patrimônio: ensaios contemporâneos**. 2.ed. Rio de Janeiro: Lamparina, 2009, p.97-111.

CHOAY, Françoise. **A alegoria do patrimônio**. São Paulo: Editora da UNESP, 2001.

CIDADE DA SILVA, José Dalvir. [**Entrevista disponibilizada em 24 de outubro de 2012**]. Entrevistadora: Heliana de Moraes Alves. Restinga Sêca, 2012. 1 CD-ROM. Entrevista concedida a dissertação Patrimônio e memória: um olhar sobre as paisagens ferroviárias do município Restinga-Sêca/RS - 1920 até os dias atuais.

CLAVAL, Paul. **A Geografia Cultural**. Tradução: Luiz Fugazzola Pimenta; Margareth Afeche Pimenta. Florianópolis: Ed. da UFSC, 1999.

_____. A contribuição francesa ao desenvolvimento da abordagem cultural na Geografia. In: CORRÊA, Roberto Lobato; ROSENDAHL, Zeni (Org.). **Introdução à Geografia Cultural**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2007, p. 147-166.

CONSÓRCIO DE DESENVOLVIMENTO SUTENTÁVEL DA QUARTA COLÔNIA. **Inventário do Patrimônio Histórico Cultural da Quarta Colônia**. Santa Maria: UFSM, 2009.

CORRÊA, Roberto Lobato. Espaço, um conceito-chave da Geografia. In: CASTRO, I.; CORRÊA, R. L.; GOMES, P. C. da C. (Org.). **Geografia: conceitos e temas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2005. p.15-47.

CORRÊA, Roberto Lobato. A Geografia Cultural e o Urbano. In: CORRÊA, Roberto Lobato; ROSENDAHL, Zeni (Org.). **Introdução à Geografia Cultural**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2007, p. 167-186.

CORRÊA, Roberto Lobato; ROSENDAHL, Zeni. Apresentação. In: CORRÊA, Roberto Lobato; ROSENDAHL, Zeni. (Org.). **Introdução à Geografia Cultural**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2007.

COSGROVE, Denis ; JACKSON, Percy. Novos Rumos da Geografia Cultural. In: CORRÊA, Roberto Lobato; ROSENDAHL, Zeni (Org.). In: **Introdução à Geografia Cultural**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2007, p.135-146.

COSTA, Luciana de Castro Neves; GASTAL, Susana de Araújo. Paisagem Cultural: Possibilidades e limites. In: COLÓQUIO IBERO-AMERICANO DE PAISAGEM, PATRIMÔNIO E PROJETO: DESAFIOS E PERSPECTIVAS, 1, 2010. **Anais ...** Belo Horizonte: UFMG, 2010.

DIAS, José Roberto de Souza. **Caminhos de ferro do Rio Grande do Sul**: uma contribuição ao estudo da formação histórica do sistema de transportes ferroviários no Brasil meridional. São Paulo: Editora Rios, 1986.

FERNANDES, Antonio Edi. [**Entrevista disponibilizada em 06 de setembro de 2012**]. Entrevistadora: Heliana de Moraes Alves. Restinga Sêca, 2012. 1 CD-ROM. Entrevista concedida a dissertação Patrimônio e memória: um olhar sobre as paisagens ferroviárias do município Restinga-Sêca/RS - 1920 até os dias atuais.

FIGUEIREDO, Lauro César. **Sociabilidade e cultura no Paraná: a cidade de Maringá**, 2005. 200f. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Federal de Santa Catarina, 2005.

FIGUEIREDO, Lauro César. A memória urbana esquecida no tempo: o centro histórico da cidade de Santa Maria no Rio Grande do Sul. In: SIMPÓSIO NACIONAL DE GEOGRAFIA URBANA, 7., 2011, Belo Horizonte. **Anais...** Belo Horizonte: UFMG, 2011. 1CD-ROM.

FONSECA, Para além da pedra e cal: por uma concepção ampla de patrimônio cultural. In: ABREU, Regina; CHAGAS, Mario. (Org.). **Memória e Patrimônio: ensaios contemporâneos**. 2.ed. Rio de Janeiro: Lamparina, 2009. p. 59-79.

FUNARI, Paulo Pedro; PELEGRINI, Sandra de Cássia Araújo. Políticas patrimoniais no Brasil: impasses e realizações. In: ZAHAP. J. (Org.). **Patrimônio Histórico e Cultural**. Rio de Janeiro, 2006. p. 43-56.

GARCÍA, Gloria Aponte. Paisaje e Identidad Cultural. **Revista Tabula Rasa**. Bogotá: Colômbia, n. 01, dez. 2003, p. 153-164. Disponível em: <http://www.revistatabuarasa.org/numero_uno/gapone.pdf> Acesso em: 30 de abril de 2011.

GIL, Antonio Carlos. **Como elaborar projeto de pesquisa**. 5ed. São Paulo: Atlas, 2010.

GIZELE. [Entrevista disponibilizada em 17 de novembro de 2012]. Entrevistadora: Heliana de Moraes Alves. Restinga Sêca, 2012. 1 CD-ROM. Entrevista concedida a dissertação Patrimônio e memória: um olhar sobre as paisagens ferroviárias do município Restinga-Sêca/RS - 1920 até os dias atuais.

GOLÇALVES, José Reginaldo Santos. O patrimônio como categoria de pensamento. In: ABREU, Regina; CHAGAS, Mario. (Org.). **Memória e Patrimônio: ensaios contemporâneos**. 2.ed. Rio de Janeiro: Lamparina, 2009. p. 25-33.

GUEDES, Carlos. [Entrevista disponibilizada em 17 de novembro de 2012]. Entrevistadora: Heliana de Moraes Alves. Restinga Sêca, 2012. 1 CD-ROM. Entrevista concedida a dissertação Patrimônio e memória: um olhar sobre as paisagens ferroviárias do município Restinga-Sêca/RS - 1920 até os dias atuais.

HALBWACHS, Maurice. **A Memória Coletiva**. Tradução: Beatriz Sidou. 2. ed. São Paulo: Centauro, 2006.

HOLZER, Werther. O Método Fenomenológico: humanismo e a construção de uma nova geografia. In: CORRÊA, Roberto Lobato; ROSENDAHL, Zeny. (Org.). **Temas e caminhos da Geografia Cultural**. Rio de Janeiro: EdUERJ, 2010, p.37-72.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO DO ESTADO DA SECRETARIA DA CULTURA-IPHAE. **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-IPHAE. **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.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO DO ESTADO DA SECRETÁRIA DA CULTURA-IPHAЕ. **Bens Tombados**. Porto Alegre, 2012. Disponível em: < <http://www.iphae.rs.gov.br/Main.php?do=BensTombadosAc&Clr=1>>. Acesso em: 08 de fev. de 2012.

JACQUES, Paola Berenstein. Patrimônio Cultural Urbano: espetáculo contemporâneo? **Revista de Urbanismo e Arquitetura**, Salvador: UFBA, v. 6, n. 1, p. 33-39, 2003. Disponível em: <<http://www.portalseer.ufba.br/index.php/rua/article/view/3229/2347>> . Acesso em: 16 jun. 2011.

JORNAL TRIBUNA DE RESTINGA. **Meio século de história**: A Restinga que o povo conta. Restinga Sêca, mar. 2009. Caderno Especial 50 anos de Restinga Sêca, p. 12.

KESSEL, Zilda. Memória e memória coletiva. In: BIBLIOTECA virtual do Museu da Pessoa. [S.l.], [1999]. Disponível em: <http://www.museudapessoa.net/oquee/biblioteca/zilda_kessel_memoria_e_memoria_coletiva.pdf> Acesso em: 16 jun. 2011.

LIMA FILHO, Manuel; BEZERRA, Márcia (Org.). **Caminhos do Patrimônio no Brasil**. Goiânia: Alternativa, 2006.

LIMA, Marli Elena de. **[Entrevista disponibilizada em 11 de setembro de 2012]**. Entrevistadora: Heliana de Moraes Alves. Restinga Sêca, 2012. 1 CD-ROM. Entrevista concedida a dissertação Patrimônio e memória: um olhar sobre as paisagens ferroviárias do município Restinga-Sêca/RS - 1920 até os dias atuais.

LE GOFF, Jacques. **História e Memória**. Traduzido por Bernardo Leitão, Irene Ferreira e Suzana Ferreira Borges. 5. Ed. Campinas: Editora da UNICAMP, 2003.

LEMOS, Carlos. O que é Patrimônio Cultural. 5ª ed. São Paulo: Brasiliense S.A., 1987.

LOPES, Patrícia Ferreira. El paisaje ferroviário como paisaje cultural. In: COLÓQUIO IBERO-AMERICANO PAISAGEM CULTURAL, PATRIMÔNIO E PROJETO: DESAFIOS E PERPECTIVAS, 2., 2012. Belo Horizonte. **Anais...** Belo Horizonte; Brasília/DF: IEDS; MACPS; IPHAN, 2012. 1 CD-ROM.

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](http://www.univates.br/revistas/index.php/destaques/article/view/143/96)> Acesso em : 27 de setembro de 2011.

LUCHIARI, Maria Tereza Duarte Paes. A (re)significação da paisagem no período contemporâneo. In: ROSENDAHL, Zeny; CORRÊA, Roberto Lobato (Org). **Paisagem, imaginário e espaço**. Rio de Janeiro: EdUERJ, p. 9-28, 2001.

MACHADO, Amadeu. Entre trovas e versos, a saudade. **Maria Fumaça**, Santa Maria, out.2010, p.03.

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.

MAMEDE, Douglas; LIMA, Guilherme Vieira; GUMARÃES, Ana Paula Santos. Trens turísticos e o patrimônio cultural: como o turismo ferroviário tem resgatado, preservado e valorizado o patrimônio cultural. **Caderno Virtual de Turismo**, Rio de Janeiro, v. 8, n. 2, p. 81-94, 2008. Disponível em: <[http://redalyc.uaemex.mx /src/inicio/ArtPdfRed.jsp?iCve=115415175008](http://redalyc.uaemex.mx/src/inicio/ArtPdfRed.jsp?iCve=115415175008)>. Acesso em: 16 de jun. de 2011.

MARGARIT, Eduardo. Estrada de Ferro Maricá: Paisagem e Memória na Região dos Lagos Fluminense. In: SIMPÓSIO NACIONAL DE GEOGRAFIA URBANA, 7., 2011, Belo Horizonte. **Anais...** Belo Horizonte: UFMG, 2011. 1CD-ROM.

MASSIER, Eurico Leontino.**[Entrevista disponibilizada em 17 de novembro de 2012]**. Entrevistadora: Heliana de Moraes Alves. Restinga Sêca, 2012. 1 CD-ROM. Entrevista concedida a dissertação Patrimônio e memória: um olhar sobre as paisagens ferroviárias do município Restinga-Sêca/RS - 1920 até os dias atuais.

MCDOWELL, Linda. A transformação da Geografia Cultural. In: GREGOY, Derek; MARTIN, Ron; SMITH, Graham. **Geografia Humana: sociedade, espaço e ciência social** (Org.). Tradução: Mylan Isaack. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1966, p.159 -187.

MELLO, Luiz Fernando da Silva. O pensamento utópico e a produção do espaço social: a Cooperativa de consumo dos empregados da VFRGS. 2010. 292 f. Tese (Doutorado em Arquitetura) – Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2010.

MELO, Protógenes Solon de. [Entrevista disponibilizada em 19 de outubro de 2012]. Entrevistadora: Heliana de Moraes Alves. Restinga Sêca, 2012. 1 CD-ROM. Entrevista concedida a dissertação Patrimônio e memória: um olhar sobre as paisagens ferroviárias do município Restinga-Sêca/RS - 1920 até os dias atuais.

MENEZES, Suelen. Rede Ferroviária, um patrimônio cultural. **IPEIA**, Brasília, p.86-89, set. 2009. Disponível em: <http://desafios2.ipea.gov.br/sites/000/17/edições/54/pdfs/rd54sec_07.pdf> Acesso em: 16 jun. 2011.

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.

MORH, 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.

MOSTARDEIRO, Cyro. [Entrevista disponibilizada em 10 de novembro de 2011]. Entrevistadora: Heliana de Moraes Alves. Restinga Sêca, 2011. 1 CD-ROM. Entrevista concedida a dissertação Patrimônio e memória: um olhar sobre as paisagens ferroviárias do município Restinga-Sêca/RS - 1920 até os dias atuais.

NASCIMENTO, Flávia Brito do; SCIFONI, Simone. A paisagem cultural como novo paradigma para a proteção: a experiência do Vale do Ribeira-SP. **Revista do Centro de Preservação Cultural da USP**, São Paulo, n. 10, p. 29-48, maio/out. 2010. Disponível em: <<http://www.revistasusp.sibi.usp.br/pdf/cpc/n10/03.pdf>>. Acesso em: 16 de jun. de 2011.

NEVES, José Luis. Pesquisa Qualitativa: características, usos e possibilidades. **Caderno de Pesquisa em educação**, São Paulo, v. 01, n. 03, p. 01-05, 1996.

Disponível em:< <http://www.ead.fea.usp.br/cad-pesq/arquivos/C03-art06.pdf>>. Acesso em: 31 de outubro de 2011.

NIGRO, Cíntia. As dimensões culturais e simbólicas nos estudos geográficos: bases e especificidades da relação entre patrimônio cultural e geografia. In: PAES, Maria Tereza Duarte; OLIVEIRA, Melissa Ramos da Silva (Org.). **Geografia, Turismo e Patrimônio Cultural**. São Paulo: Annablume, 2010, p. 55 - 80.

NOGUÉ, Joan. Territorios sin discurso, paisajes sin imaginário: retos y dilemas. **Revista Eria**, Geografía de la Universidad de Oviedo, n. 73-74, p.373-382, 2007. Disponível em/;<<http://revistaeria.es/index.php/eria/article/view/731/70>>. Acesso em: 16 de jun. de 2011.

NOGUÉ, Joan. Otros mundos, otras geografias: los paisajes residuales. **Revista da ANPEGE**, v.7, n.1, p.03-10, 2011.

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.

OLIVEIRA, Lacy Cabral de. [**Entrevista disponibilizada em 04 de novembro de 2011**]. Entrevistadora: Heliana de Moraes Alves. Restinga Sêca, 2011. 1 CD-ROM. Entrevista concedida a dissertação Patrimônio e memória: um olhar sobre as paisagens ferroviárias do município Restinga-Sêca/RS - 1920 até os dias atuais.

OLIVEIRA, Oraldo [**Entrevista disponibilizada em 17 de novembro de 2012**]. Entrevistadora: Heliana de Moraes Alves. Restinga Sêca, 2012. 1 CD-ROM. Entrevista concedida a dissertação Patrimônio e memória: um olhar sobre as paisagens ferroviárias do município Restinga-Sêca/RS - 1920 até os dias atuais.

PAES, Maria Tereza Duarte; OLIVEIRA, Melissa Ramos da Silva (Org.). **Geografia, Turismo e Patrimônio Cultural**. São Paulo: Annablume, 2010.

PAES, Maria Tereza Duarte. Introdução e Apresentação. In: PAES, Maria Tereza Duarte; OLIVEIRA, Melissa Ramos da Silva (Org.). **Geografia, Turismo e Patrimônio Cultural**. São Paulo: Annablume, 2010, p. 17-32.

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

PELEGRINI, Sandra C. A. Cultura e natureza: os desafios das práticas preservacionistas na esfera do patrimônio cultural e ambiental. **Revista Brasileira de História**. V. 26, n. 51, São Paulo, Jan./Jun. 2006.

PASSARELLI, Sílvia 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.

PESAVENTO, Sandra Jatáhy. História, memória e centralidade urbana. **Revista Mosaico**, v.1, n.1, p.3-12, Goiânia jan./jun., 2008. Disponível em: <<http://seer.ucg.br/index.php/mosaico/article/viewDownloadInterstitial/225/179>> Acesso em: 30 de Abril de 2011.

PIMENTA, MARGARETH DE C. AFECHE; PIMENTA, LUÍS F. Paisagem e Diversidade Culturais como Perspectiva de Construção Social. In: COLÓQUI IBERO-AMERICANO DE PAISAGEM, PATRIMÔNIO E PROJETO: DESAFIOS E PERSPECTIVAS, 1, 2010. **Anais...** Belo Horizonte: UFMG, 2010, p. 01 -18. 1 CD-ROM.

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL SOCIEDADE ANONIMA. **SR6**: um breve perfil. Porto Alegre: Departamento Regional de Comunicação social da RFFSA, 1984.

RIBEIRO, Rafael Winter. **Paisagens Culturais e Patrimônio**. Rio de Janeiro: IPHAN/COPEDOC, 2007.

RISSO, Luciene Cristina. Paisagem e Cultura: uma reflexão teórica a partir do estudo de uma comunidade indígena amazônica. **Revista Espaço e Cultura**. Rio de Janeiro: UERJ, n.23, p. 67-76, Jan/Jun. 2008. Disponível em:<http://www.nepec.com.br/RISSO_Espaco_e_cultura23.pdf>. Acesso em: 23 de maio de 2011.

RODRIGUES, Marly. Patrimônio industrial, entre o fetiche e a memória. **Revista eletrônica de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Judas Tadeu** – n. 3, primeiro semestre de 2010, p. 31 - 40. Disponível em: <http://www.usjt.br/arq.urb/numero_03/4arqu_rb3-marly.pdf>. Acesso em : 22 de agosto de 2011.

ROSSI, Paolo. **O passado, a memória, o esquecimento**: seis ensaios da história das ideias. Traduzido por Nilson Moulin, São Paulo: Editora UNESP, 2010.

SALGUEIRO, Teresa Barata. Paisagem e Geografia. **Finisterra Revista Portuguesa de Geografia**, Lisboa, v. XXXVI, n. 72, p. 37-53, 2001. Disponível em: <http://www.ceg.ul.pt/finisterra/numeros/2001-72/72_04.pdf>. Acesso em: 08 de fev. 2012.

SANT'ANNA, Marcia. A face imaterial do patrimônio cultural: novos instrumentos de reconhecimento e valorização. In: ABREU, Regina; CHAGAS, Mario. (Org.). **Memória e Patrimônio: ensaios contemporâneos**. 2.ed. Rio de Janeiro: Lamparina, 2009. p. 49-58.

SANTOS, Leila Carla Rodrigues dos. A igreja inacabada e a estação ferroviária: recompondo a memória de alagoinhas. **Anais...V Encontro de Estudos Multidisciplinares em Cultura**. Faculdade de Comunicação/UFBa, Salvador-Bahia-Brasil, 2009.

SANTOS, Milton. **Metamorfoses do espaço habitado**. São Paulo: HUCITEC, 1997.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo; razão e emoção**. 4. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006.

SANTOS, Milton. **Pensando o Espaço do Homem**. 5. ed., 2. reimpr. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2009.

SAUER, Carl. Geografia Cultural. In: CORRÊA, R. L.; ROSENDAHL, Z. (Org.). **Introdução à Geografia Cultural**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2007, p.19-27.

SCHUTZ, Alfred. **Sobre fenomenologia e relações sociais**. Tradução: Raquel Weiss. Petrópolis, RJ: Vozes, 2012.

SERRAGLIO, João Paulo; PIMENTA, Margareth de Castro Afeche. A Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande e as Transformações no Planalto Norte de Santa Catarina. In: SIMPÓSIO NACIONAL DE GEOGRAFIA URBANA, 7., 2011, Belo Horizonte. **Anais...** Belo Horizonte: UFMG, 2011. 1CD-ROM.

SILVA, Elizeu Machado da. [**Entrevista disponibilizada em 05 de setembro de 2012**]. Entrevistadora: Heliana de Moraes Alves. Restinga Sêca, 2012. 1 CD-ROM. Entrevista concedida a dissertação Patrimônio e memória: um olhar sobre as paisagens ferroviárias do município Restinga-Sêca/RS - 1920 até os dias atuais.

SILVEIRA, Márcio Rogério. **Estradas de ferro o Brasil**: das primeiras construções às parcerias público-privada. Rio de Janeiro: Interciência, 2007.

SILVEIRA, Carlos Edison da. Ponte Rodoviária de Pedra sobre o Rio Jacuí. **Jornal Vila Jacuí**. Restinga Sêca, [1990], p.01.

SILVEIRA, Pérciles José da. Estação de Estiva 1ª. In: RASIA, Rozelia Sceifler; FERREIRA, Alba Pires; BRASIL, Ilda Maria Costa. (Org.). **Inverdades**: poesias, contos e crônicas. Porto Alegre: Alternativa, 2010. p.165.

STEWART, Pamela; STRATHERN, Andrew. Introdução. In: STEWART, Pamela; STRATHERN, Andrew (Org.). **Landscape, Memory and History**: anthropological perspectives. Pluto Press: Sterling, 2003, p. 01-16. Disponível em: <http://www.amazon.com/Landscape-Memory-History-Anthropological-Perspectives/d/0745319661#reader_0745319661>. Acesso: 16 de jun. de 2011.

TEDESCO, João Carlos. **Nas cercanias da memória**: temporalidades, experiência e narração. Passo Fundo: EDUCS, 2004.

THOMPSON, Paul. **A voz do passado**: história oral. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1992.

TUAN, Yi-Fu. **Espaço & Lugar**: a perspectiva da experiência. Tradução: Livia de Oliveira. São Paulo: DIFEL, 1983.

TUAN, Yi-Fu. **Topofilia**: um estudo da percepção, atitude e valores do meio ambiente. Tradução Livia de Oliveira. São Paulo: DIFEL, 1980.

UNESCO. Organização da Nações Unidas para Educação, a Ciência e a Cultura no Brasil. **32ª Conferência Geral**, Paris, 2003. Disponível em: <http://portal.unesco.org/en/ev.phpur_id=20924&url_do=do_topic&url_section=201.html>. Acesso em 14 de maio de 2010.

VASCONCELOS, Beloni José da Silveira. **[Entrevista disponibilizada em 17 de novembro de 2012]**. Entrevistadora: Heliana de Moraes Alves. Restinga Sêca, 2012. 1 CD-ROM. Entrevista concedida a dissertação Patrimônio e memória: um olhar sobre as paisagens ferroviárias do município Restinga-Sêca/RS - 1920 até os dias atuais.

VIANA, Vilma. **O ventre da Maria Fumaça**. Porto Alegre: CORAGO, 2006.

ZAPPE, Alcides Henrique. Ponte Férrea do Jacuí – férias e pescarias: A gente não esquece. Maria Fumaça, Santa Maria, ano 6, n.18, out.2011, p.05.

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.

ANEXOS

ANEXO 1 - ENTREVISTA B



**UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA MARIA
CENTRO DE CIÊNCIAS NATURAIS E EXATAS
DEPARTAMENTO DE GEOCIÊNCIAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA
E GEOCIÊNCIAS DA UFSM**

Projeto: PATRIMÔNIO E MEMÓRIA: UM OLHAR SOBRE A PAISAGEM FERROVIÁRIA DE RESTINGA-SÊCA/RS.

Mestranda: Heliana de Moraes Alves

Orientador: Prof. Dr. Lauro César Figueiredo

Nome:

Idade:

Profissão:

Sexo:

Há quanto tempo reside em Restinga Sêca/RS? E na proximidade da Estação ferroviária?

Gosta de morar próximo à ferrovia? Porquê?

Tem ou teve algum vínculo profissional ou afetivo com a ferrovia?

Qual a importância da ferrovia para Restinga Sêca/RS?

É necessária a preservação do patrimônio ferroviário restingense? Por quê? Se a resposta for sim, dê uma sugestão?

Se fosse preservada toda a área do entorno da estação, o que isso beneficiaria ou prejudicaria a sua família?

Você sente-se pertencente à paisagem ferroviária? Porquê?