

FERROVIA E MEMÓRIA: ESTUDO SOBRE A ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE PELOTAS

SILVA, Lidiane Avila¹; FERREIRA, Maria Letícia Mazzucchi²

¹Bacharelado Conservação e Restauro de Bens Culturais Móveis – Universidade Federal de Pelotas, Bolsista CNPq – PIBIC. lidi.way@hotmail.com ²Professora Associada do Departamento de Museologia, Conservação e Restauro – Universidade Federal de Pelotas. leticiamazzucchi@gmail.com

1 INTRODUÇÃO

O presente trabalho visa explicar sobre os resultados que vêm sendo obtidos na pesquisa sobre identificação do Patrimônio Industrial na cidade de Pelotas, RS, com ênfase na Estação Ferroviária da cidade. O objetivo principal da pesquisa é a recuperação da memória da Estação Ferroviária de Pelotas, tendo como ponto de reflexão o atual estado do prédio. Essa pesquisa busca igualmente identificar, a partir das memórias de ex-funcionários, as atividades exercidas pelos profissionais, e demais narrativas importantes para analisar o sistema ferroviário que existia na cidade até a década de 1990, além da sua repercussão na população vizinha e na comunidade ferroviária. A pesquisa busca também objetos, documentação fotográfica e maquinários utilizados na Estação.

Para melhor entendimento sobre o que representa a Estação Ferroviária de Pelotas como bem patrimonial, precisamos compreendê-la como exemplar da categoria de patrimônio industrial. Segundo a carta de Nizhny Tagil, aprovada em julho de 2003, os bens considerados como patrimônio industrial são aqueles que contém vestígios de edifícios e maquinários, inserindo-se neste contexto fábricas, minas, meios de transporte como estradas, pontes e estações ferroviárias, além de locais onde foram exercidas atividades sociais, tais como habitações operárias e que deixaram marcas de processos fabris e tecnológicos.

Em torno de 1860 Pelotas encontrava-se em um período de desenvolvimento da indústria saladeril¹. Devido ao acúmulo de capital, passou por um processo de modernização urbana, social e cultural. Na década de 70 do século XIX, deu-se início na cidade a construção da estrada de ferro que iria do litoral da província até a cidade de Bagé. A Estação Ferroviária de Pelotas faz parte da estrada de ferro Rio Grande-Bagé e, devido à economia das cidades conectadas pela linha, estas cidades formavam o tripé econômico gado-charque-porto. A linha e a Estação tiveram o início de sua construção em 1873, tendo sido concluídas em dezembro de 1884.

A administração da Estação passou por diferentes companhias durante o seu funcionamento. Até o início do século XX, a empresa belga Compagnie Auxiliaire des Chemins du Fer au Brésil esteve no comando das estradas de ferro gaúchas. A partir de 1920, com a falta de manutenção das linhas pela empresa belga, foi criada a Viação Férrea do Rio Grande do Sul, “que foi acompanhada de uma maciça aquisição de locomotivas e vagões, fazendo com que duplicasse sua capacidade de transporte num lapso de poucos anos” (Weimer, 2006, p.117). A Viação Férrea

¹ Produção do charque, carne salgada e curada ao sol.

entrou em decadência em meados da década de 50 do século passado. Em vista das sucessivas crises do sistema ferroviário brasileiro, o governo federal acabou por criar a Rede Ferroviária Federal – RFFSA – em 30 de setembro de 1957. Em 1959 a Viação Férrea do Rio Grande do Sul é incorporada a RFFSA. Em 1997 a RFFSA é desestatizada, sendo transferida para o setor privado o controle do serviço ferroviário (IPHAE, 2002, p.13).

Estas mudanças repercutiram tanto nas administrações como nos maquinários empregados, modos de trabalho e na rotina da comunidade ao redor. Para um melhor entendimento da vida ferroviária e do cotidiano de trabalho dos funcionários do sistema, buscou-se nas memórias destas pessoas narrativas ligadas à rotina interrompida pelo fim da RFFSA.

2 METODOLOGIA (MATERIAL E MÉTODOS)

Para identificar a história da Estação Ferroviária de Pelotas, iniciou-se a pesquisa em documentos e jornais a fim de levantar datas históricas referentes à sua construção, inauguração, funcionamento e fechamento. Após foi produzido um mapeamento de possíveis entrevistados, sendo eles ex-trabalhadores que exerciam diferentes funções dentro do sistema ferroviário. Foi elaborado um roteiro de entrevista com questões pré-definidas e adaptáveis aos diferentes profissionais, com finalidade de questioná-los sobre o funcionamento da Estação e do reflexo da mesma na comunidade ao redor. A partir dos depoimentos buscou-se por dados referentes ao funcionamento da Estação, a localização de comércios e hotéis que abasteciam a comunidade ferroviária e os passageiros, além dos locais utilizados pelos ferroviários para momentos de lazer, e as vilas ferroviárias que pertenceram a Viação Férrea e a Rede Ferroviária Federal.

3 RESULTADOS E DISCUSSÃO

Foi percebido nos relatos dos depoentes um sentimento de identidade ligado à Estação Férrea, já que um dado bastante recorrente identificado nas entrevistas realizadas com ex-ferroviários refere-se às “gerações ferroviárias”, onde o pai dava continuidade à carreira do avô, o filho à carreira do pai e assim sucessivamente. Uma expressão muito comum ouvida por parte dos filhos dos ferroviários que acabaram seguindo a carreira do pai é “crescendo na beira dos trilhos”, significando muitas vezes que passaram a infância vendendo guloseimas na gare da estação, de forma a ajudar na renda familiar.

O serviço ferroviário foi sinal de desenvolvimento econômico nas cidades, empregou um número significativo de pessoas, direta e indiretamente, como pode ser visto nas casas de comércio e hotéis que forneciam seus serviços aos ferroviários e aos passageiros. Com Pelotas não foi diferente. Tal como nos relatos orais, no entorno da Estação pelotense pôde ser localizado alguns comércios que supriam as necessidades da comunidade ferroviária e hoje não existem mais. Os estabelecimentos mais comentados durante as entrevistas foram: o Hotel Portugal, onde hoje funciona um grande supermercado, o Bar do Seu Adão, um famoso bar entre os ferroviários, e dois armazéns de grande movimento entre os funcionários da rede, o armazém Santa Rita e o armazém Sete de Abril, ambos localizados na Av. Brasil.

Outro dado recorrente nos depoimentos orais foi a ligação dos ferroviários com os esportes. Já no início do século XX o futebol era algo presente entre os funcionários do sistema ferroviário em todo o Rio Grande do Sul, sendo a cidade de Rio Grande a pioneira com o time Esporte Clube Rio Grande. Nas três últimas décadas do século passado, o futebol ainda era bastante praticado entre os ferroviários, quer fosse em jogos ao fim do expediente, ou nos torneios realizados entre as diferentes estações no Rio Grande do Sul ou, ainda, entre os Órgãos Federais de Pelotas. Na região, em frente à Estação Ferroviária ainda pode-se ver o campo de futebol utilizado pelos ferroviários para as partidas que eram realizadas pelos funcionários de todos os setores da mesma. Todos os depoentes comentaram sobre a boa relação entre colegas de trabalho e da forma como eram unidos durante as atividades de lazer, nos jogos, como citado anteriormente, ou nas reuniões realizadas na Sede do Clube Ferroviário.

No entorno da Estação podem ser vistas habitações que pertenceram à RFFSA e funcionaram como residências para os funcionários do sistema. Pela Avenida Brasil, encontramos um conjunto de chalés construídos para servir como moradia dos funcionários da via permanente. Pela Rua Tiradentes, entre a Avenida Brasil e Rua Marcilio Dias, existe outro conjunto de chalés, porém, estes eram disponibilizados, principalmente, para os funcionários do escritório da Estação. Pela Praça Rio Branco, ao lado da Estação, podemos ver a casa destinada ao engenheiro chefe. No fim da Rua General Telles, também quase ao lado da estação, permanece a casa pertencente ao secretário da estação. Os chalés, segundo os relatos orais de ex-ferroviários, foram construídos pelos próprios funcionários do setor de carpintaria da Estação de Pelotas. Dos prédios construídos em função do sistema ferroviário em Pelotas, restaram os seguintes: a própria Estação com a casa do chefe de estação no segundo pavimento, os banheiros, o reservatório de água em formato circular, um armazém grande, um armazém menor construído posteriormente, a oficina, a sede do Clube Ferroviário, a casa do engenheiro chefe, a casa do secretário da estação e dois conjuntos de chalés: um dos funcionários da via permanente e outro para os do escritório.

Por meio de registros fotográficos que tivemos acesso da Estação Ferroviária de Pelotas, pode ser percebido transformações físicas sofridas desde sua inauguração até os dias de hoje, seja por meio de reformas ou, nos últimos anos, pelo abandono do prédio. Segundo o IPHAE os projetos de reforma da Estação datam de 1929 à 1933, onde foram acrescentados dois depósitos de bagagens, um de recebimento e outro de expedição, cada um desses localizado em uma das extremidades, terraços descobertos na parte superior dos depósitos, além da retirada das mansardas. No decorrer da década de 90 até hoje, no que diz respeito à fachada do prédio, pode ser percebida a pintura que atualmente não existe mais, a presença de manchas devido à umidade, a criação de musgos e plantas superiores. É notável o fechamento das esquadrias e aberturas, impedindo a entrada de vândalos. As telhas da gare possuem partes quebradas e as mãos francesas em madeira possuem aspecto de apodrecimento. As pichações são o que mais chama a atenção. Um monumento que representou, durante tantos anos, um dos elementos catalizadores da economia pelotense e um local de reencontros e despedidas para a população, encontra-se hoje em degradação constante.

4 CONCLUSÃO

No decorrer dos anos o serviço ferroviário passou por modificações, primeiro sendo controlada por empresa internacional, após pelo Governo Estadual com a Viação Férrea do Rio Grande do Sul e na década de 1950 pelo Governo Federal com a Rede Ferroviária Federal. Visto que as modificações ao longo dos anos foram muitas, inclusive na forma de trabalho, como pode ser percebido com as locomotivas “maria fumaça” onde eram necessárias uma equipe de seis pessoas para o funcionamento da mesma, hoje as locomotiva elétricas necessitam apenas de um operador: o maquinista. A partir do início da década de 1990 a Rede Ferroviária Federal começou a dar sinais de sua decadência e ao entregar as ferrovias para o serviço privado, deixou de empregar inúmeras pessoas que trabalharam durante anos dentro das Estações e na manutenção de linhas.

De fato, as pessoas que cresceram em meio à comunidade ferroviária, tendo sua infância em meio aos trens e aos trilhos, e que ao crescer, continuaram neste ramo, no mesmo trabalho em que seu pai e avôs trabalharam, tudo isso fez com que inúmeras pessoas passassem a conhecer apenas o sistema ferroviário, deixando de aprender qualquer outra função fora dela. Com o término da RFFSA grande parte dos funcionários ficaram desempregados, sendo que a maioria destes não tinha experiência em nenhum outro trabalho.

Em meio a tantas mudanças, a rotina da população local também se modificou: o prédio que representou durante tantos anos o símbolo do progresso, hoje se encontra em ruínas. Os pequenos comércios e hotéis que abasteciam principalmente passageiros e as famílias ferroviárias fecharam, dando lugar a empresas maiores. O bairro Simões Lopes, mesmo com a desativação da Estação Ferroviária, continua sendo considerado por muitos, inclusive pelos próprios ex-ferroviários, como um bairro de funcionários da Estrada de Ferro, como é comum designarem o local de trabalho. Hoje, o local guarda memórias de tantos trabalhadores que por ali construíram anos de rotinas, também mantêm nas lembranças dos passageiros de trens e dos moradores pelotenses, a saudade do tempo em que o apito das locomotivas fazia parte do cotidiano.

Atualmente a Estação Férrea é um bem tombado municipalmente pela lei nº 4.315, desde 1998, porém, com o abandono sofrido, deixa parte da população e os ex-ferroviários entrevistados com um triste sentimento de uma perda cultural, histórica e arquitetônica. Com o fim da RFFSA, os prédios destinados ao funcionamento do sistema ferroviário em Pelotas, possuem hoje desgaste devido às intempéries e ao vandalismo, deixando de representar um papel significativo no que diz respeito à arquitetura e ao desenvolvimento pelotense.

5 REFERÊNCIAS

Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado da Secretaria da Cultura do Rio Grande do Sul; Pesquisa e texto: Alice Cardoso e Frinéia Zamin. **Patrimônio ferroviário no Rio Grande do Sul: inventário das estações: 1874-1959**. Porto Alegre: IPHAE, 2002.

KÜHL, Beatriz Mugayar. **Arquitetura do ferro e arquitetura ferroviária em São Paulo: reflexões sobre a sua preservação**. São Paulo: Ateliê Editorial: Fapesp: Secretária da Cultura, 1998.

MAGALHÃES, Mario Osório. **Opulência e Cultura na província de São Pedro do Rio Grande do Sul um estudo sobre a história de Pelotas (1860 - 1890)**. Pelotas: Editora UFPEL, 1993.

WEIMER, Gunter. **Arquitetura**. 4. ed. Porto Alegre: Ed. da UFRGS, 2006.