

A estação ferroviária de São Leopoldo: um lugar de sociabilidade

The São Leopoldo train station: a place of sociability

Enviado em: 07-06-2022

Aceito em: 07-07-2022

Cinara Isolde Koch Lewinski¹

Resumo

Este artigo tem o objetivo de analisar o antigo recinto ferroviário de São Leopoldo como um espaço de sociabilidade, buscando apresentar as relações sociais que ocorreram no local por meio de pesquisa em documentos e bibliografias, apoiados em alguns relatos de membros da comunidade capilé. Deste modo, foram expostas algumas representações que estão relacionadas a esse lugar de memória da estrada de ferro no município leopoldense que evidenciam a importância do patrimônio ferroviário. Com esse escopo, a investigação utilizou como embasamento teórico a história cultural para obter subsídios que levassem a entender as novas conexões culturais e sociais que se configuraram com a chegada do trem e alteraram o modo de viver da comunidade de São Leopoldo.

Palavras-chave: Estação ferroviária de São Leopoldo; Memória coletiva; Sociabilidade.

Abstract

This article aims to get to know the former São Leopold research facility as a São Leopold research space, to present how social communities that in documents and bibliographies search through the community of social relationships that have knowledge and bibliographies, supported by some reports from capilé members. In this way, some representations that are related to this place of memory of the railroad in the municipality of leopoldense were patents that evidence the importance of the railroad. With this scope, the investigation used as a theoretical basis the cultural history to obtain the way of life of the community of São Leopoldo.

Keywords: São Leopoldo train station; Collective memory; Sociability.

Introdução

¹ Mestre e graduada em História pela Unisinos. Graduanda em museologia pela UFRGS. Historiógrafa do Museu do Trem de São Leopoldo. E-mail: cinarakoch@gmail.com

É amplamente difundida a ideia entre vários autores que inicialmente a expressão 'patrimônio' estava associada "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." (CASTRIOTA, 2009, p.83). Sabe-se que no decorrer do tempo, o termo sofreu acréscimos e hoje em dia, é usada em diversas terminologias que envolvem fenômenos muito mais complexos que a sua conotação primeira, o patrimônio industrial é um deles.

De acordo com Carta de Nizhny Tagil (2003):

O patrimônio industrial compreende os vestígios da cultura industrial que possuem valor histórico, tecnológico, social, arquitectónico ou científico. Estes vestígios englobam edifícios e maquinaria, oficinas, fábricas, minas e locais de processamento e de refinação, entrepostos e armazéns, centros de produção, transmissão e utilização de energia, meios de transporte e todas as suas estruturas e infra-estruturas, assim como os locais onde se desenvolveram actividades sociais relacionadas com a indústria, tais como habitações, locais de culto ou de educação. (ICOMOS, 2006, p.37-38).

Como pode-se observar, o patrimônio industrial é muito amplo e abarca, em muitos casos, vestígios ordinários, porém são evidências materiais de um fenômeno histórico, a Revolução Industrial, que modificou a vida da maior parte da humanidade. Devido a importância da preservação dos vestígios industriais, uma das várias iniciativas tomadas em nível internacional foi a realização de um Congresso na Rússia em 2003 que resultou na redação da Carta de Nizhny Tagil. Conforme Meneguello (2005), o documento mencionado reforçou o valor universal dos vestígios da cultura industrial para o homem e afirmou a importância de pesquisar, conservar e preservar as manifestações tangíveis e intangíveis para as gerações futuras. No Brasil, o Iphan (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional) já havia mencionado a importância de se preservar os vestígios do patrimônio industrial no decreto-lei nº 25, de 30 de novembro de 1937 ao afirmar que o patrimônio pode estar vinculado ao interesse público, o que contemplaria vestígios do cotidiano da sociedade.

Art. 1º Constitue o patrimônio histórico e artístico nacional o conjunto dos bens móveis e imóveis existentes no país e cuja conservação

seja de interesse público, quer porsua vinculação a fatos memoráveis da história do Brasil, quer por seu excepcional valor arqueológico ou etnográfico, bibliográfico ou artístico.

§ 1º Os bens a que se refere o presente artigo só serão considerados parte integrante do patrimônio histórico o artístico nacional, depois de inscritos separada ou agrupadamente num dos quatro Livros do Tombo, de que trata o art. 4º desta lei.

§ 2º Equiparam-se aos bens a que se refere o presente artigo e são também sujeitos a tombamento os monumentos naturais, bem como os sítios e paisagens que importem conservar e proteger pela feição notável com que tenham sido dotados pela natureza ou agenciados pelo indústria humana. (BRASIL, 1937)

Portanto, o conhecimento ampliado de patrimônio no Brasil foi reafirmado através das ideias difundidas pela Unesco (Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura) e mais tarde, pelo Icomos (Conselho Internacional dos Monumentos e Sítios). Assim, influenciado pelos ideais de democratização do patrimônio e as transformações na sociedade promovidas pela mundialização, o Brasil deu continuidade ao processo de patrimonialização de vários vestígios da cultura industrial nas últimas décadas do séc. XX, o que desencadeou a institucionalização do tema do patrimônio ferroviário em 2007². Como já mencionado, os vestígios da ferrovia são compreendidos na noção de patrimônio industrial que nos traz a impressão de uma inversão de funções e significados: “[...] o que antes era um lugar de trabalho se transforma em um lugar de memória.” (FERREIRA, 2009, p.22) e, por isso, tão complexo de ser entendido como tal.

Contudo, ao considerar os valores intrínsecos, adotar-se-á somente o ponto de vista físico, então, irá surgir a mesma questão que Ferreira (2009, p.22) fez como provocação para pensar sobre o tema : “de que forma esses produtos da ação humana, aparentemente frios e inertes objetos de trabalho, pavilhões industriais com seus maquinários, tornaram-se patrimônio?” É a partir dessa pergunta reflexiva que Ferreira (2009, p.24) estimula a pensar sobre o

2 A Lei 11.483, de 31 de maio de 2007, conferiu ao Iphan o encargo de receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, provenientes da extinta Rede Ferroviária Federal SA (RFFSA), bem como zelar pela sua guarda e manutenção. A partir desta lei, o Iphan passou a avaliar, dentre todo o legado oriundo da extinta RFFSA, quais são os bens que podem ser considerados de valor histórico, artístico e cultural. (BRASIL, 2007)

patrimônio ferroviário para além do ponto de vista físico e assim, percorrer a via da imaginação: “[...] sem imaginação não há patrimônio.” Assim, considerar o patrimônio ferroviário pelo valor afetivo e simbólico é trazer à tona o papel memorial desses bens, a importância social do legado da industrialização e assim, o interesse e as razões para preservar esse tipo de patrimônio.

Colocar a função memorial dos lugares da antiga ferrovia em evidência é fundamental para manter o ‘encantamento’ desses espaços, porém, “a **sofía** realiza a mediação entre a fantasia transcendental e o conhecimento científico ligado às coisas” (YÁZIGI,2001, p.255). Sendo assim, a investigação aqui apresentada busca o contexto histórico de outro tempo, marcado no presente porque “[...] cada sociedade recorta o espaço à sua maneira, [...]”. (HALBWACHS,2006, p.188) e também advindo da necessidade de consagrar lugares porque não haveria memória regida pela história (NORA, 1993). Como a Nova História Cultural “[...] tem por principal objeto identificar o modo como em diferentes lugares e momentos uma determinada realidade cultural é construída, pensada, dada a ler” (CHARTIER, 1990, p. 16-17), tornou-se o embasamento teórico para esta análise que tem como intuito investigar o antigo recinto ferroviário de São Leopoldo como um lugar de sociabilidade, através do levantamento documental e bibliográfico, apoiado por fontes testemunhais.

Como foi assinalado, examina-se o objeto de estudo, o recinto ferroviário de São Leopoldo, especialmente pelo seu valor afetivo e simbólico através de sua contextualização, cuja metodologia baseia-se na hipótese de que os lugares e suas representações apresentam valores que são conferidos também pelas comunidades. Deste modo, considerando a memória como uma construção social que apresenta perspectivas de um tempo, busca-se interpretações do patrimônio histórico a partir da vivência cotidiana das pessoas e o entendimento da acepção desse patrimônio mencionado. A história de cada lugar é diferente porque cada comunidade interpreta o seu patrimônio a sua maneira e essa construção memorialística é estimulada pelos sociotransmissores que ainda existem nos tempos atuais:

“[...] 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” (HALBWACHS,2006, p.170)

Portanto, a antiga estação ferroviária de São Leopoldo, atualmente como Museu do Trem é um desses contextos espaciais que fazem parte da memória coletiva da sociedade, um ‘lugar’³ que se diferencia dos ‘não-lugares’⁴ da ferrovia. O recinto faz parte de um conjunto de construções da estrada de ferro que foram testemunhos de uma série de práticas sociais e culturais de um outro período, muitos dos quais são vistos como ‘não-lugares pela sociedade leopoldense, dos quais não serão evidenciados neste artigo. A antiga estação ferroviária São Leopoldo será considerada um ‘lugar’ que Gastal (2006, p.101) utiliza como sendo “[...] o lócus, no tempo e no espaço, do acúmulo da experiência em forma de história e tradição, a segurança da identidade.

Entretanto, as memórias e as experiências vividas pelos entrevistados são reconstruções de uma determinada realidade que pode ser interpretada sob um ponto de vista e o trabalho embasado em Chartier(1990, p. 17) acredita que as fontes testemunhais devem ser utilizadas de maneira crítica, pois conforme o autor “podemos criar representações do passado assentadas na percepção de outras pessoas, no que imaginamos ter acontecido ou pela internalização de representações de uma memória histórica. Contudo, os vestígios materiais e imateriais desse ‘lugar’ são importantes para explicar a dinâmica dos movimentos de mercadorias e pessoas que trouxeram mudanças culturais que acompanham os modelos produtivos que se sucederam e para entender as relações sociais que se deram com o uso do modal ferroviário. Assim, busca-se desvelar as lacunas sobre a trajetória da ferrovia e, desse

3 O conceito de lugar pode ter várias interpretações, das quais utilizou-se a ideia de Gastal (2006) empregada no livro ‘Alegorias urbanas: o passado como subterfúgio.’

4 ‘Não lugares’ é o termo originalmente empregado por Marc Augé para designar um espaço de passagem incapaz de dar forma a qualquer identidade, ou seja, algumas vezes tem as marcas do local construídas no tempo, porém deixam de serem espaços de contemplação e de construções de memória.

modo, contribuir para o entendimento sobre o impacto que ela gerou na vida das pessoas.

O antigo recinto ferroviário de São Leopoldo, atualmente Museu do Trem

A trajetória do antigo recinto ferroviário de São Leopoldo iniciou na segunda metade do século XIX, quando a região do Vale dos Sinos, e sobretudo São Leopoldo, passou de uma agricultura de subsistência para uma economia de exportação, permitindo também que Porto Alegre se beneficiasse desse desenvolvimento, já que a capital da província estava se destacando como o principal centro exportador dos produtos coloniais neste período. Porém, existiam entraves que dificultavam os negócios, os preços altos cobrados pelo serviço de logística e as dificuldades de navegação pelo Rio dos Sinos, tornavam o escoamento dos produtos complicado.

Tendo em vista as dificuldades do transporte fluvial, surge como uma opção que parecia resolver o problema, o modal férreo. Em 1867, é criada a Lei provincial nº 599, que outorga a construção de uma estrada de ferro para ligar Porto Alegre a São Leopoldo. Para tanto, houve uma concorrência pública pelo direito de construção e usufruto da via férrea na região do Vale dos Sinos, cuja concessão foi dada ao escocês John Mac Ginity que por meio da empresa inglesa, Porto Alegre and New Hamburg Brazilian Railway Company Limited lançou a pedra fundamental, em 1871, marcando o início da construção da primeira estação ferroviária do Rio Grande do Sul. A partir deste momento, o recinto ferroviário de São Leopoldo passa a ter registros sobre a sua trajetória, como a do viajante inglês Michael Mulhall que acompanhou a inauguração e registrou esse fato no livro intitulado 'O Rio Grande do Sul e suas colônias alemãs'.

Neste livro aparecem impressões da região e a descrição detalhada do evento mencionado. De acordo com Michael Mulhall, a cidade estava agitada com a espera da inauguração, das quais inúmeras pessoas vieram da capital e das colinas vizinhas de São Leopoldo para assisti-la. Segundo o relato, todos esperavam o Presidente da Província, o Bispo e os seus acompanhantes que

viriam de Porto Alegre em três vapores pelo rio dos Sinos e deveriam ser recebidos pelas autoridades municipais. No dia da inauguração fez descrições do ambiente decorado e preparado para uma solenidade oficial com protocolos, direito a palanque e banquete preparados para receberem as autoridades governamentais, eclesiásticas e os representantes da empresa que estava empreendendo o projeto. Mulhall (1974) ainda relatou sobre a solenidade que teve a participação do Bispo à frente da pedra fundamental acompanhado de um padre jesuíta e de alguns outros e falou sobre os discursos do Presidente Melo, do Mac Ginity e do Bevan Smith que durante o evento depositaram uma caixa contendo moedas, jornais locais e coisas desse tipo no buraco da pedra fundamental. Sendo assim, a partir deste momento, este 'lugar' passou a fazer parte da memória coletiva da comunidade leopoldense e iniciou a sua contribuição na transformação da paisagem da região do Vale dos Sinos.

Apesar da pedra fundamental ter sido lançada em 1871, a primeira estrada de ferro gaúcha só foi inaugurada oficialmente 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 a economia da zona colonial alemã, que foi acompanhada pelo desenvolvimento de núcleos urbanos e pela própria expansão da linha, sendo continuamente ampliada até atingir o município de Canela, em 1922 (MOEHLECKE, 2004). Durante o período em que o trem trafegava pela linha e a antiga estação ferroviária de São Leopoldo estava operando, o recinto sofreu alterações e após a sua desativação houve um processo de reconstrução do prédio.



Figura 1 e 2- O prédio da antiga estação ferroviária de São Leopoldo, final do século XIX e na segunda metade do século XX. Fonte: Acervo Histórico do Museu do Trem de São Leopoldo/RS .

No ano de 1976 foi inaugurado o Museu do Trem de São Leopoldo que dividiu o prédio com a estação em funcionamento até a década de 1980, quando a linha férrea foi desativada e o recinto ferroviário passou a ser ocupado exclusivamente pela instituição museológica que ainda mantêm-se em atividade.

Hoje em dia, o Museu do Trem conta com a estação, o antigo armazém, a Praça John Mac Ginity e diversas peças de acervo tridimensional em exposição a céu aberto. Todos estes elementos estão situados onde, no passado, se encontrava a estação férrea de São Leopoldo. Assim, este 'lugar' saiu do campo de utilidade para se tornar patrimônio e, deste modo, foi conferido ao recinto ferroviário outros sentidos que diferem do uso anterior e entram na ordem da memória e a do patrimônio, na qual se tornou roteiro cultural, educativo e de entretenimento .

Por conta dessa transformação de sentido para o campo do patrimônio, a estação ferroviária foi reconstruída nos moldes originais na década de oitenta. O prédio da estação também tinha o predicativo de ter vindo pré-fabricada da Inglaterra e ter um estilo vitoriano, o que permitiu a salvaguarda do prédio pelo Preserve (Programa de Preservação do Patrimônio Histórico do Ministério dos Transportes) como patrimônio histórico e o espaço foi eleito para acolher o Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio Grande do

Sul. Entretanto, o Sítio Histórico do Museu do Trem de São Leopoldo foi recuperado e a antiga estação ferroviária foi reconstruída para abrigar o Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio Grande do Sul para que pudesse ser evidenciado não somente como um ambiente de valor histórico, mas também houve uma busca para legitimá-lo como lugar de memória da ferrovia gaúcha (LEWINSKI, 2017).

Atualmente, o Museu do Trem de São Leopoldo/RS é o principal equipamento público na temática ferroviária em toda a região sul do Brasil. É responsável pela preservação e cuidado da primeira estação ferroviária construída no Estado e possui em suas dependências a salvaguarda de parte do acervo da extinta Viação Férrea do Rio Grande do Sul (VFRGS) /Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA) (MUSEU DO TREM, 2015, p.08).

Hoje em dia, a instituição é administrada pela Prefeitura Municipal de São Leopoldo no antigo recinto ferroviário de São Leopoldo e é considerado um Sítio Histórico, tombado pelo IPHAE⁵ (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado do Rio Grande do Sul) e fundamentalmente, é visto como um lugar coletivamente apreendido com memória e imaginário (YÁZIGI, 2001).

A antiga estação ferroviária de São Leopoldo e o seu entorno

A estação é um dos locais mais lembrados, pois era onde as práticas sociais eram mais marcantes para os indivíduos que frequentavam os recintos da estrada de ferro e isso ocorre porque “[...] passa por construções de sentido e de significado que se baseiam não somente na experiência direta e na prática funcional, mas também no valor simbólico conferido ao ambiente, construído pela cultura e pelas relações sociais” (NÓR, 2013, p.124). Sendo assim, às antigas estações ainda são atribuídas um grande valor histórico, pois ainda hoje são consideradas como referência para muitas comunidades, já que muitas cidades surgiram e tantas outras se desenvolveram com a chegada do

5 O Sítio Histórico do Museu do Trem foi tombado pelo IPHAE em 1990. (CARDOSO; ZAMIN, 2012)

trem. Por serem de grande importância na construção da memória individual e coletiva, muitas estações foram preservadas. Dentre várias, a estação de São Leopoldo foi salvaguardada pelo seu valor histórico e arquitetônico, contudo só continuará fazendo sentido a sua preservação se o acúmulo de marcas de historicidade deixadas no tempo for compreendido no contexto das quais foram construídas e mantidas.



Fotografia 2- Museu do Trem de São Leopoldo – antiga estação ferroviária de São Leopoldo.
Fonte: Acervo Histórico do Museu do Trem de São Leopoldo

Para apreender o contexto de um patrimônio histórico há vários caminhos possíveis de se percorrer para entender os significados que abarcam este bem histórico e um deles é buscar nas lembranças das pessoas da comunidade as fontes para reconstituir a sua historicidade; pois é por meio das recordações que é possível entender a influência das imagens espaciais na memória coletiva, cujo local recebeu a marca do grupo, e vice-versa. “(HALBWACHS,2006) Assim, o pertencimento e identificação com o ‘lugar’ muitas vezes leva determinado grupo social a salvaguardar e transformar em patrimônio porque se quer preservar, falar sobre e mostrar ao outro, como é o caso da estação ferroviária de São Leopoldo. As lembranças da ferrovia em atividade se conservam na memória coletiva e são ressignificadas pelos antigos moradores ao visitarem novamente o recinto ferroviário. Ao revisitá-lo, os dois entrevistados tornam visível o invisível e as experiências humanas no

local foram reveladas pelos atores sociais. Deste trabalho de acolhimento das entrevistas⁶, as narrativas do sr. Getúlio dos Santos e da sra. Lilian Rossi tornaram possível o entendimento da conexão estabelecida entre a estação com vários lugares da cidade e que reforçam a importância do local:

“Tinha esse logradouro ali [localizado onde hoje é a Praça Amadeo Rossi]. O pessoal vinha lá da Feitoria. Vinham da Lomba Grande trazendo mercadorias, as vezes pro centro, ou então as vezes até pra deixar aí no próprio trem pra despachar pra outra cidade. Ali na praça, nesse logradouro, onde os cavalos tomavam água, os tropeiros tomavam água, os tropeiros descansavam ali.” (Getúlio dos Santos,2018)

“O Museu do Trem em especial porque o Museu do Trem [antiga estação ferroviária de São Leopoldo] foi uma peça importante para o desenvolvimento da cidade. Foi a primeira linha de trem do RS, ela ia de São Leopoldo para a Porto Alegre e não era o inverso. E eu tenho muita ligação com essa parte porque meu avô tinha navegação. Então, as mercadorias vinham da Colônia e vinham do interior e aí onde meu avô morava tinha um galpão grande e eram depositadas ali. Depois levadas em carroça até o trem e lá do trem então, era feita a conexão e eram entregues em vários locais.” (Lilian Rossi,2016)

Como pode-se perceber a memória surge com uma potência subjetiva e deve ser entendida como representação que pode ser estabelecida, dando a ver e ler uma temporalidade e um espaço muitas vezes modificado (PESAVENTO,2008). Por conseguinte, todo processo de construção de memórias deve ter uma leitura crítica e concomitantemente deve-se considerar que essa “[...] expressão da subjetividade é tecida de imagens escavadas do subconsciente e salvas do esquecimento” (BOSI, 2003, p.43). Então, as lembranças dos entrevistados citados trazem à tona a rede formada por vários lugares que se interligavam com a estação ferroviária de São Leopoldo, dentre os quais se encontrava o antigo logradouro [localizado onde hoje é a Praça Amadeo Rossi]⁷ e o Rio dos Sinos. Partindo desses relatos entende-se que

6 Foram entrevistados alguns moradores da cidade de São Leopoldo, onde puderam relatar sobre as lembranças que guardam dos espaços que anteriormente eram ocupados pela ferrovia. O Sr. Getúlio dos Santos passou a frequentar com assiduidade a estação ferroviária de São Leopoldo na década de 1950 até a sua desativação. A Sra. Lilian Rossi morava próximo ao recinto e fez parte da antiga Associação Grupo Comunitário Museu do Trem. Os dois entrevistados foram escolhidos devido vivências que tiveram durante várias décadas no recinto, o que nos dá a ideia da importância do lugar na vida social da comunidade.

7 O logradouro foi descaracterizado e restaram somente alguns vestígios de sua existência.

além das balsas⁸ que percorriam o rio dos Sinos, a estação ferroviária de São Leopoldo na década de 1950, também era importante elo de ligação entre Porto Alegre com outros municípios do Estado. Portanto, a ferrovia trouxe novos modos de pensar influenciados pelo fluxo de pessoas, mercadorias e ideias. Além disso, deve-se levar em conta o processo migratório que foi estimulado pela ferrovia pela atração do trabalho e pelas facilidades de transporte, então pode-se dizer que o recinto ferroviário já não pertença mais somente aos leopoldenses que de geração em geração usufruem constantemente deste espaço. “Significa que a personalidade de um lugar já não seria mais só de seus primitivos habitantes, mas de todos os forasteiros agregados[...]” (YÁZIGI,2001, p.17).



Imagem 1- Lugares interligados à Estação Ferroviária São Leopoldo.
Fonte: A autora.

Ao retomar as fontes testemunhais, tanto as lembranças do Sr. Santos (2018) como as da Sra. Rossi (2016) apreende-se como os indivíduos processam suas percepções e suas formas de se ajustar ao espaço que,

⁸ Hoje em dia, o lugar de onde saíam as balsas antigamente se estabeleceu o Museu do Rio.

mudam de acordo com diferentes escalas temporais e espaciais e, evidenciam como a “[...] memória é a base para a construção da identidade e da consciência” (GANDARA,2016, p.187). Assim, observa-se que o contexto narrado pelo entrevistado trouxe a questão do tempo físico e do social que busca no presente, uma cidade do passado: “[...] uma de suas cidades invisíveis, espécie de cidade fantasmática onde o passado apenas se insinua por indícios quase imperceptíveis; [...]” (PESAVENTO, 2004, p. 1598). Nessa busca, surgiram lembranças da movimentação no entorno da gare que iniciavam com o deslocamento dos passageiros do transporte ferroviário e também daqueles vindos de outras localidades do Estado e, que ganhavam as ruas de São Leopoldo na ocupação de hotéis⁹, pousadas e o comércio.

“Esta estação serviu para muita gente, por exemplo, eu morei na Rua Lindolfo Color. Segunda-feira de manhã, cinco horas da manhã às vezes me acordava com o barulho de marcha, eram os recrutas que vinham de trem pra voltar pro quartel. Então era muito usado o trem.” (Lilian Rossi,2016)

“Bem embaixo daquela árvore [em frente ao Sítio Histórico do Museu do Trem] [...] ali era ponto de táxi. E quem tinha ponto de táxi aqui, o Cherinha morava aqui. Ele tinha carro de táxi Ele morava na esquina ali [em frente ao Sítio Histórico do Museu do Trem ao lado do Barracão]. O filho do Baixinho. [...] Eles tinham ponto de táxi ali. “

“Ali na esquina era um hotel. Chamava-se de Hotel do Baixinho. O pessoal desembarcava aqui e se hospedavam no hotel. Ou gente que queria pegar o trem noutro dia, então eles viam e se hospedavam ali.” Hoje o barracão e a funilaria.

“Na outra quadra tinha um outro hotel. O hotel Rio Grandense. Era muito movimentado isso aqui.” (Getúlio dos Santos,2018)

Conforme Flôres (2017, p.118) “nessas estações férreas passava anualmente grande parte da população gaúcha. Da mesma forma, as ferrovias e seus parques de serviços atendiam logísticas da Brigada Militar e Exército Brasileiro, para deslocamentos de efetivos e equipamentos”. Além disso, a estação ferroviária de São Leopoldo “pela sua dinâmica, tornou-se ponto de chegada das autoridades que geralmente formavam préstito em direção à

9 Atualmente, os prédios onde ficavam os hotéis tem outros usos: o Hotel do Baixinho é ocupado por um mercado e o Hotel Rio Grandense é utilizado como gráfica e moradia.

Câmara Municipal de Vereadores, Intendência e depois Prefeitura. (MOEHLECKE, 2004, p.103). Mas, também foi pela ferrovia que, segundo Flôres (2017, p.118) “[...] se protagonizavam aportes às campanhas eleitorais ou mesmo os transportes para as refregas políticas, que muitas vezes acabavam em golpes ou revoluções”. Dentre vários eventos como estes, Moraes (1996) relata em uma de suas crônicas o episódio ocorrido em 1923, logo após à assinatura da paz de Ponche Verde, quando alguns convidados maragatos vieram de Porto Alegre e foram recepcionados na estação de São Leopoldo, com banda de música e um piquete de cavalarianos, para comemorar a vitória dos revolucionários. Então, a estação ferroviária de São Leopoldo se tornou cenário de vários momentos políticos e um espaço que contribuiu para o desenvolvimento econômico da região do Vale dos Sinos, mais também foi um ‘lugar’ de sociabilidade, pois era um recinto com uma praça e portanto, “[...] deve-se entender que o objeto aqui não significa um mero conjunto perceptivo de coisas físicas, mas uma configuração social ou conjunto de relações sociais” (JAMESON,1996, p.155 apud GASTAL,2006, p.60).

A Praça da antiga estação ferroviária São Leopoldo

A Praça Mauá que também era denominada com Praça da Estação foi um espaço criado em 14 de agosto 1920, pelo ato municipal nº7 decretado pelo Intendente Mansueto Bernardi. O Governo Municipal, afim de resolver o problema de trânsito que havia na rua São Miguel devido ao crescente número de veículos em torno do recinto ferroviário resolveu desapropriar o terreno próximo ao recinto para o alargamento da rua São Miguel (hoje Lindolfo Collor) e para a construção de um jardim público (MOEHLECKE,2004) . Então, a praça referida surgiu no período em que era habitual governos criarem ‘ambientes saudáveis’, recreativos e embelezados para a população, áreas de ocupação urbana com pavimentação, arbustos, canteiros de flores, bancos. (Silva, 2015).

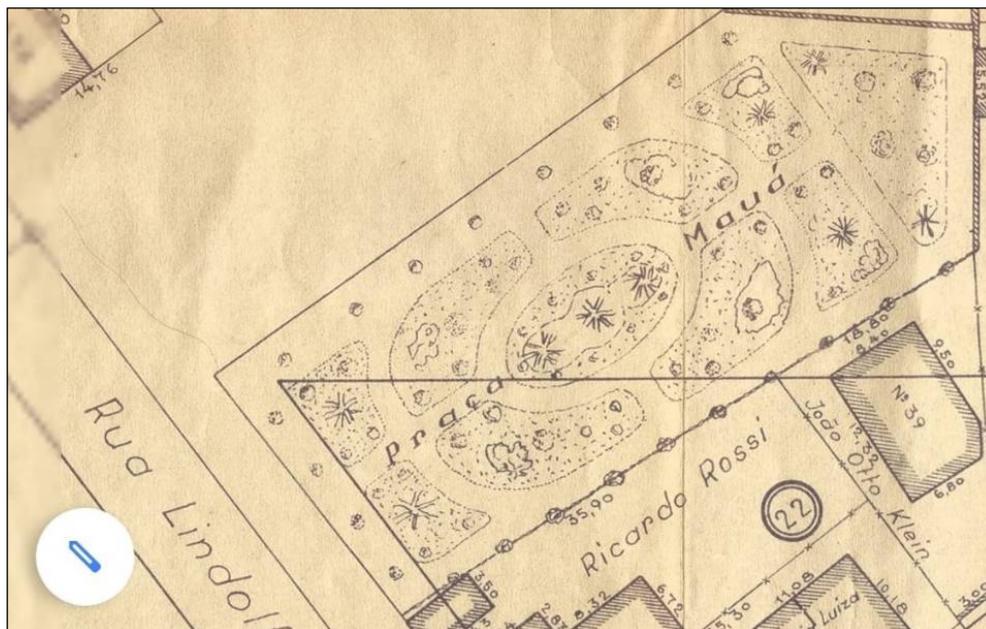


Imagem 2- Desenho da Praça Mauá (atual Praça John Mac Ginity). Fonte: Acervo Histórico do Museu do Trem de São Leopoldo/RS

Atualmente, o traçado da praça sofreu pequenas modificações e recebeu outra denominação, Praça John Mac Ginity, em homenagem ao primeiro concessionário da linha Porto Alegre- Novo Hamburgo. Entretanto, o modelo paisagístico dessa praça compõe o inconsciente coletivo da sociedade que guarda um apreço por esse espaço localizado no centro da cidade. E aí reside a afeição da comunidade por este patrimônio histórico. A Praça tem uma importância simbólica e afetiva, pois era e ainda é 'lugar' de encontro e convívio, e é lembrado pelas experiências vividas pela comunidade; além disso, possui um valor histórico juntamente com o restante dos elementos que compõe o Sítio Histórico do Museu do Trem de São Leopoldo. Sendo assim, é um espaço público que evoca fatos memoráveis da vida da comunidade leopoldense, além de ser um local de acontecimentos da história local. As pessoas da comunidade têm memórias sobre fatos que vivenciaram neste local, dentre as quais está o Sr. Getúlio dos Santos que relatou sobre suas experiências:

A gente vinha aqui para brincar na praça. O pessoal que pegava o trem também. Esperando o trem vir de Porto Alegre. Eles sentavam pela praça. De repente, a gente ouvia aquele apito lá de cima. Era o trem que vinha se aproximando. Então, o pessoal que estava na praça, vinha aqui para pegar o trem” (Getúlio dos Santos,2018)

Frequentavam. Principalmente na praça. Era a única praça que tinha por aqui. Passavam os domingos à tarde aqui na praça. Sentavam, tomavam um chimarrão. Comiam bergamota, pinhão. Tudo na praça. (Getúlio dos Santos, 2018)

O entrevistado ao relatar as suas vivências na praça dá a ideia de como a praça da estação ficou consolidada como um espaço de sociabilidade. Assim, as memórias sobre as experiências nesse recinto ferroviário, onde homens concretizaram suas ações sociais no âmbito do cotidiano, também dão sentido a valorização desse lugar. Neste caso, preservar o patrimônio histórico é preservar a memória relacionadas a ferrovia como espaço de sociabilidade de uma comunidade.

O recinto ferroviário, então, é a materialização de uma série de símbolos estratificados ao longo do tempo histórico, concomitantemente ressignifica a memória coletiva da comunidade, mesmo que conforme Gastal (2006, p.82) “reconhecemos, é verdade, que nossa experiência subjetiva pode nos levar a domínios de percepção, de imaginação, de ficção e de fantasia que produzem espaços e mapas mentais como miragens de coisa supostamente ‘real.’”

Atualmente, a Praça da antiga estação ferroviária de São Leopoldo se mantém como um lugar de sociabilidade da comunidade leopoldense que é ocupada, principalmente nos finais de semana pelas famílias e turistas que desejam conhecer o local. De acordo com Gastal (2006, p.105) “a praça sobrevive como demanda da comunidade porque é solidamente consolidada no imaginário urbano e, como tal, continua a alimentar a cidade”. Portanto, pode-se dizer que a Praça John Mac Ginity é este lugar firmado na comunidade que está no imaginário e na memória coletiva das pessoas e o seu reconhecimento como patrimônio histórico torna este lugar dotado de uma áurea simbólica.

Sendo assim, o Sítio Histórico do Museu do Trem possui um valor afetivo e um valor simbólico vinculado ao seu passado que a comunidade conserva, pois recorda a ferrovia gaúcha que foi importante para o desenvolvimento econômico, político e social de muitas cidades que nasceram

e de outras tantas que se transformaram com a estrada de ferro. Atualmente, ainda possui a potencialidade de suscitar memórias a respeito da ferrovia na comunidade e nos trabalhadores da estrada de ferro, a partir do acervo externo que se encontra espalhado pelo Sítio Histórico e através do acervo em exposição na estação. Hoje em dia, o Museu do Trem “ tem a missão de assegurar a dimensão do Museu como território de salvaguarda e de difusão da história da Viação Férrea do Rio Grande do Sul (VFGRS) / Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA)” (MUSEU DO TREM, 2015,p.07) ,por meio dos projetos educativos e recepção de público; mas também continua sendo um lugar de encontro da comunidade, onde as crianças brincam , as pessoas tomam chimarrão e comem bergamota.

Considerações finais

Este trabalho buscou refletir sobre a cidade como um bem cultural, 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 bibliografias, apoiados na escuta sensível das muitas recordações recuperadas por dois antigos moradores leopoldenses, que lembraram de suas experiências como frequentadores da estação 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 da edificação da estrada de ferro foram sendo reconstruídas e ganhando sentido.

Além disso, a cidade de São Leopoldo como espaço arquitetado passou a ser visto por 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 e às suas memórias e, conseqüentemente desenvolver uma consciência histórica para a preservação desses vetores materiais.

Referências Bibliográficas

BRASIL. Lei nº11483, de 31 de maio de 2007. **Dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário.** Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/lei/l11483.htm. 2007>. Acesso em: 16/06/2022.

BOSI, Ecléa. **O tempo vivo da memória: ensaios da psicologia social.** São Paulo: Ateliê Editorial,2003.

CARDOSO, Alice; ZAMIN, Frinéia. **Patrimônio ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das estações: 1874-1959.** Porto Alegre: Pallotti, 2002.

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.

FERREIRA, Maria Leticia Mazzucchi. Patrimônio industrial: lugares de trabalho, lugares de memória. **Museologia e Patrimônio**, vol. II no 22 1 – jan./jun. de 2009.

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.

GANDARA, Gercinair Silvério. Ensino de História: patrimônio e educação socioambiental. IN:PELEGRINI, Sandra de Cássia A.; SHIAVON, Carmen G. Burget. **Patrimônios plurais: iniciativas e desafios.** Rio Grande: Ed. Da FURG,2016.

GASTAL Susana. **Alegorias urbanas: o passado como subterfúgio**. Campinas, SP:Papirus,2006.

HALBWACHS, Maurice. **A memória coletiva**. São Paulo: Centauro, 2006.

LEWINSKI, Cinara Isolde 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 Carta de Nizhny Tagil. **Oculum Ensaios**. 2005; (3):132-137. [fecha de Consulta 18 de Julio de 2022]. ISSN: 1519-7727. Disponível em: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=351732195011>.

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

MORAES, Carlos de Souza. **Crônicas de minha cidade**. São Leopoldo: Ed. Unisinos,1996.

MULHALL, Michael G. **O Rio Grande do Sul e suas colônias alemãs**. Trad. Euclides Santos Moreira. Porto Alegre: Editora Bels S.A., Instituto Estadual do Livro- DAC/SEC, 1974.

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

MUSEU DO TREM DE SÃO LEOPOLDO. **Plano Museológico**. [Documento administrativo]. São Leopoldo, 2015.

NÓR, Soraya. O lugar como imaterialidade da paisagem cultural. In: **Paisagem e ambiente: ensaios** - N. 32 - São Paulo - p. 119 - 128, 2013.

NORA, Pierre. “Entre Memória e História: a problemática dos lugares”. **Projeto História**, São Paulo, n. 10, p. 07-28, dez. 1993.

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

SILVA, Aline de Figueirôa . Os jardins públicos na história do paisagismo do nordeste do Brasil In: **Jardins históricos: a cultura, as práticas e os instrumentos de salvaguarda de espaços paisagísticos** / Organização de

Ana Pessoa, Douglas Fasolato, Rubens de Andrade -- Rio de Janeiro: Fundação Casa de Rui Barbosa, 2015, p. 221-240.

THE INTERNATIONAL COMMITTEE FOR THE CONSERVATION OF THE INDUSTRIAL HERITAGE. **Carta de Nizhny Tagil para o Patrimônio Industrial.** Disponível em <<http://ticcih.org/wp-content/uploads/2013/04/NTagilPortuguese.pdf>>. Acesso em: 31 de maio de 2022. YÁZIGI, Eduardo. A alma do lugar: turismo, planejamento e cotidiano em litorais e montanhas. São Paulo: Contexto, 2001.

Fontes orais:

ROSSI, Lilian. [set.2016]. Entrevistadora: Cinara Isolde Koch Lewinski. São Leopoldo, RS. 06 de set. de 2016.

SANTOS, Getúlio dos. [maio de 2018]. Entrevistadora: Cinara Isolde Koch Lewinski. São Leopoldo, RS. 23 de maio de 2018.