

O patrimônio ferroviário em São Leopoldo – entre a lembrança e o esquecimento

The railway heritage in São Leopoldo - between remembrance and forgetting

Cinara Isolde Koch Lewinski*

Rodrigo Luis dos Santos**

Resumo: O artigo tem como proposta pesquisar os sentidos e as representações que os resquícios do patrimônio ferroviário da cidade de São Leopoldo têm para alguns moradores da cidade e funcionários da estrada de ferro. O município mantém alguns vestígios da ferrovia, apesar do abandono e do processo de deterioração que estão sofrendo desde a década de oitenta. Atualmente, esses fragmentos servem de sociotransmissores das memórias e histórias da trajetória da estrada de ferro e que por meio das narrativas dos entrevistados são constantemente lembradas. Portanto, ao discorrer sobre o assunto inevitavelmente se falará sobre o abandono de alguns bens ferroviários da cidade de São Leopoldo considerando as questões de memória e do esquecimento e deste modo e, talvez, pensar sobre possíveis potencialidades do patrimônio da estrada de ferro para a construção do conhecimento histórico.

Palavras-chave: Ferrovia. Patrimônio Ferroviário. Memória Social.

Abstract: The article proposes to research the meanings and representations that the remains of the railroad heritage of the city of São Leopoldo have for some city dwellers and railroad employees. The municipality maintains some traces of the railroad, despite the abandonment and deterioration process that it has been undergoing since the 1980s. Currently, these fragments serve as sociotransmitters of memories and histories of the railroad's trajectory, which through the interviewees' narratives are constantly remembered. Therefore, when discussing the subject, one will inevitably talk about the abandonment of some railway assets in the city of São Leopoldo considering the issues of memory and oblivion and thus, and perhaps thinking about possible potentialities of the railway's heritage for construction of historical knowledge.

Key-words: Railroad. Railway Heritage. Social Memory.

* Mestre e graduada em História pela Unisinos. Graduando no curso de bacharelado em museologia pela UFRGS. Historiadora no Museu do Trem em São Leopoldo/RS. E-mail: cinarakoch@gmail.com

** Doutor em História (2021) pela Universidade do Vale do Rio dos Sinos (UNISINOS), mestrado em História (2016) e graduação em Licenciatura Plena em História (2013) pela mesma instituição. Historiador com registro profissional sob número 0000001/RS (2021). Atualmente é professor no Ensino Fundamental (Séries Finais) e Ensino Médio do Colégio Santa Teresinha (Rede Notre Dame), nas disciplinas de Filosofia e Sociologia. E-mail: rluis.historia@gmail.com

Introdução

Este artigo é o resultado de uma pesquisa realizada a partir de questionamentos surgidos no decorrer do trabalho como historiógrafa no Museu do Trem de São Leopoldo/RS, dos quais surgiram dúvidas a respeito do patrimônio não incluído no rol dos bens históricos salvaguardados pela instituição. Após levantamento, descobriu-se que o patrimônio ferroviário que ainda restava não estava tendo os devidos cuidados por nenhum órgão público e sociedade civil e, portanto, estava sendo destinado ao abandono. Diante dessa realidade, começou-se a refletir sobre a relação da memória e do esquecimento com o patrimônio mencionado, buscando em vários teóricos que abordam sobre esses temas um melhor entendimento sobre o assunto. Os termos referenciados são polissêmicos, tendo definições diversas. O conceito de patrimônio, conforme Castriota (2009, p.83), é “originalmente ‘herança do pai’ no direito romano antigo, entendia-se como patrimônio de um particular o complexo de bens que tinham algum valor econômico, que podiam ser objeto de apropriação privada.”

Para Pohl (2005, p.67), o termo não pode ser explicado como alguma coisa que é somente herdada, entretanto, é aquilo com que uma parcela da população elege como algo que representa a sua identidade. “É o valor que os seres humanos, tanto no plano individual como coletivamente, atribuem ao legado do passado, que vai determinar o que tornará importante para ser lembrado”. Ainda, conforme o mesmo autor “[...] o patrimônio surge como uma forma de recuperação das relações de identificação no espaço e no tempo, como um elemento de referência para o aumento da importância da necessidade de afirmação dos indivíduos” (POHL, 2005, p.68). Já, para Gonçalves (2015, p. 213) é muito recorrente dar como patrimônio cultural algo “[...] que é reconhecido por um grupo (e eventualmente pelo Estado) como algo que lhe é próprio, associado à sua história e, portanto, capaz de definir sua identidade”. No entanto, o autor discorda em limitar o termo aos trabalhos de encontrar, proteger e preservar ‘identidades’ que se supõem aprovadas por todos.

Os patrimônios podem simultaneamente servir aos propósitos da indústria turística em escala planetária, às estratégias de construção de “identidades”, à formação de subjetividades individuais e coletivas, às reivindicações de natureza política e econômica por parte de grupos sociais, ou ainda a políticas de Estado. Mas em todos esses usos do patrimônio é possível perceber determinados modos de imaginar e gerir as relações entre passado, presente e futuro. (GONÇALVES, 2015, p.218)

Então, pensar o patrimônio como um processo contínuo e conflituoso de construção e reconstrução da produção social das identidades é ainda considerar que

as práticas podem resultar em uma específica tarefa coletiva de preservação, como também podem levar a destruição. Tendo em vista esse aspecto, a destruição pode ter várias causas: “[...]assumir formas naturais (intempéries, catástrofes) ou sociais e históricas (guerras, atentados, o simples abandono dos bens culturais, a indiferença da população ou dos governantes), [...]” (GONÇALVES, 2015, p.221). Segundo Gonçalves (2015, p.225), “[...] ao analisar o ato mesmo da preservação também é imprescindível observar o que é necessariamente destruído ou esquecido, pois acredita que no plano individual ou coletivo, somos, antes de tudo, o que esquecemos e descartamos”.

Para Santos (2007, p. 95), nas políticas de preservação, os impasses entre a lembrança e o esquecimento estão consecutivamente em pauta porque existem várias maneiras de gerir o passado e todas elas estão permeadas por escolhas determinadas por interesses, poder e isenções. Por isso, “procura-se lembrar tudo aquilo que foi deliberadamente colocado no limbo da história. A lembrança, contudo, está vinculada àqueles que têm o poder, pois são eles que decidem quais narrativas deverão ser lembradas, preservadas e divulgadas.” (SANTOS, 2007, p. 95). Do mesmo modo, Michel (2010) que se dispôs a investigar sobre uma política do esquecimento como política pública de anti-memória percebe o problema da imposição de certos atores sociais que, segundo ele, se tornam “empreendedores de memória”. Atores públicos, que intervêm nas designadas políticas da memória com o intuito de construir e impor lembranças comuns a uma dada sociedade, diante de algumas iniciativas ocasionam formas de esquecimento institucionalizados (MICHEL,2010).

Da mesma forma como existem meias-mentiras (dizer, mas não dizer tudo, contar de uma determinada maneira...) ou meias-verdades, igualmente há usos do esquecimento a meio-caminho da omissão involuntária ou da manipulação (não lembrar oficialmente um acontecimento histórico sem, no entanto, negar sua realidade, comemorar parcialmente um fato, desviá-lo de seu sentido original...), as intenções que presidem às decisões estando raramente totalmente transparentes aos próprios atores. (MICHEL,2010,24)

Do ponto de vista de Monteiro, Hilbert e Godinho (2017, p. 11), na prática de preservação a memória é frequentemente produzida e enquadrada, pleiteada e algumas vezes cristalizada: “os discursos memoriais procuram estabelecer bases para assentar as memórias individuais, fornecendo e solidificando uma ‘crença em raízes e num destino comuns, como o conseguem maravilhosamente o discurso patrimonial ou as ideologias comunitárias”. Assim, a naturalização de representações lançadas por esses discursos na sociedade envolve a disposição e o poder de certos grupos sociais. No entanto, Candau (2016) adverte que a vivência de atos de memória coletiva não é

aceitável para comprovar o fato de uma memória coletiva, pois, um grupo tem a possibilidade de eleger os mesmos marcos memoriais e isso não é indício que necessariamente partilhem das mesmas representações do passado.

A memória coletiva é frequentemente o produto de um empilhamento de estratos memoriais muito diversos, podendo essas camadas sedimentares ser alteradas quando das perturbações de memória. Dessa forma, se pode admitir que *Les lieux de mémoire*, [...], nos falam realmente de algumas modalidades de memória coletiva (memória real, memória-Estado, memória-nação, memória-cidadão, memória-patrimônio), os lugares são na maior parte das vezes a condensação de memórias plurais mais ou menos antigas, frequentemente conflituosas e interagindo umas com as outras (CANDAU, 2013, p. 91-92, grifo do autor).

Sendo assim, partindo das ideias de memória e esquecimento mencionadas pode-se pensar a respeito das ferrovias brasileiras que, conforme Carvalho (2010, p.42), surgiram como uma representação do progresso e modernidade e foram consideradas obsoletas a partir de novos direcionamentos do governo federal que se voltou prioritariamente para modal rodoviário. De acordo com a autora, nessa mudança de rumo da ferrovia tragicamente [...] não houve no Brasil o desenvolvimento de uma política conciliatória entre os meios de transportes, mas sim de concorrência e de substituição.” Atualmente, o espólio da ferrovia considerado patrimônio histórico passa por diversas situações, das quais muitos bens ferroviários estão em estado de degradação, devido ao gradativo processo de esquecimento em que o patrimônio histórico da estrada de ferro fora destinado pelo governo federal desde o século passado (CARVALHO, 2010).

[...] após ter empreendido o abandono e decadência de pequenas localidades, que tiveram suas atividades econômicas e sociais enredadas pela ferrovia, e com isso afrontado a história de vida de seus moradores e funcionários que viram na ruína desse patrimônio o desrespeito, pouco caso e desvalor à sua própria história de vida e identidade. (CARVALHO, 2010, p. 57)

Para Meneguello (2011), compreender os usos dos locais anteriormente ocupados pela estrada de ferro e as atividades que eram desenvolvidas é fundamental para situar relações sociais de produção nos locais de trabalho e para pensar a preservação da herança material do patrimônio ferroviário. Além disso, é preciso considerar as diferentes realidades onde estão inseridos os recintos ferroviários, pois levam a apreensão da função histórica e da importância que a estrada de ferro tinha para as populações locais. Então, pensando nisso, o presente trabalho se detém no estudo do patrimônio ferroviário de São Leopoldo para investigar as representações que

alguns moradores e ferroviários aposentados têm desses locais, permitindo assim, discorrer sobre o abandono de alguns bens históricos e da importância de preservá-los.

O patrimônio ferroviário não institucionalizado de São Leopoldo

Oficialmente, a estrada de ferro gaúcha foi inaugurada em 1874 pela empresa Porto Alegre and New Hamburg Brazilian Railway Company Limited e, no período, também passou a funcionar a primeira estação ferroviária do Estado, a de São Leopoldo. A construção da linha Porto Alegre – São Leopoldo estimulou o desenvolvimento da zona colonial alemã, que foi acompanhada pela propagação de núcleos urbanos e pela própria expansão da linha, sendo consecutivamente ampliada até atingir o município de Canela, em 1922. Durante a existência da estrada de ferro, em São Leopoldo foi edificada uma estrutura com diversas funcionalidades, como um horto florestal, a pedreira de São Borja e os recintos ferroviários de São Leopoldo, Rio dos Sinos e Engenheiro Manoel Barreto Viana.



Figura 1. Mapa Ferroviário do Rio Grande do Sul – 1940.
Fonte: http://www.estacoesferroviarias.com.br/RS_mapa40.jpg.

A estação ferroviária de São Leopoldo foi salvaguardada pelos órgãos públicos e sociedade civil, pois, às antigas estações, ainda são atribuídos um grande valor histórico em virtude de serem consideradas como referência para muitas comunidades, já que muitas cidades surgiram e tantas outras se desenvolveram com a chegada do trem. Então, a estação foi reconstruída na década de 80 pelo governo federal, por meio

do Programa de Preservação do Patrimônio Histórico (Preserve) para acolher o Centro de Preservação do Patrimônio Histórico do Rio Grande do Sul. A escolha incidiu sobre esse recinto por ter sido a primeira estação do Estado e de sua construção estar ligada ao período de funcionamento da primeira linha que ligou a Capital da então Província de São Pedro à Colônia de São Leopoldo. Além disso, a estação também tinha o predicativo de ter vindo pré-fabricada da Inglaterra e ter um estilo vitoriano, o que possibilitou a salvaguarda do prédio pelo Preserve como patrimônio histórico. Atualmente, está sob os cuidados da Prefeitura Municipal de São Leopoldo e o Sítio Histórico, onde está inserida, foi tombado pelo Instituto do Patrimônio Histórico do Estado (IPHAE) na década de noventa. Hoje, a estação ferroviária de São Leopoldo, Museu do Trem, é considerada um patrimônio histórico, se tornando um fio narrativo da comunidade na salvaguarda de sua identidade e, deste modo, se coloca como lugar de memória (LEWINSKI, 2017). Entretanto, a trajetória da estrada de ferro em São Leopoldo não é só assinalada por lembranças, mas também é marcada por esquecimentos.

As ideias de Monteiro, Hilbert e Godinho (2017, p. 29) explicam muito bem o que está ocorrendo com os resquícios da ferrovia em São Leopoldo, através do que acontece em vários locais onde, segundo eles, “[...] alguns desses vestígios materiais ainda estão preservados, pontualmente, na nossa cidade, outros foram transformados em outras materialidades, muitos em imagens e em textos. Mas outros, por certo tempo, apenas existem na lembrança das pessoas e nas suas falas”. Assim, através de fontes e memórias dos antigos moradores e ferroviários aposentados começa-se desvelar exemplos do patrimônio ferroviário que foram relegados ao abandono, como a ponte ferroviária, as estações Rio dos Sinos e Engenheiro Manoel Barreto Viana. Entretanto, percebe-se que a maioria da comunidade não conhece a história e as memórias desses espaços e para quem conhece a história, esses locais remetem a uma dura memória real que foi o desmonte da ferrovia. No entanto, as ruínas da mesma forma que trazem lembranças nostálgicas também levam as pessoas que possuem memórias sobre a estrada de ferro a ensinar a respeito do conhecimento histórico e da importância que a ponte e a estação ferroviária Rio dos Sinos possuíam para a sociedade.

A ponte ferroviária sobre o Rio dos Sinos foi erguida com a ampliação do trecho da estação São Leopoldo até Novo Hamburgo e foi inaugurada em 1876. A sua edificação foi um marco para a engenharia no Estado, pois constituiu-se no primeiro cruzamento ferroviário do Rio Grande do Sul sobre um rio. Inicialmente, a ponte de madeira era provisória e, segundo o relatório das obras públicas do período entre 1880

e 1881, foi trocada por uma nova superestrutura metálica. (MOEHLECKE, 2004): “Segundo o Núcleo de Preservação e Pesquisas Histórico Ferroviárias, a ponte ferroviária possui três vãos laterais originais e após, possivelmente na década de 1920, acrescentados mais dois vãos laterais” (MHVSL, [201-]). Ainda que, seja admirável a estrutura da ponte para a época em que foi construída, não é a engenharia dessa obra de arte que a torna importante, mas a possibilidade que ela acarretou com a expansão da linha de trens até Novo Hamburgo, pois, ligou definitivamente o Vale dos Sinos aos centros comerciais, sobretudo à Porto Alegre, contribuindo para o desenvolvimento econômico da região.



Figura 2. Antiga ponte férrea sobre o Rio dos Sinos.
Fonte: Acervo Histórico do Museu do Trem de São Leopoldo.

Todavia, a ponte ferroviária sobre o Rio dos Sinos passou a se tornar vulnerável e condenada a destruição, após a desativação da linha até a estação Rio dos Sinos e, só foi poupada da completa demolição devido ao movimento da comunidade, aos engenheiros do Sistema de Proteção às Cheias e a Prefeitura Municipal de São Leopoldo que intercederam pela sua permanência. No entanto, a decisão de remover o acesso da margem direita sentido Norte e a elevação da ponte com o acréscimo dos pilares através do ferro e do concreto¹ para mantê-la preservada é atualmente questionável, pois, a intervenção impossibilitou a comunidade de acessar o local. Sendo assim, a mobilização da comunidade na década de 1990 pela preservação da estrutura ferroviária ocorreu devido as memórias que reforçam a identidade local que este

¹ Informação retirada do documento MHVSL, [201-]).

patrimônio histórico suscita, porém, a intervenção adotada conservou parte da ponte e impediu que as pessoas continuassem se apropriando da estrutura ferroviária e, por isso, parte dela está abandonada dentro do Rio dos Sinos. Aqui cabe ressaltar que apesar do descuido com esse patrimônio ferroviário, ele ainda traz à tona lembranças dos tempos em que os trens passavam sobre sua estrutura e, portanto, um legado da estrada de ferro foi deixado para as gerações futuras.

A robustez das construções, peças e engenharias ferroviárias dão a elas duração no tempo. A despeito de todo abandono e esquecimento a que foram relegados, o universo material das ferrovias continua compondo paisagens, dando forma às cidades. Se não demolidas para a completa substituição, elas continuam lá, apresentando marcas do tempo transcorrido, que corre, mas que a nada deixa impune. Abandonadas e esquecidas, elas continuam e transformam-se de acordo com um tempo que passa e cai como líquido que escorre gota a gota, mudando as formas e transformando-se em ruínas.” (CARVALHO, 2010, p.53)

Portanto, o que sobrou da ponte ferroviária Rio do Sinos denuncia a mudança de paradigmas e símbolos da modernidade. É um dos exemplos de patrimônio industrial que demonstra a obsolescência das tecnologias e modos de produção e, conseqüentemente, do descarte e substituição de equipamentos e processos produtivos, enfim, “[...] revelam até mesmo os ocultos processos sociais, políticos e econômicos por meio dos quais se obtém o valor da terra urbana” (MENEGUELLO, 2018, p.253). Então, a estrutura ferroviária que um dia interligou a Capital do Estado à região de colonização no Vale dos Sinos passou a ser uma ruína industrial que atualmente estigmatiza os excessos e desperdícios da sociedade. No entanto, conservar a ponte não é somente mantê-la em pé, senão ficariam “[...] como simples depósitos de frias e longínquas memórias, desligadas de quaisquer contextos socialmente significativos, incapazes de dar sentido cultural à temporalidade, limitando-se a sustentar, no espaço, resíduos e manifestações de outros modos de vida” (FORTUNA, 2013, p.145).

Sendo assim, é preciso que a ponte seja reconhecida como estrutura ferroviária que definiu os aspectos urbanos de cidades e para isso, se faz necessário despertar a rememoração, isto é, ativar um olhar sensível com relação as marcas ou os registros do passado. Além disso, para acionar o olhar sensível exige entrar em um processo de definição de um pertencimento, emergir no mundo material das várias camadas de temporalidade e os símbolos que decorrem delas e deste modo, reconhecer que a cidade recolheu em um outro tempo. Ao preservar a cidade do passado, implica, principalmente, ater imagens e representações que possam aferir uma certa identidade

urbana, um conjunto de significados e de formas de reconhecimento que a caracterizem na história. Com isso, a busca da temporalidade fluída sugere no ato da rememoração um aprendizado, de considerar o passado do urbano, ali escondido que só pode ser despertado pelo olhar sensível, que desenvolve a consciência histórica dos cidadãos para a preservação do patrimônio histórico. (PESAVENTO, 2005). E especificamente sobre as ruínas da cidade, Meneguello (2018, p.253) comenta o seguinte:

[...] tenho que admitir que acredito no caráter 'pedagógico' das ruínas urbanas e industriais, e acho que elas têm muito o que ensinar sobre a forma ansiosa como concebemos as nossas cidades como locais em que todos os espaços devem receber usos claros. Acredito na necessidade de espaços de respiro e de reflexão que estes espaços proporcionam nas cidades[...]

Deste modo, a memória coletiva² tem um papel fundamental para recuperar o passado da cidade para que, conforme Pesavento (2005, p.14) “[...] as pessoas se reconheçam e identifiquem, ancorando suas referências de memória e história.” Então, a partir desta perspectiva o estudo sobre as ruínas da estrada de ferro torna-se essencial para pensar na valorização pelo uso e garantias de fruição social, por meio do exercício da cidadania do direito de reconhecer as marcas de historicidade da cidade e seus significados sociais. Assim, refletir por meio das marcas de historicidade da cidade com as pessoas que nela habitam é reconstruir desde o presente e reconhecer as dimensões do passado e do futuro de uma cidade e, desta forma, seria uma outra maneira de desempenhar a cidadania (Pesavento, 2005). Sendo assim, refletir sobre a ponte ferroviária de São Leopoldo é valorizá-la como patrimônio histórico e o exercício de fazer os antigos moradores leopoldenses rememorarem as lembranças em torno da estação ferroviária Rio dos Sinos dá ao processo um caráter pedagógico.

Pegava o trem aqui [seu lugar de fala era no prédio da antiga estação de São Leopoldo]. Seguia sempre esse mesmo trajeto, né. Passávamos por cima do Rio dos Sinos, onde ali existe até hoje. Tem aquela ponte. Passava por ali, passava por Novo Hamburgo, Santo Afonso, aquelas zonas todas lá, Campo Bom, Sapiranga e ia para Taquara. A maior parte que tinha para lá era mato. Não tinha nada. O trem passava por aquele mato. (SANTOS, 2018)

Sendo que daqui, chegando no Rio dos Sinos tinha um entroncamento, aí na esquerda você ia para Montenegro. E na outra, continuava sempre, ia para Taquara. (SANTOS, 2018)

Rio dos Sinos era entroncamento. O que ia pra Taquara, Gramado, Canela. Ia pra Montenegro também, Bento, Caxias. Também de

² Segundo Pesavento (2005, p.13) “[...]corresponde ao modo como, institucional e culturalmente, uma comunidade passa a evocar, construir e transmitir seu passado.”

Montenegro ia para Barreto. Tinha ligação de Barreto com Santa Maria. [...] Até a década de 1930 todo o tráfego que saía do Estado do Rio Grande do Sul e vinha passava por São Leopoldo (WINCKLER, 2016).

Por meio das rememorações dos atores sociais a preservação do patrimônio ferroviário passa a ter sentido, quando a narrativa fragmentada começa a se organizar e a reconstruir um significado para os vestígios da estrada de ferro em São Leopoldo. Assim, as memórias preenchem as lacunas na história da cidade com as representações possíveis e destaca-se a possibilidade de transporte pela ferrovia da produção colonial e das protoindústrias que cresciam na Antiga Colônia Alemã para todo o Estado. Conforme Stocker (2019, p.77), “[...] os espaços urbanos passaram a relacionar-se não mais apenas com a escala local, mas com outros lugares através da nova proximidade proporcionada pelos trens”. Portanto, a estrada de ferro não foi só importante para o transporte de mercadorias das áreas de colonização alemã, mas também é preciso perceber que o uso da ferrovia gerou investimentos na ampliação, estruturação ou construção de estradas carroçáveis que facilitavam o acesso das colônias situadas ao norte até o ponto de embarque das estações ferroviárias, o que leva a pressupor que a estrada de ferro alavancou o desenvolvimento econômico da região.

Então, de acordo com o que já foi visto, a ponte e a estação ferroviária do Rio dos Sinos tem um valor histórico para a região, porém, do segundo patrimônio restou somente as memórias dos antigos passageiros de trens e moradores, algumas fotografias e documentos relativos a sua história, dos quais os pesquisadores buscaram e atualmente ainda procuram reconstruir sua história. Concernente à estação, Moehlecke (2004) relatou que foi inaugurada em 1876 juntamente com a estação Hamburger-Berg. Já, Giesbrecht (2014), no site estações ferroviárias se debruçou a respeito do registro de 1907 que descreve o prédio da seguinte maneira: “[...] um edifício de alvenaria, com uma linha anterior servindo de estação e armazém de cargas. Tem área de 18,80 x 3,30 m. A linha nessa estação passa acima da soleira da porta do edifício, de modo que a plataforma da linha tem o acesso da estação por uma escada de pedra” (GIESBRECHT, 2014).



Figura 2. Antiga Estação Ferroviária Rio dos Sinos.
Fonte: Acervo Histórico do Museu do Trem de São Leopoldo.

No entanto, com o decorrer do tempo a estação sofreu mudanças de denominação, na edificação e de funcionalidade. Conforme Moehleck (2004), nos primeiros anos de seu funcionamento, Rio dos Sinos era denominada Neustadt, Novo Mundo, até 15/09/1919 quando teve o seu nome modificado a pedido da Cia. Auxiliaire. Isso ocorreu devido a Primeira Guerra Mundial, período em que os belgas invadidos pelos alemães não queriam que sua empresa no Rio Grande do Sul tivesse um nome que lembrasse seus inimigos. Além disso, também houve variações de serviços durante sua trajetória, o que influenciou no fluxo de passageiros e mercadorias neste espaço. Segundo Giesbrecht (2014), desde 1903, a estação serviu ao trecho Rio dos Sinos-Taquara e, a partir de 1909, sua importância no transporte ferroviário aumentou, pois passou a receber o fluxo de pessoas e produtos das linhas de Caxias e de Porto Alegre-Uruguaiana. Entretanto, em 1937, quando houve a abertura da variante conectando Diretor Pestana a Barreto, “[...] encurtando em 50 km a linha para Uruguaiana e evitando a passagem pela estação [...]” (GIESBRECHT, 2014), passou a atender somente as linhas para Caxias e Canela. Contudo, por conta das variações de fluxo de passageiros e mercadorias, o prédio também sofreu alterações com a reconstrução e o aumento do seu prédio que, conforme Moehleck (2004) ocorreu em 1939, de acordo com o Ofício nº 714 de 21.9.1939.

Por conseguinte, os registros além de demonstrar o crescimento do recinto ferroviário, também apresentam o descaso e o abandono gradativo desta edificação. De acordo com Giesbrecht (2014), em 1965, ainda, percorriam trens de Porto Alegre para

Novo Hamburgo, via Rio dos Sinos, pois nesse momento a linha que se dirigia para Canela já havia sido desativada, só restando o trecho até Novo Hamburgo. Já em 1967, encerrou-se as atividades ferroviárias no trecho Rio dos Sinos-Novos Hamburgo e desde 1970, já não transitavam mais trens além da estação Rio dos Sinos, que passou a ser estação terminal da linha de subúrbios até Porto Alegre. Depois de 1980, já não mais circulavam os trens e foi oficialmente extinta em 1994. (GIESBRECHT,2014). Portanto, o desmonte progressivo da estrada de ferro ocorreu por décadas, mas, a maior mudança que aconteceu na estação ferroviária Rio dos Sinos e que determinou o seu destino foi o seu completo abandono pelos órgãos públicos, após a sua desativação na década de 1980, o que desencadeou frequentes depredações e vandalismos ao prédio e que, a partir daí, se converteu em foco de violência e que conduziu a população local a destruí-lo, possivelmente nos primeiros anos de 2000. (CARDOZO; ZAMIN,2002).



Figura 4. Estação Ferroviária Rio dos Sinos no início da década de 1980. Foto do arquivo pessoal de Saul Maraschin (ferroviário aposentado [198-]).

Sendo assim, apenas permanecem fotografias, documentos e lembranças do que um dia existiu, pois a memória faz “[...] ressuscitar o implícito e o invisível à superfície, desenterrando aquilo que não mais se vê: o sugerido, o intuído e pressuposto, o transformado, o desaparecido e o lacunar, o ausente. (PESAVENTO, 2004, p.27). Neste caso, torna possível a conexão das peças fragmentadas da trajetória da ferrovia que foram espalhadas pelo discurso em prol do transporte rodoviário. Nesse processo, a memória histórica significativa torna-se visível as transformações que

aconteceram nos espaços das antigas estações ferroviárias e as relações de sociabilidade que ali ocorriam. Além disso, recordar também é uma forma de resistência ao esquecimento e uma maneira de garantir a consciência histórica uma vez que, os vestígios do passado da estrada de ferro não se enquadram na dinâmica do mundo capitalista e, por isso, estão se apagando. Assim, como não se tem muitas ocasiões para repensar sobre o abandono e a deterioração do patrimônio ferroviário corre-se o risco de tornar o descaso como algo banal e, por isso, a conscientização do valor histórico é importante para a preservação.

Ainda, diante do abandono do patrimônio ferroviário está a falta de consciência das autoridades sobre o risco da privação às gerações seguintes da materialidade de parte da memória nacional que está se esvaindo com o descaso. Além disso, observa-se a convivência de parte da sociedade em permitir o empobrecimento cultural e o direcionamento dos jovens para a banalidade dos fatos. Então, não há uma responsabilidade histórica pelo desmonte que ocorreu com a ferrovia e com a deterioração dos seus bens históricos, pois, conforme denúncia de Giesbrecht (2014), a respeito da destruição da estação Rio dos Sinos, “o fato mostra bem o descaso das autoridades e da RFFSA com o seu patrimônio e com a população em si.” Assim, o patrimônio ferroviário na maioria das vezes não é reconhecido pelo seu valor histórico, como a estação Rio dos Sinos que não foi preservada para a posteridade e a estação Engenheiro Manoel Barreto Viana que passou a ter uso de residência, sendo descaracterizada em favor de interesses particulares.

Conforme Cardozo e Zamin (2002), a Estação Engenheiro Manoel Barreto Viana, considerada uma estação secundária, foi inaugurada em 1938. Mesmo sendo qualificada como uma estação secundária pela ferrovia, Giesbrecht (2014) fez uma pesquisa e de acordo com os seus resultados, fazia parte da linha Porto Alegre-Caxias que iniciava no trecho entre a Capital e São Leopoldo, onde a partir da estação ferroviária Rio dos Sinos a linha continuava, desde 1909, até Carlos Barbosa e, em 1910, chegou até Caxias do Sul (ver imagem 1). Após vários anos de atividade, em meados de 1963, a linha entre Rio dos Sinos e Montenegro saiu de operação devido a inauguração da linha General Luz-Passo Fundo que tornou possível um desvio que encurtou o trajeto e levou os trens de passageiros e cargas a deixarem de usar essa linha para chegarem a Montenegro e Caxias. Por consequência, a estação foi desativada em 1965. Atualmente, o prédio ainda existe, porém está descaracterizado para servir como moradia. No entanto, o morador está em disputa judicial com a Prefeitura, que tem interesse legal no terreno (GIESBRECHT, 2014).



Figura 5. Estação Engenheiro Manoel Barreto Viana, em 2019.
Fonte: <https://www.google.com.br/maps/place/R.+Barreto+Viana,+78+-+Arroio+da+Manteiga,+S%C3%A3o+Leopoldo+-+R.>

Portanto, a Estação Engenheiro Barreto Viana é um exemplo de como é forjado o esquecimento e como é feita a escolha de determinados patrimônios e monumentos representativos de uma nação por um determinado grupo. Ainda que a estação Engenheiro Manoel Barreto Viana tenha sido uma estação secundária, influenciou a ocupação e as mudanças no bairro onde se localiza e, no entanto, busca-se o apagamento da história desse espaço. Assim, é empreendido um esquecimento controlado, pois o recinto não foi contemplado por iniciativas civis e políticas públicas de preservação mais efetivas, levando o patrimônio a sofrer discutíveis intervenções para uso privado, o que faz pensar na importância de políticas de requalificação urbana que respeitem a historicidade do patrimônio ferroviário. Além disso, demonstra uma desvalorização da função social do passado tanto por parte do morador que se apropriou indevidamente e nega os significados que o prédio possa ter para a comunidade, como a apatia dos órgãos públicos que, conforme Fortuna (2013, p.35) “[...] revela a indiferença perante a história, o tempo e a memória como constituintes das formações identitárias na pós-modernidade.”

A preservação ou a ausência de preservação fazem parte de um mesmo processo seletivo; as escolhas justificadas de proteção de edifícios, com critérios informados, assim como o desinteresse ou a sobrevivência aleatória dos bens incidem sobre as cidades e a preservação de sua memória. (MENEGUELLO, 2011, p.1831- p. 1832)

Sendo assim, o patrimônio ferroviário que foi institucionalizado em São Leopoldo pelos órgãos públicos permanece e está disponível para fruição. O que não se considerou digno para ser salvaguardado foi destruído ou está sendo destinado ao apagamento, como se “a história justifica e padroniza os espaços do que deve ser visto e do que deve esmaecer como o passar dos dias, dos anos e dos séculos” (THEODORO, 1998, p.62). Portanto, aqui se faz necessário refletir sobre a educação da comunidade para a sensibilização das marcas de historicidade de sua cidade e quem sabe seguir as ideias de Theodoro (1998, p.67) com relação ao trabalho do historiador que talvez seria “[...] explicitar uma memória para aqueles que pensam não a possuir”. Entretanto, não é uma tarefa fácil para a sociedade brasileira, pois como Theodoro (1998, p.67) afirma “uma boa narrativa pode construir com sucesso uma história de fracassos” e, talvez seja por isso que seja tão complexo salvaguardar o patrimônio industrial. Sendo assim, observa-se que preservar os vestígios da ferrovia e as lembranças em torno dessa empresa de transporte é trazer à tona a falência de projetos modernizadores, utópicos e civilizatórios de um período da história do país. Deste modo, muitas vezes rememorar pode ser um processo doloroso, como é para os moradores que presenciaram o desmonte da ferrovia no município de São Leopoldo, mas relembrar também pode ser resistência, como é para alguns trabalhadores da ferrovia que denunciam o descaso das autoridades, como o relato de Julio Leal Ayres.

Na verdade, a gente fala em privatização, mas foi um arrendamento que ocorreu dentro porque o patrimônio da ferrovia é muito alto. Eles não tinham condições de comprar a ferrovia. Então, eles arrendaram. Um arrendamento, praticamente. Saiu muito barato para eles. Mas mesmo assim, eles abandonaram muitos trechos da ferrovia do Estado. Só usam, digamos assim, as linhas principais. Os ramais foram todos abandonados. Eles não fizeram manutenção desses ramais. As estações depredadas. Os trilhos também. Os dormentes, todos apodrecidos. Eles só usam as linhas troncos. Os ramais estão praticamente abandonados (AYRES, 2016).

Enfim, as memórias e os vestígios do que restou da ferrovia desestabilizam certezas, trazem dúvidas com relação aos benefícios da privatização da ferrovia para a população brasileira, mas também as ruínas podem permitir um sentimento de continuação no tempo e na memória do tempo. Enfim, várias representações podem surgir a partir dos vestígios da ferrovia em São Leopoldo; entretanto, é preciso partir deles para compreender o patrimônio cultural como resultado do homem como agente ativo da história, e o patrimônio ferroviário como decorrência das relações sociais e

políticas e, assim, sendo escuta do que foi silenciado e deste modo, indo além dos discursos oficiais.

Considerações finais

Este trabalho buscou refletir sobre a cidade como um bem cultural com as suas memórias e apagamentos, através do estudo de caso sobre o patrimônio ferroviário de São Leopoldo. Com o intuito de perceber o patrimônio ferroviário, buscou-se a “cidade do passado” através de observações das edificações ainda presentes nos dias atuais, por meio da análise de documentos e de fotografias, mas principalmente, na escuta sensível das muitas recordações recuperadas por antigos moradores leopoldenses, que lembraram de suas experiências como frequentadores das estações e como passageiros dos trens que circulavam pela linha Porto Alegre à Canela. Assim, valores essenciais da ferrovia em São Leopoldo foram sendo recuperados e deste modo, a memória dos processos sociais à materialidade das edificações da estrada de ferro foram sendo reconstruídas e ganhando sentido.

Além disso, a cidade de São Leopoldo como espaço arquitetado passou a ser vista sob outro aspecto, pois ao invés de percorrer a Rua da Independência foi escolhido outro caminho, os trilhos da estrada de ferro. Nesse percurso, buscou-se entender as práticas nos espaços estudados e o sentido construído e fixado pelos homens pautados em suas condutas com os valores de uma outra época. E ao apreender a cidade do passado, passou-se a enxergar as camadas superpostas pelo tempo. A partir daí, surgiu a possibilidade de construir uma rede que interligou vários lugares à estação ferroviária de São Leopoldo, o que demonstra que a patrimonialização de um prédio só faz sentido quando o seu entorno também é analisado e incluído no rol dos bens preservados. Portanto, entender patrimônio cultural de qualquer cidade é conhecer a sua história local, as suas memórias e esquecimentos e, conseqüentemente desenvolver uma consciência histórica para a preservação dos bens culturais.

Enfim, neste caso em específico, alguns remanescentes da ferrovia se perderam e outros continuam se degradando com as transformações que a cidade sempre irá sofrer, apesar da luta de alguns grupos da comunidade na defesa pelo patrimônio histórico. Mas, sabe-se que um dos maiores riscos que permeou e permeia a preservação da cultura material é a quebra da transmissão das memórias geracionais e, por isso, é imprescindível, reconstituir as lembranças que muitas vezes não são registradas. Portanto, busca-se reconhecimento da história local e a valorização do

patrimônio ferroviário no município de São Leopoldo para que as gerações futuras possam conhecer a história e a memória de sua cidade e que questionem e tomem posicionamentos críticos contemporâneos com relação aos significados dos vestígios ferroviários em ruínas.

Referências

- AYRES, Julio Leal. [Entrevista] .2016. Entrevista concedida a Cinara Isolda Koch Lewinski, em setembro de 2016, na cidade de Porto Alegre, RS.
- ALBERTI, Verena. Histórias dentro da História. In: Pinsky, Carla Bassanezi. *Fontes Históricas*. São Paulo: Contexto, 2005. p. 155-202.
- AMADO, Janaína; FERREIRA, Marieta de Moraes (Org.). *Usos & abusos da história oral*. 4. ed. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2001.
- BRASIL. Ministério dos Transportes/ Rede Ferroviária Federal S.A. – Superintendência Regional de Porto Alegre. Centro de Preservação da História da Ferrovia no Rio Grande do Sul. 1. ed. Porto Alegre: Ed. Gráfica Metrópole, 1985.
- CANDAU, Joel. *Memória e identidade*. São Paulo: Contexto, 2016.
- CARDOSO, Alice; ZAMIN, Frinéia. *Patrimônio ferroviário no Rio Grande do Sul*. Inventário das estações: 1874-1959. Porto Alegre: Pallotti, 2002.
- CARVALHO, Maria Cecília de Alvarenga. *Memória social e patrimônio ferroviário em Além Paraíba*. 2010. 175 f. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) - Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2010. Documento em PDF.
- CASTRIOTA, Leonardo Barci. *Patrimônio cultural: conceitos, políticas, instrumentos*. São Paulo: Annablume; Belo Horizonte: IEDS, 2009.
- CHARTIER, Roger. *A história cultural: entre práticas e representações*. Lisboa: DIFEL, 1990.
- FLÔRES, João Rodolpho Amaral. *Trens na memória: num longo tempo, entre trajetórias público-privadas, fatos da história ferroviária brasileira e sul rio-grandense*. Santa Maria, RS: E. da UFSM, 2017.
- FORTUNA, Carlos. *Identidades, Percursos, Paisagens Culturais: Estudos Sociológicos de Cultura Urbana*. EDIÇÃO: Imprensa da Universidade de Coimbra, 2013. Disponível em: http://www.uc.pt/imprensa_uc. Acesso em 11/09/2021.
- GIESBRECHT, Ralph Mennucci. Estação Ferroviária Engenheiro Manoel Barreto Viana. Disponível em: http://www.estacoesferroviarias.com.br/rs_linhaspoa/engmanoel.htm. Acesso em 10/12/2019.
- GIESBRECHT, Ralph Mennucci . Estação Ferroviária Rio dos Sinos. Disponível em: http://www.estacoesferroviarias.com.br/rs_linhaspoa/riodossinos.html. Acesso em: 12/02/2021
- GONÇALVES, José Reginaldo Santos. O mal-estar no patrimônio: identidade, tempo e destruição. *Estudos Históricos*. Rio de Janeiro, vol. 28, no 55, p. 211-228, janeiro-junho 2015
- HALBWACHS, Maurice. *A memória coletiva*. São Paulo: Centauro, 2006.
- LEWINSKI, Cinara Isolda Koch. *Um lugar de memória da estrada de ferro: o centro de preservação da história ferroviária do Rio Grande do Sul – 1980-1990*. 2017. Dissertação (Mestrado em História) – Unisinos, São Leopoldo, 2018. 311 f.
- MENEGUELLO, Cristina. Patrimônio Industrial como tema de pesquisa. In: Seminário Internacional História do Tempo Presente, 1. Florianópolis, 2011. *Anais...* Florianópolis: UDESC; ANPUH SC; PPGH, 2011. p. 1819-1834.

MENEGUELLO, C.; BORGES, V. T. *Patrimônio, memória e reparação: a preservação dos lugares destinados à hanseníase no estado de São Paulo*. PATRIMÔNIO E MEMÓRIA (UNESP), v. 14, p. 345, 2018.

MICHEL, Johann. Podemos falar de uma política do esquecimento? *Revista Memória em Rede*. Pelotas, v.2, n.3, ago.-nov. 2010, p. 14-26.

MENESES, Ulpiano T. Bezerra. A cidade como bem cultural. In: *Patrimônio: Atualizando o Debate*. IPHAN, 2006.

MOEHLECKE, Germano Oscar. *São Leopoldo: obras e iniciativas públicas*. São Leopoldo: Rotermond, 1998.

MOEHLECKE, Germano Oscar. *Estrada de ferro: contribuição para a história da primeira ferrovia do Rio Grande do Sul*. São Leopoldo: Rotermond, 2004.

MONTEIRO, Charles; HILBERT, Klaus; GODINHO, Paula. *Memória e patrimônio: diálogos entre Brasil e Portugal*. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2017.

MUSEU DO TREM DE SÃO LEOPOLDO. [Fotografias históricas]. São Leopoldo [1874-1990]. Imagens de uso interno da instituição.

MUSEU HISTÓRICO VISCONDE DE SÃO LEOPOLDO (MHVSL). [Documentos históricos]. São Leopoldo, [201-]

PELEGRINI, Sandra de Cássia A.; SHIAVON, Carmen G. Burget. *Patrimônios plurais: iniciativas e desafios*. Rio Grande: Ed. Da FURG, 2016.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. Com os olhos no passado: a cidade como palimpsesto. In: *Esboços: histórias em contextos globais*, Santa Catarina: v. 11, n. 11 p.25 - p.30, 2004.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. CIDADE, ESPAÇO E TEMPO: REFLEXÕES SOBRE A MEMÓRIA E O PATRIMÔNIO URBANO. In: *Cadernos do LEPAARQ – Textos de Antropologia, Arqueologia e Patrimônio V. II, nº4*. Pelotas, RS: Editora da UFPEL. Ago/Dez 2005.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. História, memória e centralidade urbana. In: *Rev. Mosaico*. Rio de Janeiro, v. 1, n. 1, p. 3-12, jan./jun. 2008.

POHL, Angelo Inácio. Patrimônio Cultural e representações. In: MILDNER, Saul Eduardo Seiguer (org.). *Educação Patrimonial: perspectivas*. Santa Maria: UFSM, Laboratório de Estudos e Pesquisas Arqueológicas, 2005. p.63-84.

SANTOS, Getúlio dos. [Entrevista]. 2018. Entrevista concedida a Cinara Isolda Koch Lewinski, em 23 de maio de 2018, na cidade de São Leopoldo, RS.

SANTOS, Myrian Sepúlveda dos; CHAGAS, Mário de Souza. A linguagem de poder dos museus. In: ABREU, Regina; CHAGAS, Mário de Souza; SANTOS, Myrian Sepúlveda dos. *Museus, coleções e patrimônios: narrativas polifônicas*. Rio de Janeiro: Garamond, Minc./IPHAN/DEMU, 2007. p. 12-19.

SILVA, Erolde Honório. Guassussê ressurgida: memória e patrimônio histórico como suportes da identidade local. In: MARTINS, Clerton. *Patrimônio cultural: da memória ao sentido do lugar*. São Paulo: Roca, 2006.

STOCKER, Jorge Luis. *Sob o Königsberg: paisagem e patrimônio cultural*. 2019. Dissertação (Mestrado em Planejamento urbano e regional) –UFRGS, Porto Alegre, 2019. 227f.

THEODORO, Janice. *Memória e esquecimento: nos limites da narrativa*. In: *Revista Tempo Brasileiro*. Rio de Janeiro: out.- dez. 1998, n. 135. p. 61 a 73.

WINCKLER, João Antônio. [Entrevista]. 2016. Entrevista concedida a Cinara Isolda Koch Lewinski, em 12 de maio de 2016, na cidade de São Leopoldo, RS.

Data de recebimento: 23.06.2021

Data de aceite: 15.09.2021