

UNIVERSIDADE FEDERAL DE PELOTAS
INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA
DOUTORADO EM HISTÓRIA



TATIANA CARRILHO PASTORINI TORRES

**“TREM DA SAUDADE”: UMA ANÁLISE DAS RELAÇÕES ENTRE MEMÓRIA
E HISTÓRIA NA CONSTRUÇÃO DE UMA IDENTIDADE FERROVIÁRIA NA
CIDADE DE PEDRO OSÓRIO, RS**

PELOTAS, 2025.

Universidade Federal de Pelotas / Sistema de Bibliotecas
Catalogação da Publicação

E77t Torres, Tatiana Carrilho Pastorini

“Trem da Saudade” [recurso eletrônico] : uma análise das relações entre memória e história na construção de uma identidade ferroviária na cidade de Pedro Osório, RS / Tatiana Carrilho Pastorini Torres ; Márcia Janete Espig, orientadora. — Pelotas, 2025.

166 f. : il.

Tese (Doutorado) — Programa de Pós-Graduação em História, Instituto de Ciências Humanas, Universidade Federal de Pelotas, 2025.

1. História. 2. Memória. 3. Ferrovia. 4. Cidade. 5. Pedro Osório. I. Espig, Márcia Janete, orient. II. Título.

CDD 981.65

TATIANA CARRILHO PASTORINI TORRES

**“TREM DA SAUDADE”: UMA ANÁLISE DAS RELAÇÕES ENTRE MEMÓRIA E
HISTÓRIA NA CONSTRUÇÃO DE UMA IDENTIDADE FERROVIÁRIA NA CIDADE
DE PEDRO OSÓRIO, RS**

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História, Doutorado em História, Universidade Federal de Pelotas (UFPEL). Requisito parcial para obtenção de título de doutora em História.

Orientador(a): Prof^a Dr^a Márcia Janete Espig

PELOTAS, 2025.

Autor(a): Tatiana Carrilho Pastorini Torres

Título: “Trem da saudade”: uma análise das relações entre memória e história na construção de uma identidade ferroviária na cidade de Pedro Osório, RS

Tese aprovada, como requisito parcial para obtenção do grau de Doutora em História, Programa de Pós Graduação em História, Instituto de Ciências Humanas, Universidade Federal de Pelotas.

Data da defesa: 28 de abril de 2025.

Banca examinadora:

Profª Dra Márcia Janete Espig (Orientadora)

Profª Dra Carmem G. Burgert Schiavon
Universidade Federal do Rio Grande – PPGH/FURG

Prof Dr Jonas Moreira Vargas
Universidade Federal de Pelotas - PPGH/UFPEL

Prof Dr. Paulo Ricardo Pezat
Universidade Federal de Pelotas – ICH/UFPEL

Prof Dr. Sidney Gonçalves Vieira
Universidade Federal de Pelotas – PPGMP/ UFPEL

Dedico esse trabalho à memória dos meus pais,
Luiza Onélia Carrilho Pastorini (1951-2016)
Levi da Cruz Pastorini (1946-2024)
Com todo o meu amor e gratidão.

Agradecimentos

A finalização desta tese representa a realização de um sonho e a superação de limites impostos por uma trajetória de vida complexa. Simboliza a linha de chegada de uma longa trilha desafiadora, repleta de obstáculos, incertezas, pandemia e calamidade climática no Rio Grande do Sul. Nesses anos de doutorado, de muito esforço e empenho, inúmeras pessoas contribuíram de forma expressiva para o êxito deste trabalho. Por isso, expresso aqui um pouco da relevância que elas tiveram, e ainda têm, nesta conquista.

Agradeço à Márcia Janete Espig, minha orientadora, pelo direcionamento, compreensão e apoio ao longo do caminho. Excelente profissional, dedicada, humana e acolhedora. Agradeço também ao Programa de Pós-Graduação em História da UFPEL, pela receptividade e suporte às minhas demandas. Grata à Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES) pela concessão de um ano de bolsa de estudos que me permitiu um prazo de afastamento das minhas atividades laborais.

Agradeço à banca examinadora pela disponibilidade em aceitar, examinar e contribuir com esta tese. À professora Carmem G. Burgert Schiavon, cuja orientação no mestrado me impulsionou a seguir em frente. Ao professor Jonas Moreira Vargas, por suas observações minuciosas. Ao professor Sidney Gonçalves Vieira, por sua colaboração metodológica. Ao professor Paulo Pezat, por seu grande incentivo ao meu percurso acadêmico. Desde a elaboração do projeto de pesquisa esteve presente por meio de envio de livros, artigos, documentos, revistas e palavras de encorajamento quando eu estava prestes a desistir. Minha mais sincera gratidão!

Aos colegas professores de Pedro Osório, agradeço pelo auxílio na busca e disponibilização de materiais. Fernanda Botelho por sempre acreditar no meu trabalho, Waldon Matias pelo acesso ao livro “Raízes da Nossa História”, Marcelo Gil pela sua contribuição enquanto historiador local e Darcimary Moraes pela cedência de seu acervo de pesquisa. Grata aos que participaram da coleta de dados, de forma remota, durante o isolamento imposto pela pandemia de Covid-19.

Agradeço ao Cláudio Madruga Júnior (in memorian), pela produção dos vídeos para o projeto “Trem da Saudade” e à sua esposa Nilza Elizabete S. Madruga pela autorização de utilização dos mesmos para fins de pesquisa. Ao Juca do Basílio, pela disponibilidade em me receber em sua casa, a fim de compartilhar seu conhecimento,

memórias e acervo. Ao João Carlos Bittencourt, pela confiança em compartilhar sua vivência ferroviária. À Eloah Goulart, pelo carinho, atenção, hospitalidade e contribuição por meio de informações e contatos de entrevistas. Ao jornalista Iram Lima pela disponibilidade e acesso ao documentário “Nos Trilhos da Memória” e ao Gabriel Leão pelo envio de fotografias relevantes ao trabalho. Gratidão imensa aos pedrosorienses que de alguma maneira fizeram parte da elaboração desta pesquisa, principalmente aos que partilharam suas memórias e vivências.

Ao meu amigo Jocarlos Goulart Alberton, agradeço pelo suporte de viagens, coleta de dados e apoio imensurável. Sou grata ao Augusto Gower Tavares, uma amizade constante que contribuiu de inúmeras formas durante o longo percurso. Foram muitas horas de conversas e desabafos acompanhados de um chá.

Aos meus pais, Luiza Onelia Carrilho Pastorini (in memorian) que, apesar da pouca formação escolar, sempre valorizou o estudo. Ao Levi da Cruz Pastorini (in memorian) que, mesmo sem ter frequentado a escola, foi autodidata na busca por conhecimento. Ele me inspirou a gostar de história por meio de suas narrativas sobre nossos antepassados. Infelizmente, partiu ao final do ano passado, mas suas últimas palavras foram repletas de orgulho e satisfação por eu ser “estudada”. Obrigada por tudo!

Ao meu esposo Daniel, companheiro em todos os momentos, agradeço pela paciência, incentivo, apoio e suporte nas mais diversas esferas. Ao meu filho Nick que, mesmo lidando com o diagnóstico tardio de autismo, compreendeu a relevância da finalização deste trabalho e me incentivou a continuar quando tudo parecia perdido. Também agradeço pelo auxílio na organização de dados e formatação técnica. Gratidão à minha filha Vivian pelo estímulo em prosseguir com a difícil tarefa de finalizar a pesquisa e a tese. Embora desabrigada e vivenciando a perda de seus referenciais, carregados pela enchente catastrófica de 2024, sempre me deu forças.

Por fim, agradeço ao meu espírito resiliente, sem o qual não teria sido possível enfrentar os incontáveis desafios. Ademais, deixo uma singela homenagem à voz que, por meio de suas diversas melodias, trouxe-me companhia, consolo e inspiração neste percurso pelo “trem da saudade”. Pois, “quando um coração se acalma e volta pro lugar. A esperança sonolenta acorda e vai brincar. Toda melodia é um farol-guia em alto-mar”. Gratidão Oswald!

*Nem mesmo um vagão forte como aquele consegue sair ileso,
sem marcas de sua história. [...]*

*Quantos passaram por esse vagão e não conseguiram imaginar
seu futuro destino?*

Ser uma estrutura esquecida no fundo da mata.

*Acessada pelos poucos que ainda não esqueceram a trilha que
leva até sua localização.*

Retornando à natureza lentamente.

Até não existir mais nenhum indício de sua existência.

Resumo

A presente tese se ocupa em analisar o entretecimento entre memória e história na localidade de Olimpo, atual cidade de Pedro Osório, cujos traçados foram delineados pela expansão ferroviária da segunda metade do século XIX. Esse contexto se mostrou rico em informações e possibilidades de exploração da fronteira que, embora seja tênue, difere a história da memória. Além disso, a pesquisa também buscou responder a problemática de uma possível construção identitária em relação ao trem e suas representações locais. Com base na alegoria das figuras mitológicas de *Mnemosyne* (memória), *Clio* (história) e *Cronos* (tempo), foram realizadas discussões que permeiam as vivências e as temporalidades da cidade, a tríade que luta entre si pelo direito de lembranças, esquecimentos, rupturas e permanências. Trata-se de uma proposta com o objetivo de modificar a forma de observação e construção de conhecimento que, apesar de abranger a história local, também se utiliza da microanálise, apropriando-se de alguns aspectos característicos dessa escola teórica. Assim, a redução de escala permite uma observação mais detalhada e, ao mesmo tempo, a inserção de uma interpretação mais ampla de contexto. Para tanto, trabalhou-se com as narrativas de memórias evocadas a partir da imagem e do apito do trem de carga, que ainda ressoa no silêncio da cidade. Narrativas coletadas a partir da ferramenta “*Google Forms*”, entrevistas efetuadas diretamente por mim ou disponibilizadas por outros pesquisadores e pela análise do documentário “Nos trilhos da memória”, uma iniciativa local de preservação da memória ferroviária. Portanto, por meio da contraposição das memórias geracionais e dos remanescentes da cultura *railway*, o “trem da saudade” percorreu as linhas que resultaram na leitura da trajetória de uma cidade. Averiguou impactos e alterações no cotidiano de um pequeno povoado às margens do rio Piratini, cujos traçados atuais conservam os vestígios de uma identidade ferroviária.

Palavras-chave: História. Memória. Ferrovia. Cidade. Pedro Osório.

Abstract

This thesis focuses on analyzing the interweaving of memory and history in the locality of Olimpo, now the city of Pedro Osório, whose routes were outlined by the railway expansion of the second half of the 19th century. This context proved to be rich in information and possibilities for exploring the frontier that, although tenuous, differentiates history from memory. Furthermore, the study also sought to respond to the problematic of a possible identity construction in relation to the train and its local representations. Based on the allegory of the mythological figures of *Mnemosyne* (memory), *Clio* (history) and *Cronos* (time), discussions were held that permeate the experiences and temporalities of the city, the triad that fights among themselves for the right to memories, forgetfulness, ruptures and permanence. This work proposes a shift in the way knowledge is observed and constructed, combining local history with microanalysis while adopting certain characteristic aspects of this theoretical school. Scaling down the focus allows for detailed observation while enabling broader contextual interpretations. To this end, we worked with narratives of memories evoked from the image and whistle of the freight train, which still resonates in the silence of the city. Narratives collected from the “Google Forms” tool, interviews conducted directly by me or made available by other researchers and the analysis of the documentary “On the rails of memory”, a local initiative to preserve railway memory. Therefore, through the contraposition of generational memories and the remnants of railway culture, the “trem da saudade” traveled along the lines that resulted in the reading of the trajectory of a city. It investigated the impacts and transformations on the daily life of a small town on the banks of the Piratini river, whose current layout preserves traces of a railway identity.

Keywords: History. Memory. Railway. City. Pedro Osório.

Lista de figuras

Figura 1- Localização geográfica de Pedro Osório.....	34
Figura 2 - Casarão de 1833.....	35
Figura 3 - Pontes e suas ruínas.....	41
Figura 4 - Nota dos viajantes: coronel Pedro Osório.....	46
Figura 5 – Carta da província do Rio Grande do Sul (1875)	53
Figura 6 - Carte des chemins de fer de la province de São Pedro do Rio Grande do Sul (Brésil).....	54
Figura 7 - Dados da fundação da companhia francesa.....	55
Figura 8 - Nota da inauguração da Estrada de Ferro.....	56
Figura 9 - Localização das estações férreas da linha Rio Grande-Bagé.....	56
Figura 10 - Chemin de fer de Rio Grande à Bagé: Pont Du Piratiny.....	57
Figura 11 - Ruínas das pontes ferroviárias sobre o rio Piratini.....	58
Figura 12 - Estação Piratiny (1887)	59
Figura 13 - Prefeitura Municipal de Pedro Osório, antiga Estação Piratiny.....	60
Figura 14 - Trem sobre o rio Piratini (década de 1930)	63
Figura 15 - Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, Vila Olimpo (década de 1950)	65
Figura 16 - Centenário da independência do Brasil na Estação Piratiny (1922)	67
Figura 17 - Depósito das locomotivas e funcionários da tração, na década de 1930...70	
Figura 18 - Jovens na Praça da Estação, década de 1950.....	71
Figura 19 - Greve Geral dos Ferroviários em 1959.....	73
Figura 20 - Formatura dos maquinistas, década de 1950.....	85
Figura 21 - João Carlos Bittencourt (Carlinhos).....	88
Figura 22 - Trem de Jaguarão (1972)	92
Figura 23 - Cine Esperança (s/data)	93
Figura 24 - Trabalhadores da locomotiva na Vila Olimpo (1947)	94
Figura 25 - José Eugênio A. Perez (Juca do Basílio)	96
Figura 26 – Marcelo Gil.....	99
Figura 27 - Eloah e sua sobrinha na Estação Basílio.....	101
Figura 28 – Augusto Gowert Tavares.....	104
Figura 29 - Reunião no bar Maracanã.....	110

Figura 30 - Trem sobre a ponte no rio Piratini, pintura de Ingridi.....	113
Figura 31 - Cordão dos Democratas do Ferroviário (1939)	114
Figura 32 - Símbolos da Agremiação Ferroviária.....	115
Figura 33 - Carlinhos Bittencourt no desfile do Gigante Ferroviário (2014)	116
Figura 34 - Ferroviário Futebol Clube (década de 1950)	117
Figura 35 - Time do Ferroviário Futebol Clube (1941)	118
Figura 36 - Reunião entre os membros da diretoria do Ferroviário.....	119
Figura 37 - Localização dos lugares relacionados à ferrovia.....	121
Figura 38 - Prefeitura Municipal de Pedro Osório.....	124
Figura 39 - Registro do movimento pelo Teatro Municipal.....	125
Figura 40 - Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul (1930)	126
Figura 41 - Antiga farmácia da Cooperativa.....	127
Figura 42 - Antigo Hotel Piratiny.....	128
Figura 43 - Estruturas ferroviárias ocupadas pela administração municipal.....	129
Figura 44 - Funcionários da Cooperativa em frente a casa do gerente.....	130
Figura 45 - Residência dos “bombeiros” da ferrovia.....	131
Figura 44 - Registros da enchente de 1983.....	132

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	12
1. CIDADE: LUGAR DE MEMÓRIA E AMNÉSIA	19
1.1. Mnemosyne e Clio: conflitos, temporalidades e representações	20
1.2. Olimpo: dimensões da memória e da história	29
1.3. Pedro Osório: o delinear de uma nova cidade	40
2. ESTAÇÃO PIRATINY: A ÉPOCA “DOURADA” DOS TRENS	49
2.1. Traçados da ferrovia e “seu ideal de missão civilizadora”	49
2.2. A chegada do trem: vicissitudes no cotidiano do Olimpo	61
2.3. Ser ferroviário: a construção de uma identidade	68
3. VIVÊNCIAS, MEMÓRIAS E TEMPO PRESENTE	75
3.1. O “Trem da Saudade”: olhares e narrativas	75
3.2. Os “aedos” de Pedro Osório: lembranças e esquecimentos	90
3.3. Passado e presente: uma contraposição de memórias	100
4. REMANESCENTES DA CULTURA “RAILWAY”	107
4.1. <i>Alethéa</i> e <i>Lesmosyne</i> : a luta pela memória ferroviária	108
4.2. “Gigante Ferroviário”: para além do apito do trem	112
4.3. Ruínas de pedra: heranças de uma cidade sobreposta	121
CONCLUSÃO	137
LISTA DE FONTES	144
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	149
APÊNDICES	159
ANEXOS	163

INTRODUÇÃO

*Que lugar é este?
Pra falar deste lugar, é preciso falar de tempo,
de memória, de fala mansa,
de canções nativas, de sabores caseiros,
de banho de rio, de gosto de melancia,
de cheiro de tijolo queimando,
de apito de trem,
de aromas de frutas colhidas ao pé da árvore.
Pra falar de Pedro Osório, é preciso falar
de gente, de saudade e de esperança.*

Fernanda Botelho

Pedro Osório, outrora denominada Olimpo, faz parte da terra que já inspirou música, poesia e fascinação. Cenário em que se perpetua o conflito entre *Cronos* (tempo), *Mnemosyne* (memória) e *Clio* (história), a tríade que luta entre si pelo direito de memória, esquecimento e verdade, atravessada pelas temporalidades que envolvem a cidade. Seus traçados foram moldados pelas recorrentes cheias do rio Piratini, cujas forças das águas impactaram suas estruturas materiais e deixaram marcas profundas nas vivências e memórias locais.

A estruturação da cidade está diretamente ligada ao processo das guarnições de fronteira nas disputas territoriais entre Portugal e Espanha, que deram origem ao município de Jaguarão. Posteriormente, sua sede administrativa passou a ser Arroio Grande, do qual se emancipou, para formar em conjunto com Cerrito o município de Pedro Osório. Porém, devido a divergências administrativas e à separação natural pelo rio Piratini, Cerrito também se tornou um município autônomo. Sua inserção no contexto de expansão ferroviária se deu por meio da construção da linha Rio Grande-Bagé no final do século XIX, o que trouxe muitas transformações ao seu cotidiano, tanto no período considerado “áureo”, quanto no declínio das atividades ferroviárias.

Atualmente, Pedro Osório tem uma população em torno de 7.484 habitantes (IBGE, 2022) ¹ e, como outras pequenas localidades, muitas vezes enfrenta o estigma de não possuir nada “importante” para ser lembrado ou pesquisado. Essa questão setorna ainda mais acentuada nos lugares castigados pelas enchentes devido à perda de seus referenciais. A cada recomeço, os moradores tentam “salvar” o que restou e precisam tomar uma decisão sobre o que preservar ou abandonar. As memórias traumáticas, associadas ao sentimento de estagnação, geram leituras superficiais que, muitas vezes, são legitimadas como história. Ao longo da minha atuação profissional na rede básica de ensino de Pedro Osório, essas questões me impulsionaram a realizar propostas que visaram proporcionar experiências de valorização e pertencimento locais, bem como aproximar o olhar sobre esse jogo entre memória e história.

A experiência docente contribuiu para a construção da minha pesquisa de mestrado, defendida em 2014 (Torres, 2014). Essa atividade buscou um novo direcionamento de reflexão e questionamentos na prática de ensino de História a partir da Educação Patrimonial, ou seja, uma metodologia baseada na identificação e interação com o bem cultural. Em conjunto com os alunos da rede básica de ensino, foram planejados e realizados percursos pela cidade, a fim de identificar e registrar as ausências e permanências nas suas estruturas materiais. Ampliou-se a possibilidade de aprendizado e compreensão da história local como parte de um contexto histórico mais amplo. Também, introduziu-se na escola o pensamento sobre patrimônio, valorização das identidades e o reconhecimento do aluno como agente histórico.

Já o projeto “Os Traçados Invisíveis de Pedro Osório” (2015), elaborado de forma interdisciplinar entre as disciplinas de Arte, Geografia e História, da Escola Municipal de Ensino Fundamental Getúlio Vargas, trouxe uma possibilidade de se vivenciar um novo olhar sobre a cidade; uma leitura para além das suas construções e delimitações do espaço urbano, ou seja, o seu traçado invisível passível de múltiplas interpretações. Os resultados do trabalho foram apresentados em forma de exposição das produções fotográficas, pinturas em tela e participação dos alunos envolvidos no I Colóquio do Mestrado Profissional da FURG (2015).

¹ Com relação às informações demográficas, antes de 1959 os dados da localidade estavam incluídos no censo de Arroio Grande, e no período entre 1959 e 1995 a localidade estava unida ao município vizinho, Cerrito.

Outra proposta, denominada “Memórias do Olimpo” foi desenvolvida em dois momentos diferenciados (2016 e 2019) com o objetivo de identificar lugares passíveis de rememoração e construção do conhecimento histórico na cidade de Pedro Osório. Esse trabalho foi realizado com alunos do Ensino Médio do Colégio Estadual Getúlio Vargas e utilizou a metodologia de Educação Patrimonial, cujas etapas envolveram observação, identificação, registro e valorização dos bens culturais. Ao longo do processo, percebeu-se grande dificuldade para encontrar informações históricas e muitas lacunas ficaram em aberto. Durante os anos de (re)conhecimento da cidade, a carência de produção sobre a história local e o conflito entre as memórias se tornaram evidentes.

Tal inquietação originou o projeto de pesquisa que foi submetido ao processo seletivo no doutorado do Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal de Pelotas no ano de 2020. Essa ideia inicial abordava uma construção de conhecimento histórico, mapeamento dos lugares de memória e dos bens culturais de Pedro Osório e Cerrito. Diante das experiências anteriores, a intenção era utilizar a prática da Educação Patrimonial e os registros construídos a partir da vivência do olhar e da memória, com base no “real” que se torna simbólico. No entanto, o projeto se mostrou amplo demais e houve a necessidade de um recorte no objeto. Desse modo, a proposta restringiu o espaço, deixando de lado o Cerrito e o foco passou a ser o trabalho com as memórias, mais precisamente, a relação entre memória e história.

Embora as duas sejam representações do passado, existe uma certa diferenciação conceitual entre elas, que abordarei mais adiante. Cabe à história denunciar e investigar o que foi apresentado ou ignorado pela memória (Motta, 2012), a fim de evitar confusão e sobreposição da memória sobre a história. Entretanto, os estudos sobre as cidades apresentam muitos exemplos do conflito entre memória e história, principalmente quando se trata do discurso comemorador (Todorov, 2002). Há certa necessidade de perpetuar os “fatos” e os “nomes” que se destacaram nos grupos preponderantes, uma memória seletiva e favorável ao momento. Aos poucos, as narrativas mnemônicas tomam o lugar do conhecimento histórico e deixam de ser consideradas como fontes sujeitas à determinada metodologia.

No presente estudo, o processo metodológico se direcionou pela História Oral e aspectos da microanálise, a fim de identificar particularidades por meio das memórias e dos remanescentes materiais de um cenário ferroviário. Na coleta de

narrativas, “a entrevista se configura como principal instrumento (ou técnica) do método de História Oral” (Silveira, 2007, p.4) e, embora não exista uma única diretriz para realizá-la, alguns cuidados devem ser observados, principalmente no que se refere à análise dos depoimentos. As narrativas “contém em si força ímpar, pois é também instrumento de retenção do passado e, por consequência, suporte do poder do olhar da memória” (Delgado, 2009, p. 22). Mais precisamente, utilizei a História Oral Temática, uma abordagem que visa a construção de narrativas a partir de um assunto específico, com base nas experiências pessoais do narrador e sua vinculação com a temática central, previamente selecionada. Já, a redução de escala, uma prática da microanálise, permite uma observação mais detalhada dos traçados da cidade, seus contextos e relações entretecidas dos seus habitantes, ou seja, uma possibilidade de novos terrenos de indagação (Giuli, 2017, p. 147). Sendo assim, a pesquisa pretendia trabalhar efetivamente com entrevistas e análise das memórias sobre a cidade, seu processo de formação e transformações advindas com a ferrovia, mais especificamente no período que era Olimpo, antes da emancipação. Para tanto, também seria indispensável buscar outras fontes que viessem a contrapor ou corroborar com o processo de construção do conhecimento histórico. No entanto, a metodologia necessitou de adaptação devido ao contexto de pandemia.

A pandemia de Covid-19 transformou os dois anos iniciais do curso de doutorado em algo atípico e desafiador. O distanciamento social, o fechamento dos repositórios de fontes de pesquisa, as restrições de deslocamento e de acesso às entrevistas, redirecionaram o rumo da pesquisa. À princípio, a insegurança e a incerteza do momento barraram por completo qualquer iniciativa. Uma maneira de seguir em frente foi dedicar maior tempo às leituras bibliográficas e à busca de alternativas nos acervos e ferramentas digitais.

O contexto pandêmico interferiu em aspectos da minha vida pessoal e profissional que, por consequência, impactaram na vida acadêmica e escrita do trabalho. Apesar da reabertura gradual dos locais de pesquisa e acesso às entrevistas orais, diversos entraves dificultaram o processo. A exemplo disso, menciono o acesso ao material produzido pelo projeto “Trem da Saudade” que, apesar da disponibilização dos vídeos na plataforma YouTube, dependia de autorização² da família do autor dos vídeos, Cláudio Madruga Júnior, vitimado pela Covid-19. Entre a data do seu

² Ver apêndice A.

falecimento e a assinatura do documento para utilização acadêmica dos depoimentos orais se passaram doze meses. Outra questão foi o acesso ao Museu do Trem, localizado na cidade de São Leopoldo e de grande relevância ao contexto ferroviário do Rio Grande do Sul. Infelizmente, por uma série de circunstâncias não foi possível sua inclusão no processo de pesquisa. Além da pandemia, passei por situações referentes às condições de saúde familiar e experienciei de perto a grande enchente que assolou o estado em 2024. Sem precedentes históricos, no mês de maio as águas engoliram vidas, causaram imensa destruição e impactaram o cotidiano de milhares de pessoas.

Em 2021, foi realizado um primeiro contato para uma coleta de dados a partir de um questionário estruturado na ferramenta “*Google Forms*”,³ o que contribuiu para novo recorte do objeto. No total, 56 pessoas, com idade entre 18 e 65 anos, responderam ao formulário.⁴ O aplicativo possibilitou “praticidade no processo de coleta das informações” (Mota, 2019, p. 373), mas apresentou algumas limitações, tais como faixa etária e dificuldade de acesso por determinadas pessoas. A finalidade foi explorar as sinapses propiciadas pela vivência e pertencimento, com o objetivo de identificar um “fio condutor” para analisar a relação entre memória e história. Uma das questões versava sobre como o (a) entrevistado (a) costumava se referir à cidade, se pelo atual nome ou pelo anterior. Boa parte das respostas evidenciou maior identificação com o nome Olimpo por questões afetivas e por evocar memórias da movimentação dos trens. Por outro lado, diversos participantes mencionaram a representatividade do trem como progresso da cidade ou o desejo de preservação dos vestígios materiais ligados à expansão ferroviária. Mesmo aqueles que não vivenciaram o auge ferroviário, demonstraram uma perspectiva geracional da memória.

O contexto ferroviário se mostrou rico em informações e possibilidades de análise da fronteira que, apesar de tênue, difere a história da memória. Porém, vale ressaltar que não há intenção em “fazer” uma memória ferroviária de Pedro Osório, mas sim utilizar as construções mnemônicas como fontes para problematizar a relação entre memória e história na formação de uma identidade ferroviária. Os objetivos da pesquisa procuram discutir as diferenças, rupturas e verossimilhanças

³ Ver apêndice B.

⁴ A identificação dos participantes da pesquisa na escrita do trabalho foi devidamente autorizada por eles no formulário encaminhado.

entre a memória e a história; examinar particularidades e especificidades que possam direcionar a respostas ou dar origem a outros questionamentos acerca da história local e sua inserção no contexto mais amplo; demonstrar que não há um lugar mais relevante que outro para entender a sociedade e sua trajetória histórica; identificar relações de pertencimento e construção de identidades locais; valorizar as iniciativas de preservação das memórias ferroviárias de Pedro Osório; introduzir o debate acerca da ausência e possibilidades de políticas patrimoniais locais.

O orgulho de ser ferroviário e as lembranças de uma cidade próspera são frutos da construção das memórias afetivas dos seus habitantes mais antigos. Mas, será que as narrativas, produzidas em torno do “ser ferroviário”, deveriam ser silenciadas diante da contraposição de memórias recentes que pouco sabem ou sequer se identificam com a “imagem do trem”? Claro que a cidade é delineada pelas vivências definidas de acordo com suas temporalidades, mas teria a antiga Olimpo sido completamente sobreposta pelo presente e as memórias ferroviárias relegadas ao esquecimento? Para responder essas questões, a presente tese se estrutura em quatro capítulos.

O primeiro capítulo apresenta discussões teóricas abrangentes sobre a cidade enquanto lugar de memória e amnésia, numa perspectiva diversificada centrada no debate entre cultura e sociedade. Por meio das figuras mitológicas gregas, os conceitos foram introduzidos e ampliados para atender a densidade do debate com os autores que trabalham memória, história, cidade, identidade, representações e imaginário. Menciona as construções mnemônicas da cidade, muitas vezes expressas em narrativas que são legitimadas como história. Apresenta parte das dimensões da memória e da história de Olimpo, suas produções locais e o delinear de uma nova cidade denominada Pedro Osório.

O segundo capítulo é direcionado aos aspectos referentes aos traçados da ferrovia, seus ideais de “missão civilizadora” e as mudanças que impactaram o cotidiano da localidade e região. Analisa seus projetos, concorrências, alterações no cotidiano e a construção de uma identidade ferroviária. A dificuldade de acesso à documentação específica sobre a “Estação Piratiny” direcionou essa parte da pesquisa para as fontes disponibilizadas nos acervos digitais, como é o caso de relatórios, almanaques, mapas dos traçados e fotografias da ferrovia encontrados na Biblioteca Nacional Digital ou códigos, dicionários e legislação na Biblioteca Digital do Senado Federal. Além disso, documentos também foram localizados em acervos

digitais estrangeiros, como o Center for Research Libraries (EUA) e Data for Financial History (FR).

O terceiro capítulo trata das vivências e da construção das memórias em torno do trem. Analisa os olhares e narrativas de quem coexistiu com a Olimpo ferroviária, ou seja, trabalhadores, familiares, passageiros e expectadores. Também aborda a relação e contraposição dessas memórias no tempo presente. A fim de trabalhar esses pontos, analisei entrevistas do projeto “Trem da Saudade”, intervenção local de preservação do passado de uma cidade que trilhou seus caminhos de ferro. Igualmente, acessei entrevistas realizadas pela professora Darcimary Nobre Moraes,⁵ cujo material se encontra disponível em mídia física CD-R (Compact disc-recordable) e efetuei entrevistas específicas para a pesquisa deste trabalho.⁶ Tais entrevistas foram utilizadas como documentos na busca por esclarecimentos acerca do contexto ferroviário de Pedro Osório.

O quarto capítulo explora os traços de uma cultura delineada pelos caminhos de ferro e iniciativas locais de manutenção das reminiscências de um grupo que impulsionou a estruturação da cidade. Estuda ainda, o contínuo embate entre lembrança e esquecimento, travado nos fragmentos deixados pelo tempo. Explora as ruínas, os rastros, as ressignificações das heranças materiais e possibilidades, ou não, de uma construção identitária em torno de um patrimônio ferroviário. Por fim, discute o papel das enchentes e a responsabilidade da administração pública na gestão de memórias e bens culturais da cidade de Pedro Osório.

Aqui se inicia a busca pelos traçados de uma cidade projetada pelas reminiscências de um passado ferroviário. Uma análise que prioriza a separação entre a memória e a história, sem deixar de valorizar sua ação em conjunto para derrotar *Cronos*, equivalente ao apagamento e a morte. Poeticamente nas palavras de Oswald Montenegro, “o passado é diferente na memória” e, que embora não seja para sempre, “vai ficar pra sempre que a gente lembrar”.

⁵ Pesquisa desenvolvida para o seu trabalho de conclusão no curso de especialização Memória, Identidade e Cultura Material (UFPEL), no ano de 2008. Infelizmente, não concluiu o curso e me disponibilizou seu acervo.

⁶ Exemplo de cessão de direitos de depoimento oral no apêndice C.

1 CIDADE: LUGAR DE MEMÓRIA E AMNÉSIA

Memória assegura a circulação das forças entre o domínio do Invisível e o do Visível, já que Memória é que, em cada mo(vi)mento de cada ente, decide entre o ocultamento de Oblívio e a luz da Presença.

Jaa Torrano

Regida por *Cronos*¹, que a todos devora a cada instante, a cidade é uma construção humana, povoada pelas múltiplas sinapses vivenciadas ou imaginadas por seus habitantes. Ela é um conjunto caleidoscópico dos fios entretecidos pelas relações que se desenrolam na ocupação dos seus diversos lugares. Em cada cidade observada sempre haverá outra escondida, que por sua vez, mantém outras inúmeras leituras e escritas. Seus traçados visíveis e invisíveis são definidos pelo poder de *Mnemosyne*, a Memória, tal como pode ser interpretado a partir das palavras de Jaa Torrano em seu estudo sobre a *Teogonia* de Hesíodo. A divindade controla as lembranças e os esquecimentos que movimentam as temporalidades da cidade, assim como na localidade de Olimpo, homônima da morada dos deuses gregos, atual cidade de Pedro Osório, situada às margens do rio Piratini.

O presente capítulo apresenta discussões teóricas e conceituais que permitem a leitura da cidade como espaço de conflitos, temporalidades e representações. Por intermédio da personificação mitológica de tempo, memória e história, os conceitos foram inseridos e analisados em conjunto com autores que contribuem para a ampliação do debate. Também demonstra as dimensões da história e da memória, bem como suas produções locais expressas em trabalhos acadêmicos e livros. Além disso, faz um breve histórico da formação da Vila Olimpo e relata suas mudanças e o processo de emancipação urbana.

¹ Segundo a mitologia grega, Cronos seria o deus do tempo que devorava seus filhos por medo de perder o trono. Ele temia que seus filhos o derrotassem da mesma forma que ele havia feito com o seu pai Urano.

1.1 *Mnemosyne* e *Clio*: conflitos, temporalidades e representações

*Eia! Pelas Musas comecemos, elas a Zeus pai,
hineando alegam o grande espírito no Olimpo dizendo
o presente, o futuro e o passado vozes aliando.
Infatigável flui o som das bocas, suave.*

Hesíodo

Mnemosyne, a deusa da memória, era irmã de *Cronos*, o algoz da morte e do esquecimento. Ela era sua antagonista, cuja função era se ocupar somente do presente e absorver o passado e o futuro. Em sua onisciência, *Mnemosyne* seria sua grande opositora ao dar poder aos aedos² para ultrapassar e superar as barreiras impostas pelo tempo de *Cronos*. Por meio da arte da palavra cantada, o poeta manteria o passado como presença e serviria aos propósitos da Memória.³ Aos aedos foi dada a capacidade de “ultrapassar e superar todos os bloqueios e distâncias espaciais e temporais” (Torrano, 1995, p.11). Por outro lado, como forma de perpetuar sua influência, a deusa também gerou as nove musas inspiradoras das artes e da ciência.

Caberia às musas usar o poder concedido por sua mãe “para oblívio de males e pausa para as aflições”, conforme descreve Hesíodo (v.55). As filhas da Memória poderiam fazer revelações ou impor o esquecimento. Elas decidiam sobre o destino dos acontecimentos, se pertenciam à *Alethéa*, a personificação da revelação e da verdade ou à *Lesmosyne*,⁴ a náiade do esquecimento. Essa decisão se compara à travessia do rio *Lhetes*,⁵ o limite entre a vida e a morte, lembrar e esquecer, ser e não ser. As musas, guiadas por sua mãe, representam a vitória sobre o tempo de *Cronos*, que simboliza a morte. No entanto, o esquecimento é dúbio, pois significa, simultaneamente, maldição pelo sentido de finitude e bênção por aliviar o fardo das lembranças.

Entre as musas, *Clio*, a musa da história, tinha a tarefa de “articular o passado em constante e mútua interrogação” (Sales, 2015, p. 157). Era a musa com a relação

² Cantor ou poeta que apresentava suas composições religiosas ou épicas dos acontecimentos na Grécia antiga.

³ Referência à divindade grega.

⁴ Também conhecida como *Lhétê*, era responsável pelo rio Lethes no Hades.

⁵ Aqueles que passavam por suas águas, deixavam suas lembranças para trás.

mais próxima de *Mnemosyne*. Ambas inspiravam aos aedos e mantinham uma ligação com o passado, mas eram personificações distintas na mitologia grega. Da mesma maneira, quando se trata dos conceitos de memória e história deve se levar em conta que diferem entre si. A memória é apenas um dos objetos e nível elementar na elaboração histórica (Le Goff, 2013, p. 51), talvez, uma espécie de conexão sobre como se constituiu o passado e de que maneira se fundamentou no presente. Ela é uma construção social realizada no presente com a finalidade de atender apenas as solicitações desse mesmo presente (Meneses, 1992, p. 11), por isso, não existe um “resgate” do passado, da memória ou da história. Resgatar traz uma ideia de que tudo está pronto e pode ser restaurado de forma intacta, quando na verdade é um processo de construção sujeito a variáveis e análises das fontes de pesquisa.

De acordo com Iván Izquierdo (2011), a memória é a capacidade de aquisição, formação, conservação e evocação das informações adquiridas ao longo de experiências. Ela apresenta a capacidade de reproduzir informações baseadas no contato com objetos, lugares e pessoas que deixaram marcas no acontecimento em questão. Assim, o ato de lembrar torna um momento eterno em contraposição à noção de que tudo se perde no tempo, como areia que escorre entre os dedos das mãos. Recordar toma o sentido simbólico de dar imortalidade aos feitos dos seres humanos. Algo muito parecido com as palavras de Hesíodo quando se referia ao poder de *Mnemosyne* na presentificação do passado, ou seja, tirar das “sombras” do esquecimento e manter vivas as experiências passadas. Esse seria o constante embate de *Mnemosyne* e *Clio* contra *Cronos* para definir o que seria entregue à *Alethéa* ou à *Lesmosyne*, ou seja, lembrança ou esquecimento, as dimensões da memória.

Jöel Candau (2012) explica a formação da memória, suas dimensões e a ruptura conceitual entre história e memória. Para ele, embora as duas sejam representações do passado, “a primeira tem como objetivo a exatidão das representações, enquanto a segunda pretende senão a verossimilhança” (Candau, 2012, p.131). Entretanto, para alguns autores da história cultural recente, a história também busca a verossimilhança uma vez que suas “ações se passam por fora da experiência do vivido e, portanto, do não verificável” (Pesavento, 2014, p.55). Não existe uma “verdade” histórica reduzida ao passado e seus “fatos” que privilegiam determinadas narrativas. Jacques Le Goff (2019, p. 25) aborda essas questões da ambiguidade e inexatidão da história, não limitada ao passado. Ao se utilizar de ideia

básica de Paul Ricoeur, o autor confirma que a história não é absoluta e pronta, mas sim essencialmente equívoca.

A história é mutável, visto que seu objeto de estudo é o ser humano no tempo, conforme a discussão feita por Marc Bloch em seu clássico “Apologia da História”. Não o tempo que representa apenas uma medida, mas sim o tempo da história que “é o próprio plasma em que se engastam os fenômenos e como lugar de sua inteligibilidade” (Bloch, 2001, p.55). Não são os vestígios que importam, mas sim os seres humanos por trás deles. Ele compara o bom historiador ao ogro que fareja carne humana e sabe que encontrou a caça. Os fenômenos humanos são atrelados ao que chama de “tempo verdadeiro” composto pela antítese continuidade e mutabilidade. Dessa forma, a história se define como uma ciência cujo objeto é a organização do ser humano no entretecimento das relações entre passado e presente, ou vice-versa. Roger Chartier corrobora para a discussão sobre a história ao mencionar que:

Ela é uma prática científica, produtora de conhecimentos, mas uma prática cujas modalidades dependem das variações de seus procedimentos técnicos, dos constrangimentos que lhe impõem o lugar social e a instituição de saber onde ela é exercida, ou ainda das regras que necessariamente comandam sua escrita (Chartier, 1994, p. 111).

As variáveis que perpassam a produção do conhecimento histórico são muitas e, por isso, não se deve pensar essa prática pelo viés da concepção cartesiana de ciência. Todavia, apesar das incertezas que desafiam a história e da impossibilidade de se trabalhar com uma “ordem do verdadeiro”, Chartier sugere cautela e destaca o papel do historiador para evitar falsificações. Segundo ele, o “historiador tem por tarefa oferecer um conhecimento apropriado, controlado, sobre a ‘população de mortos-personagens, mentalidades, preços’ que são seu objeto” (Chartier, 1994, p. 111). Nessa mesma linha de raciocínio, o pesquisador deve observar a fronteira, por vezes tênue, que divide a história da memória. Equiparada à atribuição de *Clio*, o objetivo da história é denunciar e investigar o que foi apresentado ou ignorado pela memória. Esse debate é feito por Márcia Motta (2012, p. 25-26), que também ressalta “o perigo de o historiador incauto apenas restaurar memórias” e legitimá-las como história.

A prática de tomar reminiscências como conhecimento histórico é muito comum no discurso comemorador. Segundo Tzvetan Todorov (2002), o comemorador utiliza elementos da memória e da história, mas difere nos métodos e objetivos. Tenta buscar na impessoalidade do discurso uma aparência de verdade amparada em “fatos” e nas memórias favoráveis ao seu grupo. Cabe ao historiador não se deixar levar pela visão

do comemorador, pois a comemoração consagra e a história comete sacrilégio. De acordo com Traverso (2012, p. 21), “história e memória nascem de uma mesma preocupação e partilham o mesmo objecto: a elaboração do passado”, mas o historiador não deve se submeter e sim explorar reminiscências com um olhar mais exterior. Portanto, as memórias devem ser interpretadas como fontes históricas sujeitas à análise crítica.

Quando se fala sobre a cidade, a discussão entre memória e história se torna evidente. Expressão e significação da vida humana, a cidade é obra e produto histórico que incorpora ações passadas e “aponta possibilidades futuras que se tecem no presente da vida cotidiana” (Carlos, 2007, p.20). Sua constituição é feita por escritas da memória sobre o espaço, cujos lugares são preservados ou destruídos de forma seletiva conforme o contexto vigente (Possamai, 2010). Diante da passagem inexorável do tempo, pessoas e “suas coisas” (cultura material) deixam de existir e o que resta são informações fragmentadas e expressas nas mais diversas fontes ao longo do tempo, entre elas a memória. Assim se perpetua o conflito entre *Cronos*, *Mnemosyne* e *Clio*. A tríade que luta pelo direito de memória, esquecimento e verdade, atravessada pelas múltiplas temporalidades que envolvem a cidade. De acordo com Lauro Figueiredo:

Reconstituir o passado de uma cidade, contido nos centros urbanos, implica lidar com vários tempos: o da cidade, que se vê, e a da que não se vê, oculta e esquecida; o tempo que passa e o que não passa, do qual é resultado do resto que fica para ser mostrado; o tempo da cidade que se quer, dos desejos, das utopias perdidas e dos projetos não realizados, e o da cidade que se tem, resultante de fracassos e vitórias. (...) Destas temporalidades, o tempo mais difícil é o do esquecimento. Tempo que finge não ter existido, soterrado de lembranças (Figueiredo, 2014, p. 94).

Na cidade, o passado é organizado no presente como parte dos “acontecimentos múltiplos de significação indeterminada” (Todorov, 2002, p.172). Nela, os discursos dos testemunhos, dos comemoradores e dos historiadores são perpetuados de acordo com suas perspectivas. Para a testemunha, seu depoimento é a percepção de verdade que ela tem do seu passado, mesmo que seja permeado por ausências, intencionais ou não. Por sua vez, o comemorador simplifica o conhecimento em busca de nomes e seus feitos “verdadeiros”. Por fim, o historiador, com base na interpretação crítica das fontes, busca analisar os dois primeiros discursos e identificar os fios entretecidos da memória e da história, criando, ele próprio, um novo discurso, em busca da verossimilhança.

Por si mesma, a cidade reaviva a memória com suas cores, sonoridades e odores (Pelegrini, 2009, p. 35). Ela possibilita construções mnemônicas que são “eloquentes e preciosas; elas tecem ao mesmo tempo uma memória íntima e uma memória compartilhada entre pessoas próximas” (Ricoeur, 2018, p.157). Tais memórias, muitas vezes são expressas em narrativas que, apesar da sua grande relevância na investigação dos traçados da cidade, não são conhecimento histórico. Não basta se ocupar do passado para se definir como história. Algumas produções locais, com o objetivo de preservar memórias, tornam-se referências sem ter um aporte metodológico e fundamentação crítica nas fontes. São iniciativas que possuem seu mérito de colaboração, porém são baseadas, em sua grande maioria, apenas em lembranças e limitadas por uma ideia equivocada de “resgate do passado”. No caso do Olimpo, as enchentes de grande proporção contribuíram para a escassez de fontes e, conseqüentemente, uma limitação da produção historiográfica.

Com exceção de alguns trabalhos acadêmicos pontuais, a obra de maior referência é “*Pedro Osório, Sim Senhor!: retrato de um município gaúcho*” (1990), de Pedro Caldas, professor de Arte. Segundo o autor, o livro foi “uma consequência natural das experiências e vínculos afetivos” estabelecidos com a cidade. Outra obra de certo destaque é “*Raízes da Nossa História*” (2005), de Genes Leão Bento, ex-prefeito de Pedro Osório, eleito em 1968 e 1977. De acordo com a nota de agradecimentos, um “humilde trabalho de pesquisa e coleta de informações sobre a história” de Cerrito. Entretanto, o livro também traz informações sobre Pedro Osório.

Além das produções que falam sobre “aspectos gerais” da cidade, dois relatos sobre as enchentes são referências locais. O livro “*A Rebelião das Águas*” (1960), de Frei Cristóvão de Vacaria, pároco de Pedro Osório na época da enchente de 1959. Trata-se de um relato que associa uma dupla simbologia religiosa à inundação das águas do rio Piratini, tanto como “batismo de imersão” do novo município, como castigo pelos pecados que provocaram a ira de Deus. Já “*Guerra Silenciosa: crônica da enchente*” (1992), de Manoel Luiz Magalhães, jornalista e escritor que registrou suas impressões sobre a enchente de 1992.

As obras mencionadas buscam preencher as lacunas dos esquecimentos e silenciamentos deixados ao longo do tempo e pela fúria das águas. São de grande relevância, mas boa parte do seu aporte se encontra mais no campo da memória do que precisamente na abordagem da história. No entanto, não significa que suas pesquisas não apresentem dados históricos e algumas não sejam fundamentadas em

fontes e referências bibliográficas. Seu papel é fundamental no trabalho do tecer da memória e suas dimensões. Contudo, a cidade precisa ser analisada em suas complexidades e nas suas relações estabelecidas com o tempo.

A ordem e as relações estabelecidas com o tempo são discutidas por François Hartog (2013) na sua abordagem sobre regimes de historicidade, tanto na sua interpretação mais restrita sobre como uma sociedade trata seu passado, quanto na visão mais ampla da designação do nível de consciência de uma comunidade. O autor propicia uma compreensão do trabalho do historiador em relação às temporalidades, as “idas e vindas” do passado ou sobre como se utiliza o presente para entender o passado. Para Juçara Mello (2016, p.239), “pensar os significados do tempo nos diversos momentos da experiência da humanidade é pensar nos diferentes significados atribuídos à memória”. A ideia da autora, embasada em Hartog, remete ao exemplo citado pelo historiador francês sobre a cidade de Berlim no pós-guerra e sua problemática com o tempo:

De ambos os lados de um muro, que se tornaria pouco a pouco um muro de tempo, tentou-se de início apagar o passado. [...] Cidade emblemática, lugar de memória para uma Europa apreendida como um todo, entre amnésia e dever de memória. Esta é a Berlim no limiar do século XXI. Nela, aos olhos do flâneur-historiador, ainda se veem fragmentos, vestígios, marcas de ordens de tempo diferentes, como as ordens da arquitetura (HARTOG, 2013, p. 30).

Os múltiplos e até controversos olhares sobre Berlim se aplicam aos estudos de qualquer outra cidade, onde ausências e permanências são definidas pelas memórias e histórias no contexto de suas pluralidades. De acordo com Paul Ricoeur (2018, p. 159), “uma cidade confronta no mesmo espaço épocas diferentes, oferecendo ao olhar uma história sedimentada dos gostos e das formas culturais”. Ela tem de ser contemplada para além de suas estruturas visíveis e como “núcleo fundamental donde se materializam las relaciones humanas”⁶ (Prats; Santacana, 2009, p.47) ao longo do tempo. É o cenário de trocas simbólicas das representações humanas, onde a cultura se define como elemento ativo e não passível, sensível às mudanças sociais (Burke, 2002, p. 164-175) e composição das identidades. Segundo Maria Angélica da Silva:

Dentro de uma cidade, dormem outras. Outras experiências, recolhidas por habitantes que experimentaram ou sonharam com outros lugares. Outras temporalidades, que outros homens, em outros tempos, construíram naquele local. Assim, por vários canais, as experiências urbanas ganham espessura

⁶ “Núcleo fundamental na qual se materializam as relações humanas” (tradução da autora).

e variedade. No caso da memória, a riqueza de expressões temporais soma nesta amplitude de entendimento do significado de viver a vida urbana (Silva, 2014, p. 317).

A autora relaciona as experiências e as temporalidades ao tecer da memória, que por sua vez constitui a vivência das cidades. Sendo que, essa construção de memória se dá na dimensão individual e coletiva, mas apesar do indivíduo participar dos dois tipos, elas não se confundem entre si (Halbwachs, 2017). A primeira se trata de vestígios mnemônicos de uma experiência única e a segunda um discurso que reflete a imagem que uma sociedade, ou um grupo, quis dar de si mesmo (Todorov, 2002). Nessa perspectiva, a cidade é vista como cenário das vivências, dos hábitos e das representações humanas fundamentadas no jogo entre a memória e a história. Sendo assim, a memória se torna imprescindível na construção identitária e no “fortalecimento da noção de continuidade que permite a sensação de estar ligado, de pertencimento” (Mello, 2016, p. 236). Um movimento contínuo e dinâmico de construção das identidades.

As localidades afetadas por sucessivas cheias costumam perder seus referenciais e precisam não somente se reconstruir, mas também buscar sua identificação com as novas e antigas estruturas remanescentes. Um processo de elaboração contínua de identidade, que tanto pode ser um estado, uma representação (Candau, 2012) ou de construção do sujeito em relação ao outro (Pelegrini, 2009; Pollak, 2002). A formação identitária se modifica de acordo com as representações individuais ou coletivas, tanto pela ação do tempo quanto pela memória influenciada pelas “retóricas holistas”.⁷ Manuel Castells (1999) e Stuart Hall (2006) trabalham identidade enquanto movimento delineado pelas relações de poder e sua concepção no plural, isto é, identidades que se formam em torno de um ponto em comum ou de seus hábitos.

Hábitos ou *Habitus*, inicialmente, foi uma expressão utilizada para designar características do corpo e da alma adquiridas em um processo de aprendizagem. Posteriormente, adquiriu o sentido de “estado geral dos indivíduos, interno e profundo, que orienta suas ações de forma durável” (Jacintho, 2002, p. 61). Pierre Bourdieu (1989) contribuiu para um sentido mais preciso desse conceito, enquanto

⁷ “O emprego de termos, expressões, figuras que visam designar conjuntos supostamente estáveis, duráveis e homogêneos, conjuntos que são conceituados como outra coisa que a simples soma das partes e tidos como agregadores de elementos considerados, por natureza a convenção, como isomorfos” (CANDAU, 2012, p. 29).

conhecimento adquirido, experiências, percepções e ações. Na interpretação de Denys Cuhe (1999), o *habitus* está ligado à prática social e “incorporação da memória coletiva em seu sentido próprio”, conforme seus desígnios. Seria a construção dos significados e representações por meio da dimensão social da memória, que por sua vez, pode ser elaborada por meio dos “vetores” e da sensibilidade do olhar.

Assim sendo, não é possível generalizar as significações identitárias, pois “os indivíduos percebem-se membros de um grupo e produzem diversas representações quanto à origem, história e natureza desse grupo” (Candau, 2012, p. 15). De acordo com Hall (2006, p.13) “a identidade plenamente unificada, completa, segura e coerente é uma fantasia”. Portanto, não se pode tomar a parte pelo todo, em outras palavras, uma parcela de indivíduos não representa uma sociedade inteira. Aqui emerge outra discussão de ampla complexidade e diversas perspectivas, porque para entender a relação dos habitantes com a cidade, faz-se necessário compreender um pouco mais sobre representação.

O uso das representações como auxiliares na percepção da realidade foi propiciado pela ampliação da noção de cultura. Para além das definições de Edward Tylor, que sintetizou o termo *kultur* em 1871, utilizadas para simbolizar os aspectos espirituais de uma comunidade (Laraia, 1995) e da palavra francesa *civilisation*, relacionada às realizações materiais de um povo, a cultura passou a ser definida como o conjunto de significados partilhados e construídos para explicar o mundo (Pesavento, 2014, p.15). Ela “passa a ser também o campo no qual a sociedade inteira participa, elaborando seus símbolos e signos, suas práticas e seus valores” (Fenelon, 1993, p.87). Com os aspectos culturais, os historiadores se aproximaram da antropologia e passaram a lidar com práticas e representações.

Segundo Déa Fenelon (1993, p. 88), o pensar sobre as práticas como cultura objetivada e as representações como resultado de alguma ação sobre o grupo humano, modificou o enfoque da história. A memória associada à cultura e como objeto da história atingiu o seu auge com a história cultural (Ricoeur, 2003). Essa maneira de investigação histórica dos aspectos culturais do comportamento humano (Burke, 2008) trouxe uma perspectiva diversificada, centrada no debate entre cultura e sociedade, o que possibilita um aprofundamento na discussão acerca da cidade.

Chartier (2002, p. 20) contribui para uma leitura do conceito de representação com base na substituição do objeto ausente, por meio da relação entre signos, significantes e significados; a reprodução de algo que está ausente fisicamente e

presente por meio de sua figuração. Carlo Ginzburg (2001, p.85) se aproxima do historiador francês no que se refere ao conceito de representação, que em sua análise oscila entre ausência/permanência e substituição/evocação mimética. No entanto, representação em seu sentido etimológico, filosófico e social possui especificidades de seus respectivos significados que precisam ser observados.

Para Dominique Santos (2011) representações são códigos, sistemas de símbolos, sistemas de sentido e interpretações dos fenômenos culturais; “como um tabuleiro de xadrez, muda-se a posição das peças e temos novos sentidos, novas ordens, outras cosmologias” (Santos, 2011, p.48). Na abordagem do autor há uma diferenciação clara entre sujeito, objeto e representação. A cidade, por ser palco de conflitos e temporalidades, constitui um ambiente propício para a constituição de representações e também dos chamados “lugares de memória”.

Pierre Nora (1993) discute esses espaços que ancoram, condensam e exprimem o capital da memória coletiva. Para o autor, esses lugares podem ser “simples e ambíguos, naturais e artificiais, imediatamente oferecidos a mais sensível experiência e, ao mesmo tempo, sobressaindo da mais abstrata elaboração” (Nora, 1993, p.21). São constituídos pelo jogo entre memória e a história, com sentido material, simbólico e funcional simultaneamente. Menciona também a tentativa do lugar de memória em parar o tempo e bloquear o esquecimento, sinônimos de ruptura e morte. Entretanto, esses lugares se formam muitas vezes na oposição entre dominantes e dominados, um espaço frio e espetacular imposto pelo pensamento dominante, em contrapartida ao espaço que Nora (1993, p. 26) considera um refúgio espontâneo e natural de peregrinação, o qual ele chama de “coração vivo da memória”. Porém, uma leitura equivocada da obra do historiador francês pode levar à interpretação errônea desses lugares como algo estático.

Janice Gonçalves (2015) faz uma reflexão em relação aos sentidos da noção de “lugares de memória”, seus desdobramentos e dificuldades de apreensão. De acordo com a autora, compreender estritamente “lugar de memória” como “local onde a memória se instala, passa com frequência a remeter a repositório, instância de guarda” (Gonçalves, 2015, p. 16) e a coisificação da memória. A fim de evitar a memória-coisa, ela sugere a utilização da expressão “vetores da memória”. Concordo com a autora, pois “vetores” dão uma ideia de movimento, coadjuvantes na ativação e construção das memórias individuais e coletivas. Contudo, a memória não está contida nos “artefatos, ou canções ou em nomes de cidades: ela é um trabalho ativado

com o auxílio de elementos como esses, aos quais nossas vidas ficaram de alguma forma associadas” (Gonçalves, 2015, p. 18). Não se deve confundir a memória com seus vetores, uma vez que estes apenas apontam um caminho para a construção da memória. Nesse sentido, a cidade se encontra repleta de “vetores da memória”. Para Jéssica Tardivo e Anja Pratschke:

As cidades, sua arquitetura e lugares constituem paisagens simbólicas que evocam narrativas mnemônicas, portanto, o modo com que cada pessoa interpreta suas experiências no lugar é o que produz significado ao espaço físico. Com o passar do tempo, um conjunto de significados e experiências dão origem a memória coletiva e passam a fazer parte da herança cultural do lugar (Tardivo; Pratschke, 2016, p. 9).

As autoras trabalham a percepção da cidade como cenário de trocas simbólicas e narrativas mnemônicas, constituída pelos diversos vetores da memória. No que se refere ao Olimpo, objeto do presente estudo, seus traçados são moldados pelas vivências, rupturas e continuidades na terra do “pira-tininga”, ao qual é atribuído valor afetivo de vida, morte e respeito. Lugar onde as ruínas de pedra são “testemunhas silenciosas”⁸ das recorrentes cheias do rio e o apito do trem movimentam as memórias construídas ou geracionadas ao longo do tempo carregado de lembranças e esquecimentos.

1.2. Olimpo: dimensões da memória e da história

A cidade se embebe como uma esponja dessa onda que reflui das recordações e se dilata. Uma descrição de Zaíra como é atualmente deveria conter todo o passado de Zaíra. Mas a cidade não conta o seu passado, ela o contém como as linhas da mão, escrito nos ângulos das ruas, nas grades das janelas, nos corrimãos das escadas, nas antenas dos para-raios, nos mastros das bandeiras, cada segmento riscado por arranhões, serradelas, entalhes, esfoladuras.

Ítalo Calvino

⁸ Expressão retirada dos relatos locais.

Em “As cidades invisíveis”, Calvino cria um relato de um diálogo imaginário entre Marco Polo, o famoso viajante, e Kublai Khan, governante do período mongol na China. Nessa obra literária, Polo faz uma descrição das 55 cidades que teria visitado em suas missões diplomáticas. Identificadas por nomes femininos e agrupadas em temáticas, as cidades são narradas a partir da construção de uma memória que “interage com as noções de tempo e espaço, projetando imagens minuciosas” (Silva, 2018, p. 10). No trecho sobre Zaíra, dentro do tema “cidades e memória” (Calvino, 1990, p.7), o autor permite uma interpretação que não se limita às estruturas materiais da cidade. Na verdade, trata das relações dos seus habitantes entre si e “suas coisas”, ou seja, o tecer da memória e a construção dos seus hábitos.

Ao descrever cada cidade imaginada, Calvino demonstra seus aspectos formadores, as temporalidades, as memórias e suas representações. Desse modo, vivenciar a cidade envolve práticas e representações que adentram o imaginário dos seus habitantes. A palavra imaginário deriva de imagem, mas nas leituras conceituais se difere dela. Imagem é uma representação, uma espécie de mediação com algum referente (objeto, coisa) que não corresponde exatamente ao real.

De acordo com Joly Martine, a mais antiga definição remete a Platão em sua obra “A República”, na qual menciona que: “chamo imagens, em primeiro lugar às sombras; em seguida, aos reflexos nas águas ou à superfície dos corpos opacos, polidos e brilhantes e todas as representações desse gênero” (Platão apud Martine, 2007, p.13). Entretanto, a imagem não se limita a sombras, possui muitos significados, aplicações e pode ser o próprio objeto em determinados momentos, o caso da utilização da fotografia como fonte histórica, por exemplo. Em determinados momentos, tudo o que o historiador tem é a imagem, embora não seja a presentificação da coisa, ela acaba sendo o referente.

O conceito de imaginário se insere num amplo debate apensado em diversos campos de pesquisa. Sandra Pesavento (1995) e Márcia Espig (2004) desenvolvem uma discussão sobre a visão dos principais autores que abordam o imaginário e sua complexidade. O imaginário é um conjunto de representações fundamentado no processo de “evocação e simulação, sentido e significado, jogo de espelhos onde o verdadeiro e o aparente se mesclam, estranha composição onde a metade visível evoca qualquer coisa de ausente e difícil de perceber” (Pesavento, 1995, p. 24). Para Lucian Boia (1998), o imaginário é infinito e se apresenta como o duplo intangível do mundo concreto, possível meio para interpretar a história devido ao seu impacto na

evolução das sociedades humanas. O autor menciona ainda, o caráter onipresente do imaginário:

Toute pensée, tout projet, tout action possèdent une dimension imaginaire, dans un éventail très large qui va de l'hypothèse attendant sa vérification jusqu'aux fantasmes les plus insolites. Ses thèmes sont rebelles aux découpages traditionnels: époques historiques, civilisations, domaines particuliers de l'histoire (BOIA, 1998, p. 28).⁹

A cidade se constitui nessa dimensão onipresente do imaginário. Seus habitantes tecem os fios da memória que a constitui, no traçado que se vê e o que está oculto. Uma relação “íntima e circular entre o real e o imaginário”, onde “a criação e re-criação entre real e imaginário é contínua, criativa e imprevisível” (Espig, 2004, p. 53). Pedro Osório, afetuosamente chamada Olimpo por muitos dos seus habitantes, é mais um desses lugares cheios de reconstruções e narrativas repletas das mais diversas emoções que definem seus traçados. As percepções e sinapses¹⁰ vão desde um passado movimentado pelos trens até às memórias traumáticas das enchentes do rio Piratini, “símbolo de força devastadora e também de renovação/construção” (Chaiane)¹¹ que, silenciosamente tomou conta das ruas e das casas em diferentes momentos.

As grandes inundações registradas nos anos de 1914, 1941, 1959, 1983 e 1992 ainda são presentes nas conversas cotidianas e nas ruínas deixadas pela força das águas. De acordo com Telles (2002, p.44), por ausência de estudos mais aprofundados, as cotas aproximadas das três últimas cheias foram estimadas com base nas memórias da população local. Conforme esses dados, a marca histórica de 1959 seria de 27,92 metros, a de 1983 equivaleria a 26,4 metros e a de 1992, cerca de 28,62 metros. Com certeza, esses acontecimentos marcaram de forma traumática as vivências locais, intervindo diretamente na elaboração das memórias e impactando no que deve ser esquecido ou lembrado (Jelim, 2002, p.11).

O projeto Paisagem Líquida, da autoria das artistas locais Nauita Meireles e Anieli Martins, abordou a poética e o imaginário da população sobre as cheias do rio

⁹ “Cada pensamento, cada projeto, cada ação tem uma dimensão imaginária, numa gama muito ampla que vai desde as hipóteses a serem verificadas às fantasias mais inusitadas. Seus temas se rebelam contra as divisões tradicionais: eras históricas, civilizações, áreas específicas da história” (tradução da autora).

¹⁰ Conexões entre os neurônios. São constituídas pelos impulsos elétricos a partir de determinados estímulos; seu uso e desuso são responsáveis pelas lembranças e esquecimentos, dimensões das memórias adquiridas num certo estado emocional (IZQUIERDO, 2007).

¹¹ Chaiane da Cunha Islabão, 39 anos, professora (Coleta de dados via Google Forms, 2021).

Piratini. Dentro da proposta, objetos e móveis foram instalados em seus espaços de areia e a comunidade convidada a vivenciar essa proposição como se estivesse à deriva nas águas. Uma maneira de exteriorizar as recordações dos habitantes que “vivem em função dessa massa líquida que transborda em alguns períodos do ano” (Meireles, 2018, p.30). Para além das tristes lembranças, o rio também é utilizado como espaço de lazer, convivência social e trocas culturais.¹² A dissertação de mestrado de Arlindo Martins Júnior (2016), trabalhou a construção memorial e identitária dos moradores e suas percepções sobre o rio. Na fala dos seus entrevistados se observa menções ao lugar como parte da história, vivências, imaginário e memórias. Segundo o autor, “o rio representa um sujeito, que, no imaginário comum, é autônomo e possui a capacidade de se rebelar contra as atividades daqueles que o agridem” (Martins Júnior, 2016, p. 68). Sendo assim, o rio Piratini se tornou um relevante “personagem” na construção da anamnese e amnésia do município de Pedro Osório (Olimpo).

O pequeno vilarejo inicial do Olimpo se formou no espaço ocupado por grupos ameríndios pampeanos e guaranis, onde costumavam fazer suas migrações sazonais. Essas populações autóctones tiveram seu cotidiano radicalmente modificado pela chegada dos europeus no contexto de expansão e delimitação de fronteiras no Brasil Meridional. Segundo Martha Hameister (2006, p. 64), “a posse do sul da América ibérica foi alvo de constante e secular disputa entre Portugal e Espanha [...] fazendo com que o problema de fronteiras se estendesse do período colonial” até após o processo de emancipação política do Brasil. Desse modo, por muito tempo, essa região não teve uma fronteira definida por barreira, mas sim por uma permeabilidade de características comuns, tais como as diferentes formas de trabalho, o contrabando, a instabilidade e o belicismo dos séculos XVIII e XIX (Flores; Farinatti, 2009). Essa característica fronteira também influenciou muito na construção das identidades locais, inclusive na formação da múltipla e controversa figura do gaúcho.

Algumas narrativas e menções atribuem a estruturação do Olimpo ao Forte São Gonçalo, fortificação de campanha erguida em 1755 nas proximidades da foz do rio Piratini e do canal São Gonçalo, com a função de depósito dos víveres da comissão demarcadora da Coroa portuguesa (Souza, 1885, p.132). No entanto, o povoado parece estar mais diretamente ligado ao processo de guarnições de fronteira que

¹² Em suas margens aconteceram eventos musicais (Pedrostock, 2001 e Pedrock in Rio, 2014) e as festas de Réveillon.

deram origem ao município de Jaguarão. Inclusive, em 1763, após a invasão espanhola na Vila de Rio Grande de São Pedro,¹³ organizou-se uma base de resistência portuguesa na margem esquerda do rio, representada pelos açorianos que fugiram do Povo Novo e se refugiaram nas imediações do Cerro Pelado. Desse modo, por algum tempo, o rio Piratini serviu de fronteira natural entre as possessões ibéricas do Brasil meridional.

O Tratado de Santo Ildefonso, assinado em 1777, tentou organizar a fronteira e evitar outros litígios entre as monarquias ibéricas. Mas, a falta de um entendimento entre as partes litigantes, definiu o espaço entre os rios Jaguarão e Piratini como uma espécie de zona neutra,¹⁴ onde foram estabelecidas ocupações militares ou “Guardas de Fronteiras”. A definição dessa região como campos neutrais se deve à dificuldade de acordo “por tratar-se de uma área extremamente valorizada pela pecuária” (Demutti, 2015, p.21). Pelo Tratado ninguém deveria se estabelecer nessa faixa de terra, quem o fizesse seria castigado pelo julgamento da nação ofendida.

Apesar das especificações do Tratado, entre 1790 e 1801 as terras localizadas entre o Piratini e Jaguarão se tornaram uma espécie de jogo de xadrez entre espanhóis e portugueses. Segundo Franco (1980, p.16), “tratava-se, como se vê, de uma fronteira viva, com dois expansionismos em confronto”. Por volta de 1798, os portugueses se aproveitaram da revolta dos Charruas contra os espanhóis para avançar seus domínios e ocupar a região que corresponde ao atual município de Arroio Grande. Assim, aos poucos, a expansão lusitana ganhou força e deu início à doação de sesmarias para a instalação de estâncias. Entretanto, o contrabando se intensificou e passou a fazer parte do cotidiano dos criadores e tropeiros, mesmo com a presença de guardas militares das duas nações.

Em 1801, o desdobramento da “Guerra das Laranjas”, conflito ocorrido entre Espanha e Portugal, sob pressão de Napoleão Bonaparte, definiu novas fronteiras dos domínios portugueses ao sul do Brasil. Enquanto a situação se definia rapidamente na Europa, uma forte mobilização de expansão e ocupação uniu soldados e milicianos para assegurar a soberania portuguesa sobre as terras consideradas neutras pelo Tratado de 1777. Tal campanha foi significativa para pretensões de vantagens militares, concessão de sesmarias e lotes de terrenos. De acordo com Franco (1980, p. 19), “todos ou quase todos os oficiais que tiveram participação nos combates de

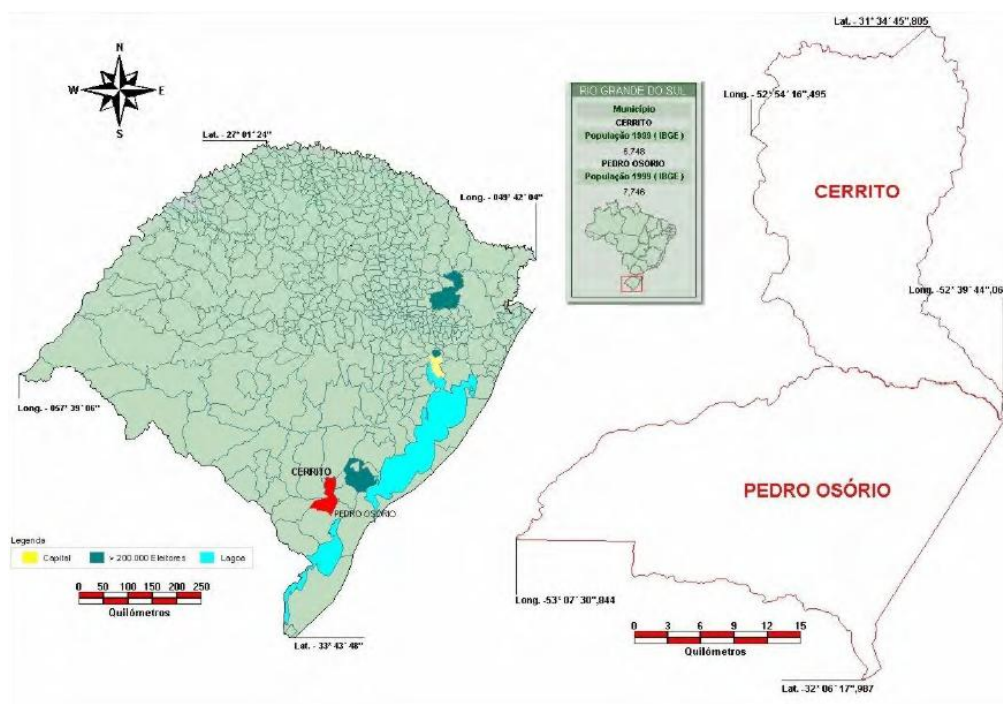
¹³ Sobre a invasão espanhola em Rio Grande, ver: TORRES, 2008.

¹⁴ Expressão construída a partir das leituras de Franco (1980) e do artigo IV do Tratado de 1777.

1801 eram ou viriam a ser concessionários de terras na região disputada” (Franco, 1980, p. 19). Dessa forma, definiu-se o traçado atual de limites do Rio Grande do Sul e a ocupação efetiva das terras ao sul do rio Piratini, nas quais estão inseridas as que deram origem ao Olimpo.

O decreto de 1832, que definiu os limites de Jaguarão, então elevado à categoria de Vila, mostra a localidade do Paraíso¹⁵ como parte da sua estrutura. Em 1938, um decreto estadual proibiu mais de um município ou distrito com a mesma denominação. Sendo assim, o nome Paraíso¹⁶ foi substituído por Olimpo e nesse mesmo ano, Arroio Grande adquiriu parte do seu território, embora o distrito de Estação Piratiny já tivesse sido anexado anteriormente. Para além desses conflitos de limites, algumas famílias se instalaram nas proximidades do rio Piratini e inseriram a região no processo de formação da estrutura econômica charqueadora, mais propriamente pela implantação de fazendas voltadas à criação do gado. Embora não se descarte algumas instalações de charqueadas na região, os resquícios são mais evidentes na margem oposta do rio Piratini, atual município de Cerrito. O mapa abaixo traz a localização de Pedro Osório em relação à Cerrito.

Figura 1 – Localização geográfica de Pedro Osório



Fonte: TELLES, 2002, p. 5.

¹⁵ O limite norte de Jaguarão é definido pelo rio Piratini (art. 2º).

¹⁶ Havia em Cachoeira do Sul um distrito mais antigo chamado Paraíso.

Na entrada da cidade, próximo ao Passo Maria Rodrigues, um imponente casarão, com a data de 1833 marcada em sua fachada, foi alvo de confusão nos primórdios de Pedro Osório. Cercado por narrativas e lendas, o suntuoso casarão colonial do século XIX, destacado no alto de uma colina, dá a impressão de observar silenciosamente o bairro que se formou ao seu redor. No imaginário local ele é visto como “assombrado” por fantasmas de escravizados que arrastam correntes e pelo padre que teria sido enterrado na capela em seu interior. O prédio já foi utilizado como posto de saúde, prostíbulo, sede da Quimbanda, local de festa, casa de moradia e, atualmente, o lar de idosos “Recanto da Paz”. Nas produções locais ele é identificado por vezes como Sede da Estância Santa Cruz (Bento, 2005, p.65), em cujas estruturas teria se iniciado o povoado, e por outras como Sede da Estância Paraíso (Caldas, 1990, p. 39).

Figura 2 – Casarão de 1833



Fonte: Elaborada pela autora (2018).

Relatos de uma possível estadia de Caxias nas campanhas de pacificação o definiram como “Casarão da Revolução Farroupilha”. Conforme depoimento do

professor Telmo Ferreira,¹⁷ a organização da 21ª Região Tradicionalista do MTG fez uma demarcação do lugar como histórico, mas a placa original do monumento foi alvo de vandalismo e roubo. Pedro Caldas (1990, p.38) menciona que o Exército Imperial, comandado pelo Barão de Caxias teria acampado nas terras da Estância Paraíso em 1843. No entanto, não se sabe ao certo se esse casarão fazia parte das estruturas dessa fazenda.

Em pesquisa anterior, por mim desenvolvida (Torres, 2014), o Casarão foi identificado pela comunidade como sede nova da Estância Paraíso. No entanto, novas leituras e cruzamento de informações levam à possibilidade de ser parte da Estância Santa Cruz.¹⁸ Segundo Genes Bento (2005, p.65), a Capela Católica da referida propriedade pertencia à Srª Maria Rodrigues¹⁹ e agregava as pessoas para assistirem a missa. Inclusive, Dona Maria Gomes, moradora da margem oposta, costumava frequentar a Capela e, para tanto, mandou abrir uma passagem na mata do rio Piratini, o que originou um dos primeiros nomes da localidade, passo Maria Gomes.²⁰ A provável associação do casarão com a Estância Paraíso talvez esteja ligada a “maior fama” dessa instalação por seu destaque econômico.

Por volta de 1845, a Estância Paraíso era apontada como próspera e passível de iniciar uma nova freguesia. Segundo Caldas (1990, p.38), nela havia uma “população residente, entre escravos, peões e proprietários próximo ao milhar”. A florescente estrutura motivou uma solicitação à Câmara Municipal de Jaguarão, em 1854, para que fosse criada uma nova freguesia com a invocação de São Francisco do Paraíso, no 2º distrito do Arroio Grande e às margens do Piratini, no Passo Maria Gomes. No entanto, o Governo Provincial rejeitou o pedido e no ano de 1868 enfrentou dificuldades financeiras e a Estância foi leiloada. Em seu relato, Frei Vacaria (1960, p.82) também menciona a prosperidade do estabelecimento e sua decadência em 1868, quando foi hipotecada e leiloada em Jaguarão. Segundo ele:

A Estância do Paraíso era tão grande que foi também chamada de 'Estabelecimento'. Todo o edifício tinha mais de 300 aberturas com sobrados. A Estância tinha uma capela de 13X30, caieira, olaria, estúbulos, cadeia para os escravos, cemitério. O serviço da Estância era atendido por muitos

¹⁷ Telmo Ferreira, 54 anos, professor e ex-patrão do CTG Fogo de Chão. Entrevista realizada pela autora no dia 23 de junho de 2014.

¹⁸ Essa discussão será abordada novamente mais adiante, mais precisamente no terceiro capítulo.

¹⁹ Nas proximidades do Casarão se encontra a ponte Maria Rodrigues.

²⁰ A denominação passo Maria Gomes aparece nos Relatórios dos Presidentes das Províncias Brasileiras: Império (RS), ano 1867.

escravos. Sabe-se que por ocasião da libertação dos escravos, 300 dêles receberam cartas de alforria (Vacaria, 1960, p.82).

A descrição do Frei Vacaria, associada às leituras das produções locais e aos registros materiais do Casarão, propicia uma análise que o descarta como sede da Paraíso e o aproxima mais com a Santa Cruz, que deve ter sofrido diversas modificações ao longo do tempo. Outro aspecto favorável a tal interpretação é a proximidade com a localidade do passo Maria Rodrigues (Passinho) que deu nome ao arroio e à ponte sobre ele na entrada da cidade. De qualquer forma, as grandes estâncias e a lida no campo ainda estão presentes na economia e na sociedade pedro-osoriense. Essa identidade campeira muitas vezes é mesclada com as heranças platinas e exaltada pelas práticas tradicionalistas e rodeios. Uma construção do gaúcho enquanto homem do campo, uma espécie de “guardião da fronteira” que domina o gado, um produto da fronteira, com origem no “índio, ou guarani, ou charrua, mestiço com o espanhol” (Martins, 2001, p. 19). Há uma associação da identidade campeira ao pampa gaúcho. Em sua abordagem antropológica, Ondina Leal demonstra essa ligação:

O pampa é o espaço dos percursos e das vidas destes homens, os gaúchos. Nas estâncias, em suas grandes dimensões territoriais (maior do que três mil hectares é o que definia ser uma estância), voltadas à criação extensiva de rebanhos de gado de corte e ovelhas para produção de lã, é onde estes homens trabalham e vivem, algumas vezes circulando entre mais de uma estância, em trabalhos sazonais, como domadores, arameiros, esquiladores. O galpão é a casa destes homens, alguns trabalhadores fixos – os peões –, outros temporários, outros, ainda, de passagem, a cavalo, a caminho de outra estância, onde “pedem pouso” (Leal, 2019, p.19).

Embora alguns hábitos tenham se modificado, as rodas de chimarrão e os causos são repletos de reminiscências do passado campeiro. Na sociedade local, os grupos se identificam com orgulho e pertencimento; ser campeiro não é apenas uma profissão, mas uma distinção de vida. A cultura campeira é representada nas atividades do CTG, rodeios e Festival Terra & Cor da Canção Nativa, evento de música nativista que tem por “temas principais o amor pelas tradições presentes no ente folclórico gaúcho como o campo” (Jornal Tradição, 2016). A instalação das estâncias que representou a ocupação definitiva da região após diversos conflitos territoriais promoveu o desenvolvimento de povoados e influenciou a formação de identidades.

Além das atividades campeiras, o Olimpo se destacou na produção oleira representada na figura do João-de-Barro²¹ que expressou, por algum tempo, a identificação simbólica da cidade (Caldas, 1990, p. 110). As primeiras olarias teriam surgido ainda no século XIX, com origem nos fornos artesanais construídos no interior das propriedades para a produção de tijolos voltada para o consumo interno. A produção em maior escala contribuiu para o surgimento do mestre oleiro, especialista em fabricar tijolos. Já em princípios do século XX a atividade oleira se desenvolveu em maior escala, adquiriu características industriais e trouxe mudanças para a economia local. Entretanto, em função da tecnologia incipiente de suas estruturas, as primeiras olarias iniciaram suas atividades de maneira artesanal. Cátia Silveira (2008) apresenta uma ideia de como seria esse trabalho inicial:

Primeiramente, as carretas, geralmente, puxadas por zorra-tratores, retiravam a matéria-prima, o barro de escavação; depois depositavam o material nas olarias, onde havia máquinas que amassavam o barro, em forma de caracol, puxadas por cavalos. Em seguida, o material era transportado para as formas de madeira dupla, onde aguardava um período de tempo destinado à secagem. Depois era levado ao forno, para queima, sendo subsequentemente retirado e empilhado para comercialização (Silveira, 2008, p. 16).

Quando se compara as palavras da autora com as olarias em atividade no tempo presente, percebe-se que pouca coisa mudou na fabricação dos tijolos. Na pesquisa de Cátia Silveira (2008, p.31), fica claro o quanto são tênues as mudanças nas olarias ao longo do tempo. As rodas dos carrinhos passaram de madeira e ferro para borracha e o tamanho do tijolo diminuiu, mas não houve grandes transformações na produção. A produção oleira teve seus momentos de grandiosidade, mas, literalmente, tudo foi levado por água abaixo pelas enchentes que assolaram o município. As poucas olarias que conseguiram sobreviver às intempéries locais, continuam seu trabalho de maneira muito próxima ao que era feito no passado e inundam a cidade com seu cheiro característico de “barro queimado” que evocam memórias afetivas e lembranças típicas do “fazer tijolos”²².

Por fim, a expansão ferroviária da segunda metade do século XIX trouxe a construção da estrada de ferro Rio Grande – Bagé, que inseriu Olimpo em seu

²¹ Forneira: ave passeriforme da família Furnariidae que constrói seu ninho com barro. Disponível em: <https://www.wikiaves.com.br/wiki/joao-de-barro> . Acesso em 11/05/2022.

²² A pesquisa de Cátia Silveira aborda a construção das memórias em torno das olarias de Pedro Osório e Cerrito.

traçado,²³ promoveu amplas transformações ao lugarejo e definiu melhor suas estruturas urbanas. Uma época considerada “dourada” e de “progresso” que se manteve até a decadência ferroviária e a derradeira grande enchente de 1992, da qual o município parece não ter conseguido se recuperar completamente. Nos depoimentos locais se percebe certo saudosismo de uma época que parece perdida no tempo, lembranças de “uma agitação cultural” com cinemas, espetáculos, shows, festivais, bares e clubes em atividade. Segundo Daniel,²⁴ nos anos de 1980, a cidade parecia “ter luz própria”. Atualmente, ela é vista como um lugar tranquilo, acolhedor, mas sem perspectivas para os jovens que precisam sair para estudar e buscar uma carreira profissional.

Para Luzia,²⁵ a localidade “parece as cidades pequenas dos livros de romance [...] Cidade boa para morar, tudo perto, aconchegante e familiar, mas com poucas oportunidades para as gerações mais novas”. Ela mencionou ainda que a cidade se torna apenas um dormitório e que precisam viajar cotidianamente para estudar, trabalhar ou sair. O artista Emanuel²⁶ define Pedro Osório como “uma cidade de aposentado [...] com uma melancolia particular [...] uma riqueza cultural muito grande”. Para o professor Marcelo,²⁷ “uma cidade acolhedora, pacata. Uma cidade que tem uma história rica, infelizmente pouco conhecida por seus moradores”. O Olimpo que se constituiu às margens de “um rio maravilhoso e às vezes ‘rebelde’ que traz um aspecto singular ao município” (Ronie).²⁸ Um paraíso “com cheiro a lenha, a bergamota e a flores de laranjeira. [...] onde se respira ar puro [...] rio de águas limpas, com lambari beliscando os pés e um trem que passa por sobre a ponte apitando” (Auta).²⁹ Breves relatos de uma cidade imaginada de acordo com as perspectivas e experiências individuais que constituem a relação intrínseca entre sinapses e narrativas.

Os multifacetados traçados da cidade, vivenciada ou imaginada, são moldados de acordo com a construção de uma memória individual, que para Maurice Halbwachs (2017) é um ponto de vista sobre a memória coletiva, uma vez que todas as

²³ Contexto a ser abordado com maior detalhamento ao longo da pesquisa desenvolvida.

²⁴ Daniel Reis de Barros, 55 anos, repositor de mercadorias (Coleta de dados via Google Forms, 2021).

²⁵ Luzia Helena Brandt Martins, 20 anos, estudante universitária do curso de Pedagogia (Coleta de dados via Google Forms, 2021).

²⁶ Emanuel Antunes dos Santos, 24 anos, estudante universitário do curso de Artes (Coleta de dados via Google Forms, 2021).

²⁷ Marcelo Freitas Gil, 46 anos, professor (Coleta de dados via Google Forms, 2021).

²⁸ Ronie Von Rosa Martins, 53 anos, professor (Coleta de dados via Google Forms, 2021).

²⁹ Auta Inês Medeiros Lucas, 50 anos, professora (Coleta de dados via Google Forms, 2021).

lembranças são resultadas das relações com os ambientes a partir das percepções da inserção dos grupos. Os jovens da década de 1980 vão lembrar de uma cidade movimentada culturalmente, e os do tempo presente, como um lugar tranquilo e melancólico.

O apito do trem tem uma representação completamente diferente para os ex-ferroviários e seus descendentes mais próximos, pois as gerações mais novas não possuem qualquer ligação com essa memória. Essas diferentes visões da cidade não podem ser classificadas como certas ou erradas, mas sim como uma leitura de cidade como “objeto de múltiplos discursos e olhares, que não se hierarquizam, mas que se justapõem, compõem ou se contradizem, sem por isso, serem uns mais verdadeiros ou importantes que outros” (Pesavento, 1999, p.9). A “Pedro Osório dos muitos nomes” (Jornal Tradição, 2013) faz parte dessa multiplicidade de olhares sobre os fios entretecidos da memória e da história ao longo das suas temporalidades.

O desafio da tríade (tempo, memória e história) é constante no cotidiano da cidade que, por sua vez, está destinada ao conflito, reflexão, questionamento, pluralidade (Pesavento, 1999), rupturas e esquecimentos. Muitas vezes, em meio ao discurso exacerbado de preservação do passado, o direito de esquecer não é respeitado. Mas, o mesmo dever e necessidade de lembrar também se aplicam ao esquecimento natural ou intencional por uma questão de autopreservação, esse é o caso das memórias traumáticas, por exemplo. Trata-se de algo completamente diferente dos silenciamentos impostos por grupos e discursos dominantes. Assim, entre tantas dimensões mnemônicas e históricas, reais ou imaginadas, práticas e representações, define-se o delinear dos traçados de uma cidade inserida nos diferentes contextos e possibilidades de análise.

1.3. Pedro Osório: o delinear de uma nova cidade

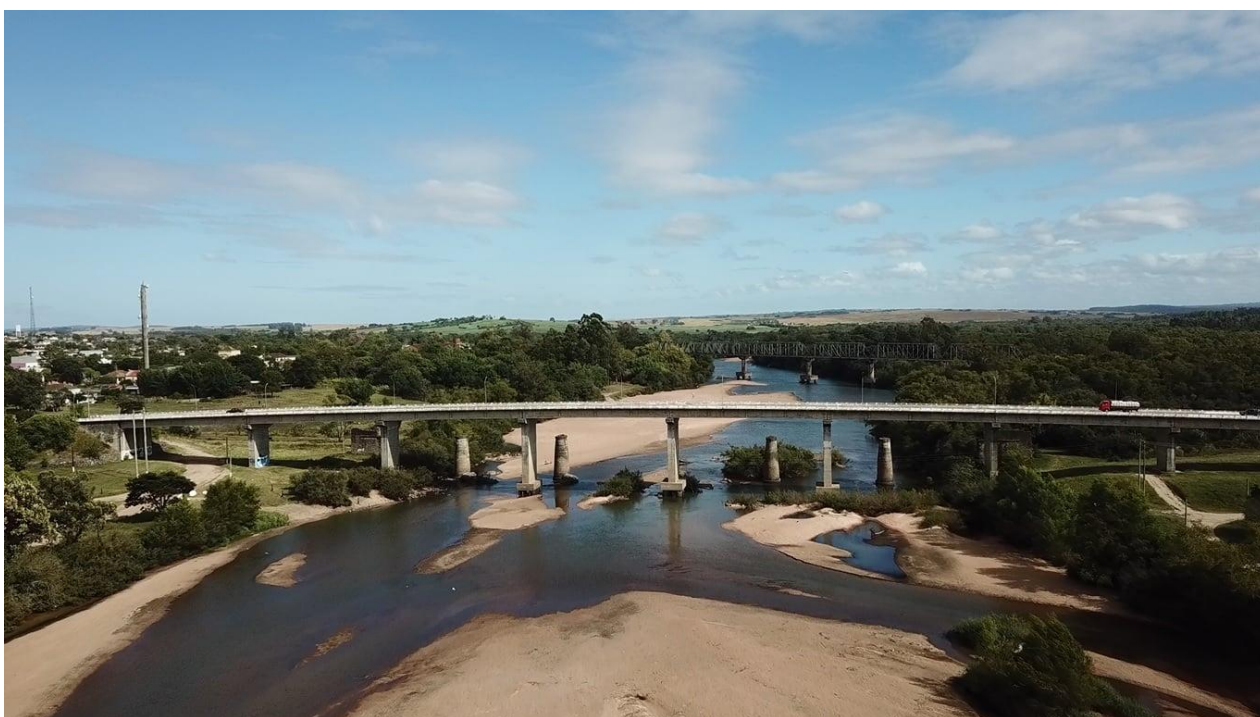
*As ruínas de pedra são vultos na era
Contando a história antiga e recente
Das pontes que irmanam Cerrito e Olimpo
Travessia do tempo, passado e presente.³⁰*

Marcelo Coelho

³⁰ “Ruínas de Pedra”, música vencedora do 1º Terra e Cor da Canção Nativa. Pedro Osório, RS. Dez de 1987.

O trecho da música “Ruínas de Pedra” se refere à união das localidades de Olimpo e Cerrito, representada pelo símbolo das pontes e suas temporalidades. De um lado do rio Piratini, Olimpo se formou no contexto das grandes propriedades e atrelado, inicialmente à Jaguarão e, posteriormente, à Arroio Grande; na margem oposta, Cerrito se constituiu próximo ao contexto de Canguçu. Duas localidades distintas, unidas por interesses políticos para dar origem ao município de Pedro Osório e aos pedroosorienses, segundo identificação local, ou pedro-osorienses, conforme gentílico definido pelo IBGE.³¹ A imagem a seguir traz uma noção da construção de uma cidade separada por um rio, na qual se pode ver em primeiro plano a ponte Adão Orlando Alves, as ruínas das pontes anteriores derrubadas pelas enchentes e ao fundo a ponte férrea. Atualmente, as pontes ligam os municípios de Pedro Osório e Cerrito.

Figura 3 – Pontes e suas ruínas



Fonte: <https://www.facebook.com/prefeiturapedroosorio>. Acesso em 25/03/2023.

A emancipação de um município envolve discussões técnicas, mas também implica em questões de identificação e pertencimento histórico.³² Ter autonomia

³¹ Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.

³² Apropriação dos bens culturais pela comunidade, com a finalidade de retomar “emoções, costumes, modos de viver e formas de entender o mundo que se entrelaçam às reminiscências do tempo pretérito

administrativa significa responder por suas ações e criar uma “imagem de si, para si e para os outros” (Pollak, 2002, p. 204), isto é, a construção de como seus habitantes serão percebidos na delimitação de suas novas fronteiras. Essa questão se tornou um pouco mais complexa em relação a Pedro Osório, pois populações oriundas de cenários diferenciados foram reunidas para formar uma única Sede.

As primeiras tratativas de emancipação foram feitas pelo Cerrito em 1920, mas o processo fracassou. Segundo Pedro Caldas (1990, p.56), a iniciativa pioneira pode ser deduzida a partir de uma publicação no Diário Popular, em 8 de abril de 1920.³³ O trecho da notícia transcrito pelo autor menciona a intenção da criação de um novo município, Cerrito, que deveria se emancipar de Canguçu por sua crescente prosperidade e pela distância do município sede. Caldas aponta o antagonismo político da época, que culminou na revolução de 1923, como possível causa da frustração do movimento.

No ano de 1953, outro movimento teve início no Cerrito e ganhou adesão das lideranças do Olimpo, agregadas pelo Dr. Jacques da Rosa Machado, médico que mudou sua posição ao ser eleito prefeito de Canguçu pela frente Democrática em 1955. Entre as motivações, constavam “o abandono à própria sorte, com pouco ou nenhum apoio das administrações de Arroio Grande e Canguçu; a certeza de um futuro mais promissor; e a vontade popular de ter uma administração mais próxima e atuante” (Caldas, 1990, p.58). Entretanto, as divergências políticas minaram as discussões e não foi possível um entendimento mútuo.

No Cerrito a preeminência era da União Democrática Nacional (UDN) e no Olimpo do Partido Trabalhista Brasileiro (PTB), o diálogo se tornou difícil e mais uma vez a proposta foi pausada. Em 1956, o movimento emancipacionista foi retomado com o apoio do jornal “A Gazeta Cerritense”, cujos artigos conclamavam a população dos dois lados do rio a irmanar “forças para a realização de uma cruzada”, que interessaria “de perto ao ideal de todos”, conforme consta na edição do dia 1º de maio de 1957. Ou ainda, na sequência do artigo intitulado “Emancipação”:

Diz o brocardo: a união faz a força e, na verdade, em todos os momentos históricos em que houve necessidade de vigor para vencer, ele somente foi conseguido através da união. União, portanto, será a bandeira para vencermos a campanha da EMANCIPAÇÃO. Sabemos que o

e corroboram para a construção das identidades individuais e coletivas no presente” (Pelegrini, 2009, p. 35).

³³ Jornal de circulação na cidade de Pelotas.

empreendimento será árduo e exigirá de cada cidadão a têmpera do soldado em pleno combate (A Gazeta Cerritense, 01/05/1957).

Esse jornal se tornou a principal tribuna de propagação das ideias emancipacionistas, defendendo o desmembramento como sin nimo de progresso. Além disso, representou, de certa forma, o elo entre as populações que precisavam se desprender e renunciar a seus egoísmos em favor da causa (A Gazeta Cerritense, 1957). Segundo Nelson Freitas (2005, p. 10), as duas vilas “nunca foram, a bem da verdade, grandes amigas. Havia rivalidades, às vezes baratas”. Em meio às discordâncias, não foi nada fácil tomar certas decisões como o nome e organização da gestão municipal.

A princípio, a vila Cerrito não estava inclinada a abrir mão da sua denominação, afinal, já havia acontecido uma vez. Em 1884, quando a linha férrea foi inaugurada, a Estação Piratiny foi construída na sua margem do rio. Entretanto, em 1887, uma estação maior foi instalada na margem oposta e tomou para si o nome de “Estação Piratiny”, mudando o nome da original para “Estação Cerrito”. Por sua vez, a vila Olimpo também não estava disposta a trocar seu nome. Após alguns conflitos e acordos, finalmente chegaram ao consenso. De acordo com a ata n  1, redigida na Secretaria do Clube Piratini, em Vila Olimpo, definiu-se o seguinte:

- 1 ) Dar-se ao novo município a denominação de Pedro Osório, numa justa homenagem a esse grande homem público, cujo trabalho em prol do engrandecimento do Estado e quiçá do país é de todos conhecido.
- 2 ) A sede do novo município compreender  as atuais Vila Cerrito e Vila Olimpo unificadas sob o nome de Pedro Osório, como se depreende pelo exposto.
- 3 ) A sede da municipalidade, isto é, o edifício da prefeitura Municipal, será localizada na atual Vila Cerrito. Esse t pico é justificado em virtude da Comissão Emancipacionista dessa localidade, haver aberto mão do nome Cerrito, arraizado na tradição do povo por mais de um século de uso (Vila Olimpo, ATA n  1 da Emancipação, 20/11/1957).

Por fim, o movimento seguiu seu rumo, enfrentando contrariedades de alguns conservadores, inclusive de pessoas que foram favoráveis em outros momentos, mas que agora se encontravam em posição inversa. Esse era o caso do Dr. Jacques da Rosa Machado, outrora defensor da emancipação, mas no cargo de prefeito de Canguçu “agora recomendava cautela e alertava para as dificuldades econômicas que poderiam, segundo ele, frustrar os novos munic pes” (Caldas, 1990, p.62). A campanha prosseguiu e, após plebiscito do dia 30 de novembro de 1958 e os trâmites burocráticos, o Diário Oficial do Estado publicou o Decreto-Lei 3.735 que criou o

município de Pedro Osório em 3 de abril de 1959.³⁴ No entanto, de forma adversa ao acordo da Ata nº 1 (artigo 3º), a prefeitura foi instalada na antiga Vila Olimpo. Poucos dias após sua emancipação, a cidade foi devastada por uma grande cheia do rio Piratini, a qual Frei Vacaria atribuiu um simbólico de batismo:

A enchente que o assolou foi seu batismo de imersão. Como o neo-batizado, pelas promessas de seu batismo, tem que professar e começar uma vida nova, uma vida de ressuscitado, assim o novo município receba a enchente como um batismo, que lhe dê nova vida de união, de paz e de mútua compreensão, como uma grande família de uma imensa Pátria (Vacaria, 1960, p.59).

O discurso religioso do padre, que apregoava união e mútua compreensão, não parece ter se concretizado. O descontentamento já teve início com o desrespeito ao que foi acertado sobre a administração municipal e as incompatibilidades ficaram evidentes logo após o processo emancipatório. De acordo com Claudemir Madeira (2010, p. 34), a falta de estrutura e o “descontentamento popular com a visão centralizadora dos administradores que privilegiava o desenvolvimento da área central de Pedro Osório em detrimento da zona norte, onde se localizava Cerrito”, motivaram os cerritenses a buscar sua autonomia. Conforme nota da comissão no jornal “A Opinião”:

Há mais de 30 anos que um sentimento pulsa no peito dos moradores de Cerrito. A sua independência política e administrativa. A sua emancipação de Pedro Osório. A sua vida própria.
 É esse sentimento, que brotou no pensamento de um grupo de moradores da localidade, que está impulsionando o movimento emancipacionista que ora está iniciando.
 Não somos contra ninguém. Nem a Zona Sul, nem a administração municipal. Nem a quem fez a história de Pedro Osório até aqui, a qual muito ajudamos a construir.
 Somos, isso sim, a favor do nosso progresso, do nosso desenvolvimento, da nossa independência política e administrativa.
 Queremos crescer. E sabemos que com a estrutura que aí está, por um problema conjuntural, sempre seremos relegados a um plano secundário, a sobras, as migalhas (A Opinião, 29/03/1991).

A publicação destaca o desejo de uma independência e vida própria, baseado no pensamento de progresso, desenvolvimento e crescimento. Também ressalta as divergências políticas e estruturais que motivaram o plebiscito decisivo pela emancipação do Cerrito, em 22 de outubro de 1995. Pedro Osório manteve sua denominação, apesar de ser ainda chamado Olimpo de forma afetuosa ou poética por

³⁴ A gestão estadual estava sob o governo de Leonel Brizola.

muitos dos seus habitantes. Esse é o caso da professora Auta Inês, que se refere ao nome antigo, Olimpo, “porque representa a mitologia, os sonhos, lendas...carrega um tom poético, imaginário e místico. Muito mais que Pedro Osório, um mortal, um homem” que segundo ela, nunca morou na cidade. Seu pensamento é complementado por Augusto³⁵ que acha mais legal dizer que mora em “Olimpo, um Paraíso, espaço de deuses versus dizer que mora em Pedro Osório – enaltecendo uma pessoa com a qual não se identifica”.

O professor Marcelo se refere ao município “muitas vezes como Olimpo”, pois o nome “remete ao passado e evoca a época dos trens e da estação ferroviária”. Thalís³⁶ mencionou que utiliza as duas denominações de forma distinta: “Olimpo me refiro com as memórias afetivas, amigos e coisas subjetivas. E a Pedro Osório me refiro a todos os problemas que uma cidade proporciona e que não está relacionado ao Olimpo”. Por outro lado, há os que preferem ou usam o nome atual, apesar de acharem mais bonito o anterior. Alguns entrevistados disseram que o fazem por uma questão de costume ou por respeito ao decreto que modificou o nome do lugar. Álvaro,³⁷ especificou que usa a nomenclatura atual porque “infelizmente, após a separação de Cerrito”, a cidade não retornou ao “antigo nome, como a cidade vizinha”. Elyane,³⁸ mencionou que utiliza o nome “Pedro Osório, respeitando a alteração que foi dada por Lei, muito embora considere o nome anterior mais significativo”. Entre dúvidas e preferências, Olimpo deu lugar ao nome do “grande homem público”, citado no artigo 1º da Ata de emancipação, mas desconhecido por boa parte dos habitantes.

A possível origem da nomenclatura, reproduzida pela oralidade, seria uma homenagem ao Coronel Pedro Osório, por possuir terras que foram doadas por sua viúva com a condição de que o município fosse batizado com o nome do marido. De acordo com Vera Abuchaim (2013, p. 309), bisneta do coronel, a escolha do nome teria sido “provavelmente pela importância das granjas de arroz da empresa *Pedro Osório & Cia*, situadas na região”. Não foram encontradas maiores informações ou justificativas, além da menção no documento de 1957 (Ata).

O artigo de Daiane Santos, na edição especial do Jornal Tradição (2013), explica que “o município foi nomeado para homenagear e perpetuar um dos nomes

³⁵ Augusto Gowerth Tavares, 26 anos, professor (Coleta de dados via Google Forms, 2021).

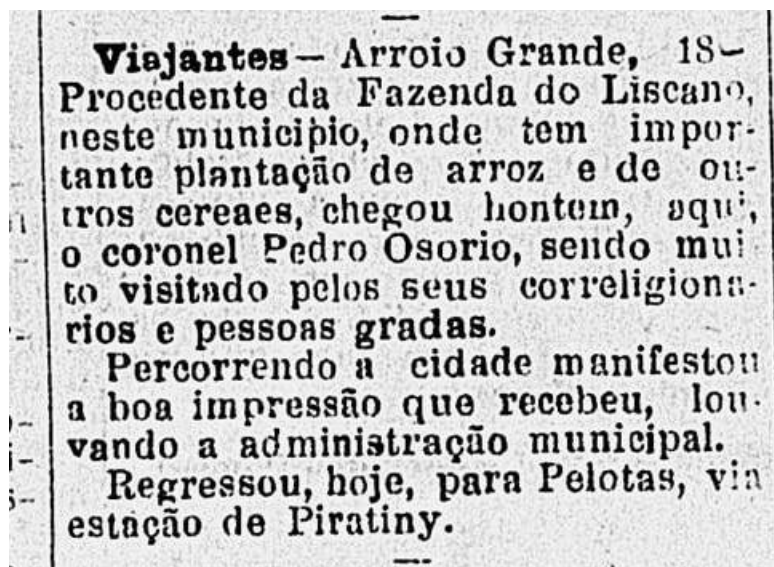
³⁶ Thalís Canals Quiroga, 31 anos, balconista (Coleta de dados via Google Forms, 2021).

³⁷ Álvaro Medeiros Lucas D'Oliveira, 52 anos, professor (Coleta de dados via Google Forms, 2021).

³⁸ Elyane Satta Alam Ferro, 65 anos, professora aposentada (Coleta de dados via Google Forms, 2021).

mais importantes da história do Estado”. No entanto, segundo Mario Osório Magalhães, no prefácio da obra “O tropeiro que se fez rei” (Abuchaim, 2013) havia uma grave lacuna na historiografia pelotense sobre o “líder carismático” e “vitorioso empresário” que não fora “analisado, biograficamente, na sua rica trajetória”. A autora também fala sobre o livro ser resultado de um “trabalho lento e difícil, por não existirem publicações sobre ele” (Abuchaim, 2013, p. 11). Apesar do destaque e influência política em Pelotas, com seu nome estampando em rua, praça e escola da cidade, até o presente momento se desconhece um estudo mais aprofundado de sua trajetória. A maior proximidade do Coronel com a região foi o arrendamento da Granja Liscano em Arroio Grande³⁹ e da Estância Novo Paraíso⁴⁰ (Abuchaim, 2013) que passou a ser conhecida como Granja Coronel Pedro Osório, após sua compra. Conforme nota no jornal “A Federação”, de 18 de dezembro de 1917, o acesso à sua propriedade era feito por meio da Estação Piratiny.

Figura 4 – Nota dos viajantes: coronel Pedro Osório



Fonte: A Federação (18/12/1917).

Natural de Caçapava, Pedro Luis da Rocha Osório, nasceu em 1854 e morreu em 1931. Trabalhou como tropeiro e chegou à Pelotas em 1871, aos dezessete anos, onde se tornou praticante de fazenda. Aos poucos adquiriu conhecimentos da salga de carnes e adquiriu sua primeira charqueada, denominada “Cascalho”, à margem do

³⁹ Propriedade do seu primo Manoel Luis Osório.

⁴⁰ Propriedade de Possidônio Mancio da Cunha, lindeira à Granja Liscano em Santa Isabel (Arroio Grande). Também era conhecida como Liscano.

Arroio Pelotas. Após expandir seus negócios na economia charqueadora, investiu na produção de arroz e se lançou na política. Sua bisneta o define como republicano, abolicionista, filantropo, industrial, charqueador, pecuarista e orizicultor com visão empreendedora (Abuchaim, 2013). Sendo assim, a escolha do nome Pedro Osório para “batizar” o novo município cortado pelo rio Piratini parece fazer parte de uma escolha subjetiva por identificações políticas.

A atual cidade de Pedro Osório, cujos traçados foram delineados por construções de fronteiras e identidades, também é palco da relação entre história e memória que se desenrola ao longo do tempo. Um lugar onde o passado se perde nos fragmentos das memórias locais, muitas vezes legitimadas como história. A fim de melhor compreender tal relação há uma necessidade de se fazer um recorte e modificar a forma de observação, “um olhar de perto às descontinuidades e rupturas do processo histórico analisado” (De Vito, 2020, p. 103). Uma diversificação, ampliação e análise das fontes em busca não só do que está explícito. Procurar nos documentos (escritos ou não) o conhecimento que não está aparente de forma direta. Porém, não se trata da ideia equivocada do estudo de algo pequeno, pesquisa pontual ou apenas de história local. Na verdade, trata-se de um recorte específico, cuja finalidade é analisar de perto o embate entre *Mnemosyne*, *Clio* e *Cronos* pelo direito de lembrar, esquecer e as controvérsias geradas por essa relação.

Por outro lado, apesar de não se limitar a essa abordagem, a (re)leitura dos traçados ferroviários de Pedro Osório, uma vez que se ocupa de um recorte específico em determinada temporalidade, também está inserida na produção de história local. No entanto, a escolha da temática não se resume a um estudo de caso. Na verdade, busca uma maneira de aproximação e redução da escala de observação que privilegia o contexto ferroviário para uma melhor apreensão da problematização do tema de pesquisa. Segundo Melo (2015):

A história local tem-se voltado e considerado as especificidades e peculiaridades dentro de uma metodologia de pesquisa que considera aspectos da micro-história e da história da vida cotidiana, privilegiando novos objetos e sujeitos, revisitando memórias, envolvendo variados espaços e territórios, dentro, ainda, de temporalidades diversas, na perspectiva da compreensão das relações sociais que são geradas nesses espaços (Melo, 2015, p.46).

A história local deixa de seguir aquele caminho tradicional, personalista, memorialístico e com determinismo linear. Um novo olhar sobre a história local

privilegia uma abordagem na qual “a escolha de uma escala particular de observação produz efeitos de conhecimento, e pode ser posta a serviço de estratégias de conhecimentos” (Revel, 1998, p.20). Tal procedimento analítico contribui para evitar e criticar generalizações simplistas, algo que pode levar à distorção dos aspectos sociais e colocar em risco a observação das diferenças, bem como gerar conclusões equivocadas.

A preservação das particularidades e situações específicas é fundamental na compreensão das dimensões dos contextos em sua amplitude. Nesse sentido, Levi (1992, p.140) utiliza o exemplo do estudo sobre “a introdução do tear mecânico, observada em uma pequena aldeia têxtil, para explicar o tema geral da inovação, seus ritmos e efeitos”; para ele, não é possível identificar as particularidades sem aproximar o olhar de forma microscópica. Segundo o autor:

Mesmo quando utiliza um lugar ou uma situação individual ou um acontecimento singular, o faz [o historiador] enquanto algo que, reduzindo a escala de observação e convergindo a atenção através de um microscópio, identifica relevâncias invisíveis para um observador distante e para uma leitura de ampla dimensão (Levi, 2020, p.21).

As considerações acerca da microanálise remetem às discussões da sua prática e possibilidades para o estudo das cidades. Inclusive, sob uma perspectiva micro-translocal, que dá atenção “às diferenças e aos desequilíbrios entre lugares, atores e redes sociais” e “coloca no centro as descontinuidades” (De Vito, 2020, p. 109). Pedro Osório, seus conflitos narrativos, memórias, traçados visíveis e invisíveis não se restringem aos contextos generalistas. É necessário compreender as múltiplas relações com a imagem progressista do trem enquanto “salto para a modernidade” e integração. Analisar os contextos e particularidades desse processo que resultou na construção de uma memória ferroviária (vivenciada ou geracionada), os remanescentes da cultura “*railway*” e o debate acerca de uma possível construção de identidade que ficou de certa forma “apagada” pelo tempo. A expansão ferroviária é o fio que conduz a pesquisa voltada para o conflito entre *Mnemosyne* e *Clio* na corrida para vencer *Cronos*. Os traçados de uma cidade enquanto lugar de memória e amnésia.

2 ESTAÇÃO PIRATINY: A ÉPOCA “DOURADA” DOS TRENS

Pedro Osório é um lugar que tem “um trem no coração”, com tudo o que aquele representa – movimento, vibração, paixões, saudades, mudança, fraternidade, vida/morte...

Pedro Caldas

O apito do trem de carga, que rompe ainda hoje frequentemente o silêncio das madrugadas no Olimpo, evoca as reminiscências de um passado ferroviário marcado pela ideia de avanço e modernidade. Lembranças de “outros tempos”, das idas e vindas de muitas pessoas carregadas com bagagens literais e figuradas. Sensação de movimento, progresso, inserção e conexão em escala mais abrangente. Memórias vivenciadas ou geracionadas de uma época “áurea” representada pelo trem como símbolo de desenvolvimento e “civilização”.

Esse segundo capítulo é voltado para a discussão acerca da construção das ferrovias e sua concepção de progresso e “civilização”. Analisa as transformações que afetaram o ambiente e o modo de vida dos habitantes dos espaços ocupados pela linha férrea. Discorre sobre o propósito da construção da linha Rio Grande-Bagé, abarcando seus projetos, concorrências, variações dos traçados e construções específicas. Também, fala sobre a chegada do trem e suas vicissitudes no cotidiano do Olimpo, bem como aborda a questão de ser ferroviário e da representatividade desse grupo no processo de uma construção identitária.

2.1. Traçados da ferrovia e “seu ideal de missão civilizadora”

O termo “civilização” expressa a consciência que o Ocidente tem de si mesmo. Sua maneira de autoperceber-se, de entender-se como agente privilegiado de um desenvolvimento histórico que conduziria a um mundo sempre melhor, governado pela razão e seu movimento de expansão.

André Azevedo

A definição de “civilização” é centro do debate de diversas teorias e construções de significados que remetem à antiguidade e aos referenciais franceses, tendo inspirado várias interpretações conceituais. Apropriações equivocadas da expressão geraram situações controversas e, inclusive, foram utilizadas como forma de justificar ideais de supremacia de um povo sobre outro. André Azevedo (2004) traz uma síntese da compreensão de “civilização” centrada na autopercepção de avanço e desenvolvimento ocidental. Sob tal perspectiva, pode-se dizer que a Revolução Industrial conquistou uma posição privilegiada por suas inovações tecnológicas e mudanças drásticas nas concepções de mundo. Entre tantos adventos, rapidamente, a figura do trem se consolidou como símbolo desse período e sinônimo de civilização. De acordo com Eric Hobsbawm:

Nenhuma outra inovação da revolução industrial incendiou tanto a imaginação quanto a ferrovia, como testemunha o fato de ter sido o único produto da industrialização do século XIX totalmente absorvido pela imagística da poesia erudita e popular (Hobsbawm, 2014, p.83).

O autor faz uma discussão acerca da construção das ferrovias, uma visão de velocidade de uma nova era, novas perspectivas econômicas e expansão de investimentos. Uma tecnologia nascida a partir da exploração das minas de carvão na Inglaterra, que alimentou os avanços industriais. Aos poucos, as estradas de ferro tomaram conta do ocidente e também foram levadas aos países da África e da Ásia como aporte da “missão civilizadora” propagada pela expansão imperialista. Segundo Raquel Silva (2019, p.22), “a obtenção da técnica, os equipamentos, o pessoal qualificado na montagem e a operação, assim como o financiamento ou empréstimo financeiro” para a construção de ferrovias, contribuíram para a hegemonia comercial e financeira britânica.

O papel civilizador das estradas de ferro chegou ao Brasil monárquico da segunda metade do século XIX e aos seus planos de modernização que, apesar de suas peculiaridades, associavam progresso e civilização. Sendo que “no entender da Coroa, a noção de civilização era percebida não como parte integrante do progresso, mas como algo substancial a este, intuito superior do seu movimento, razão orientadora de sua manifestação” (Azevedo, 2014, p.6). De qualquer forma, a expansão ferroviária, além de possibilitar a circulação de capital estrangeiro e incentivar a economia exportadora, também possibilitou a integração de cidades. Segundo Márcia Espig (2008, p.18), os caminhos de ferro “uniram as mais

longínquas localidades, provocaram a imaginação de grandes populações e acalentaram sonhos de desenvolvimento e felicidade”, mas também trouxeram profundas transformações e certo ônus às localidades.

No Brasil, o pensamento sobre possibilidades de implantação das ferrovias teve início em 1835, ou seja, cinco anos após a inauguração da primeira linha regular de transporte de passageiros entre Manchester e Liverpool, na Inglaterra. O Decreto nº 101, de 31 de outubro de 1835, previa a construção da estrada de ferro que visava ligar Rio de Janeiro a Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Bahia. Mas, foi apenas a partir de 1850 que as tratativas empreendedoras se tornaram viáveis. Nesse período, a Inglaterra precisava de um mercado consumidor, leis foram editadas e as condições foram criadas para investimentos no país. A adesão ao “padrão ouro”, a promulgação do Código Comercial (1850), a criação de Sociedades Anônimas (1850) e a reforma bancária (1853) atraíram capital estrangeiro (Finger, 2013, p.31). O período do empreendedorismo teve seu marco legal na Lei 641, de 26 de junho de 1852. Por meio dessa legislação foi garantido o privilégio de zona e a garantia dos juros no retorno do capital investido, o que gerou atrativos para investimentos no setor ferroviário.

Os projetos da construção ferroviária no Brasil eram definidos a partir de interesses gerais e particulares em parceria com o poder público. Segundo Ana Lanna (2005, p. 10), “políticos e empreendedores locais obtinham o direito de implantar uma linha ferroviária” por meio de acordos de concessão que consolidavam uma superposição entre bem público e interesse privado. A primeira ferrovia, empreendida pelo Barão de Mauá com um grupo de investidores, foi construída majoritariamente com capital nacional e inaugurada em 1854. No entanto, os recursos dos investidores brasileiros não eram suficientes para a construção das ferrovias. Para colocar em prática a construção e ampliação das linhas, era necessário buscar recursos financeiros no exterior, importar profissionais e materiais utilizados nas estradas de ferro. Nesses moldes, as ferrovias se expandiram pelas províncias do Brasil e carregaram consigo o ideal do desenvolvimento. De acordo com o *Inventário das Estações 1874-1959*, realizado pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Rio Grande do Sul:

As estradas de ferro, além de contribuir para o desenvolvimento do mercado interno, estimularam o processo de urbanização, tornando-se fator fundamental para o surgimento e florescimento de algumas cidades, assim como para a decadência de outras (que não foram “agraciadas” com a

passagem do trem). [...] No rastro das ferrovias vinha uma série de melhoramentos urbanos como iluminação, telégrafos, escolas, jornais, revistas, atividades políticas e culturais, novas sociabilidades... As ferrovias tornaram-se nessa fase sinônimo de progresso e modernidade (IPHAÉ, 2002, p. 17).

No Brasil meridional, a implantação e a expansão ferroviária tiveram relevância nas “décadas finais do período monárquico e nas duas primeiras da República” (Flôres, 2017, p. 89). No que se refere ao Rio Grande do Sul, o autor menciona a condição estratégica da província devido suas fronteiras com o Uruguai e Argentina, bem como sua proximidade com o Paraguai, segundo ele, “nações beligerantes” (Flôres, 2017, p. 90). O *Relatório dos Presidentes das Províncias do Rio Grande do Sul*, datado de 1865, menciona as vantagens políticas de ligar por meio ferroviário, as fronteiras aos “centros mais civilizados e commerciaes da província” e deixa clara a “conveniência de fazer ouvir o sibilo civilizador da locomotiva”,¹ onde só se ouvia “os toques dos clarins ou os rufos das caixas de guerra”. O mesmo documento também apresenta o trem como uma conveniência estratégica para o transporte de tropas e material bélico para a fronteira, visto que, seria muito mais econômico, rápido e evitaria a morte de praças do exército no deslocamento. João Marcellino de Souza Gonzaga, responsável pela administração da Província, defende o projeto de uma estrada de ferro entre as cidades de Pelotas e Bagé, apresentado pelo coronel Thomaz José de Campos, cujos gastos seriam compensados pelas vantagens. No ano seguinte, a proposta foi debatida na Assembleia Provincial e o imperador D. Pedro II sancionou o decreto de autorização em 1873.

Art. 1º O Governo fará construir uma estrada de ferro que communique o littoral e a Capital da Provincia de S. Pedro de Rio Grande do Sul com as fronteiras nos pontos mais convenientes, de modo que fiquem satisfeitos os interesses commerciaes e as condições estrategicas (Decreto nº 2.397, de 10 de setembro de 1873).

A implantação dessa linha férrea era parte do estímulo das atividades econômicas da região, a fim de trazer “a possibilidade do mais fácil escoamento de produtos, incentivo à indústria, geração de empregos, locomoção e comunicação mais rápidas e constantes” (Schmitz, 2013, p. 54). No entanto, também atendia demandas estratégicas no campo militar e de controle do contrabando nas fronteiras. Diante dos benefícios apregoados, diversas localidades requisitaram sua inclusão nos

¹ A autora optou por utilizar a redação da época.

planejamentos de linhas ferroviárias, tal como Piratini que não havia sido contemplado no esboço original. Em 1875, o Governo Imperial decidiu alterar o projeto e inserir Piratini na rota. Segundo João Forni (2003, p.10), a inserção dessa localidade se deu por questões de reparação aos danos e situação de abandono após a Revolta Farroupilha. Menciona ainda que, em represália, os governantes do estado não cumpriram a determinação e passaram a linha a 70 km do município, às margens do rio Piratini.

Ao longo da pesquisa, encontrei as diferenças no traçado, mas nada que justificasse tal procedimento. O projeto de 1875, assinado pelo engenheiro Ewbank da Camara, contempla o município de Piratini, mas posteriormente, um novo traçado foi definido pela *Compagnie Imperiale Chemins de Fer de Rio Grande do Sul*. Tais modificações de trajeto poderiam ser adequações ao terreno, estratégias políticas ou interesses econômicos ligados às influências locais. Ao se comparar os detalhes dos mapas, incluídos em sua íntegra nos anexos, a mudança no traçado da linha é visível.

O detalhe do primeiro mapa (1875)² apresenta um traçado ferroviário que parte de Rio Grande, atravessa o município de Piratini e passa nas proximidades de Bagé, deixando a região de Pedro Osório completamente fora da rota.

Figura 5 – Carta da Província do Rio Grande do Sul (1875)

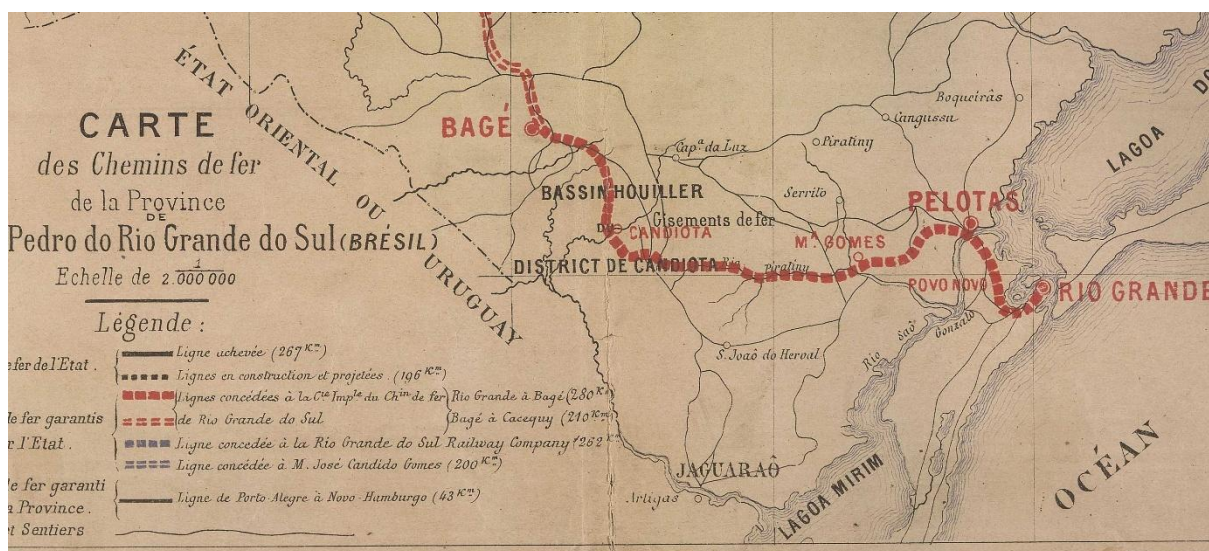


Fonte: <http://bndigital.bn.gov.br/acervodigital>.

² Mapa completo no anexo A.

Já o segundo mapa (século XIX)³ mostra um traçado que contempla as terras nas proximidades do rio Piratini, perpassa Candiota e Bagé antes de seguir para São Gabriel. Esse é o projeto da *Compagnie Imperiale Chemins de Fer de Rio Grande do Sul*, que obteve a concessão da linha em 1881.

Figura 6 – Carte des chemins de fer de la province de São Pedro do Rio Grande do Sul (Brésil).



Fonte: <http://bndigital.bn.gov.br/acervodigital>.

Ao engenheiro Ewbank coube a elaboração do planejamento ferroviário, com base nos seus conhecimentos prévios sobre o Rio Grande do Sul e sua preocupação em atender à questão geopolítica da região do Prata. Entretanto, os objetivos econômicos também eram proeminentes, principalmente para explorar as regiões carboníferas (Flôres, 2017, p.103). Inicialmente, o empreiteiro Hygino Correa Durão havia participado na qualidade de procurador da Cunha Plant & C, incorporada em Londres sob a denominação de *South Brazilian Railway*, da concorrência pelo direito de concessão da linha.

Segundo José Dias (1986, p. 126), Hygino Durão venceu a concorrência em 1874, mesmo ano que obteve permissão para lavrar carvão de pedra e outros minerais no território situado entre as pontas dos rios Santa Maria e Jaguarão (Ferreira, 1885, p.526), mas por não conseguir cumprir os prazos exigidos, a concessão foi renegociada com Miguel Gonçalves da Cunha e James Gracie Taylor. O Decreto

³ Mapa completo no anexo B.

7056/1878 oficializou a nova concessão por noventa anos e exigiu a incorporação de uma companhia para a construção da estrada de ferro. Em março de 1881, os titulares transferiram seus direitos para a Compagnie Imperiale Chemins de Fer de Rio Grande do Sul, apontada por diversos trabalhos como de origem belga.⁴ Entretanto, ela era uma sociedade anônima francesa, fundada em 10 de março de 1881, com a finalidade de construção e exploração da linha Rio Grande-Bagé (Annuaire de la Compagnie des Agents de Change, 1893).

Figura 7 – Dados da fundação da companhia francesa

Compagnie Impériale du chemin de fer de Rio-Grande-do-Sul (Brésil). — Société anonyme française formée par acte devant M^e Dufour, notaire à Paris, du 10 mars 1881, constituée le 25 du même mois, ayant pour objet notamment la construction et l'exploitation du chemin de fer de Rio-Grande-do-Sul à Bagé, par Pelotos (Brésil), 280 kilomètres environ.

Fonte: Annuaire de la Compagnie des Agents de Change, 1893.

Além do privilégio de exploração da linha, a companhia obteve favores do governo, uma situação típica por falta de investidores no Brasil. Entre eles, o direito da cessão gratuita de terrenos devolutos e nacionais; desapropriação de terrenos de domínio particular, prédios e benfeitorias necessárias; uso das madeiras e outros materiais existentes nos terrenos; benefícios de importação sobre os trilhos, máquinas, instrumentos e quaisquer objetos indispensáveis ao custeio da estrada (Brasil, Decreto 8346, 24/12/1881).

As obras da ferrovia iniciaram em 27 de novembro de 1881 e dois anos depois, a Southern Brazilian Rio Grande do Sul Railway Company Limited assumiu a construção da linha férrea denominada Rio Grande-Bagé. A companhia inglesa assumiu um contrato de fusão com a francesa em março de 1883, pelo qual adquiriu os direitos de exploração da linha. A inauguração do tráfego da estrada foi realizada no dia 2 de dezembro de 1884, tal como referenciado no Relatório da Província do Rio Grande do Sul (1885) pelo presidente José Júlio de Albuquerque Barros. A imagem

⁴ A confusão deve estar relacionada com a Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil, companhia belga que atuou posteriormente no Rio Grande do Sul.

seguinte é um recorte de um trecho do Relatório dos Presidentes de Província, mencionando o ato.

Figura 8 – Nota da inauguração da Estrada de Ferro

ESTRADA DE FERRO DO RIO GRANDE A BAGÉ

No dia 2 de Dezembro ultimo assisti com o Exm. Bispo Diocesano e outras autoridades á inauguração do trafego desta estrada de ferro que, começada em 27 d Novembro de 1881, foi concluida em 27 de Novembro do anno passado, ligando as tres importantes cidades do Rio Grande, Pelotas e Bagé, com uma extensão de 280 kilometros e 232 metros.

Fonte: Relatório dos Presidentes da Província do Rio Grande do Sul, 1885.

Ao longo da linha foram estabelecidas diversas estações, entre as quais a Estação Piratiny, atual município de Pedro Osório (antigo Olimpo). No entanto, a localização inicial dessa estação era na margem oposta do rio, atual município de Cerrito. No ano de 1887, uma nova estação foi inaugurada e tomou para si a denominação de Estação Piratiny e a de 1884 passou a ser identificada como Estação Cerrito. De acordo com seu Juca do Basílio, considerado um “guardião” da memória ferroviária local, o lado de Pedro Osório cresceu e possibilitou melhores condições de instalação de uma estação ferroviária mais ampla. De acordo com os dados estatísticos elaborados em 1889, as estações apresentavam as seguintes distribuições.

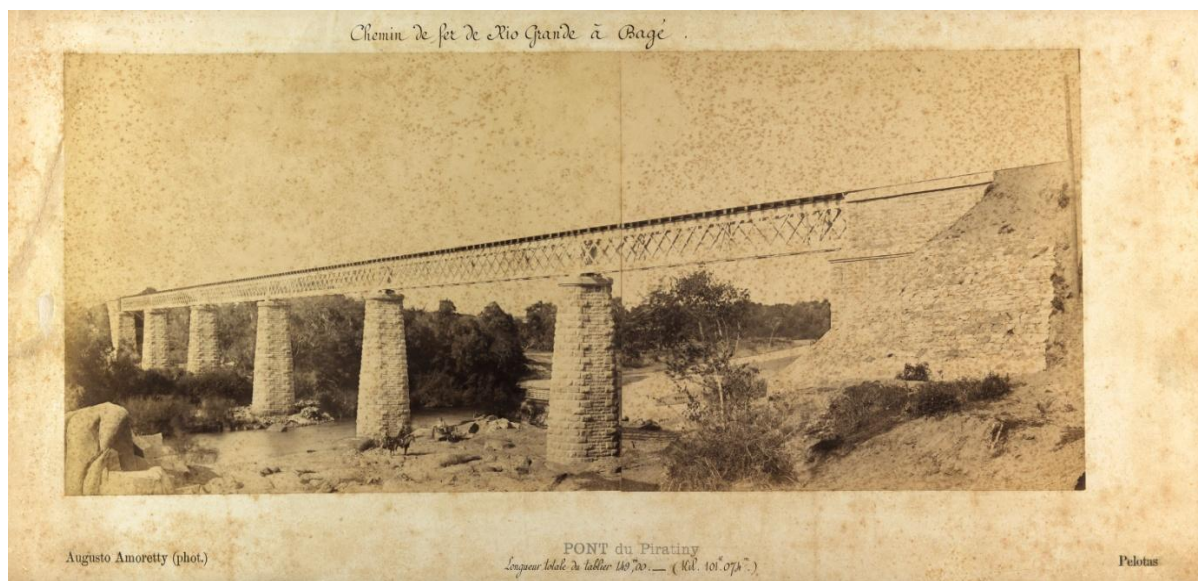
Figura 9 – Localização das estações férreas da linha Rio Grande - Bagé

Da Estação Maritima			
Rio Grande.....	3,0	Basilio	127,0
Quinta	20,1	Cerro Chato	156,5
Povo Novo	36,0	Nascente	182,4
Pelotas.....	55,5	Pedras Altas	196,9
Capão do Leão	70,2	Candiota	225,5
Passo das Pedras	90,0	Santa Rosa	243,4
Piratiny	104,6	Rio Negro.....	259,0
		Bagé.....	283,2

Fonte: Almanak Litterario e Estatístico do Rio Grande do Sul (1889).

O fotógrafo François Augusto Amoretty (1845-1906), um dos maiores divulgadores da fotografia no Rio Grande do Sul no final do século XIX, principalmente nas cidades de Porto Alegre, Rio Grande, Pelotas e Bagé,⁵ foi responsável por documentar boa parte da linha ferroviária Rio Grande-Bagé. Seu acervo contempla registros das pontes, das oficinas, dos depósitos e das estações. Essa fotografia de Amoretty (século XIX), mostra a ponte férrea sobre o rio Piratini, antigo passo Maria Gomes e atual travessia rodoviária entre os municípios de Pedro Osório e Cerrito. Embora não seja visível aqui, ao aproximar a fotografia original se consegue perceber uma cena de um casal, montados em seus respectivos cavalos, observando um homem que tenta levantar um bovino deitado na areia do rio.

Figura 10 – Chemin de fer de Rio Grande à Bagé: Pont Du Piratiny



Fonte: Acervo de Augusto Amoretty (século XIX).⁶

A enchente de 1959, definida como “pavorosa catástrofe” pelo deputado Joaquim Duval (PL 263/59),⁷ arrasou a cidade doze dias após sua emancipação. Esse representante político da região de Pelotas usou de suas atribuições para pleitear auxílio financeiro para reconstrução e socorro aos flagelados. A justificativa menciona que “as águas do rio Piratini subiram de tal modo que levaram a ponte ferroviária, monumento arquitetônico construído no tempo do Império”. A ponte foi reconstruída,

⁵ Disponível em <https://enciclopedia.itaucultural.org.br/pessoa22004/augusto-amoretty>. Acesso em 29 de maio de 2022.

⁶ Disponível em <http://bndigital.bn.gov.br/acervodigital>. Acesso em 29 de maio de 2022.

⁷ Ver anexo C.

mas em 1983, outra enchente a derrubou novamente e por fim, a rede ferroviária tomou a decisão de construir sua ponte em outro lugar. Na imagem de um registro contemporâneo, observa-se uma linha de temporalidades. Em primeiro plano apresenta as ruínas da ponte férrea original, fragmentos tombados no rio. Em seguida, os pilares da reconstrução mencionada por Duval e, ao fundo, a atual ponte ferroviária que alterou o curso da linha do trem e impactou diretamente na estruturação do clube ferroviário.

Figura 11 – Ruínas das pontes ferroviárias sobre o rio Piratini



Fonte: Elaborada pela autora (2017).

Amoretty também registrou a antiga estação férrea, inaugurada em 1887 e atual sede da administração municipal de Pedro Osório. Um local destacado diversas vezes como “símbolo” da cidade e que deve ser preservado. Cesar⁸ afirma que “esse prédio teve importância na história da formação da cidade”, pois era símbolo da movimentação dos trens carregados de pessoas e encomendas. Segundo Schmitz (2013, p. 53), “uma estação férrea pode adquirir diversos sentidos, de acordo com as variadas funções que vem a assumir: de marco fundador de vilarejos, local de encontros e sociabilidades à simples ponto de passagem”. A Estação Piratiny reuniu todas essas funções até o encerramento de sua atividade com o deslocamento do

⁸ Servidor público, 46 anos (Coleta de dados via Google Forms, 2021).

leito ferroviário após a enchente de 1983 para o bairro Orqueta. Na fotografia feita por Amoretty, ainda no século XIX, pode-se ver que alguns homens aguardam o trem na gare, enquanto alguém espia na janela do segundo piso, onde normalmente residiam os chefes das estações.

Figura 12 – Estação Piratiny (1887)



Fonte: Acervo de Augusto Amoretty (século XIX).⁹

A construção de memórias em torno da estação é um ponto de conflito com a história, pois foi equivocadamente associada ao engenheiro belga Gustave Vauthier, responsável pelo projeto da Vila Belga em Santa Maria.¹⁰ Na verdade, Vauthier trabalhou para a Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil, empresa de capital belga que arrendou as ferrovias gaúchas a partir de 1898, ou seja, onze anos após a inauguração da estação ferroviária de Pedro Osório. Sendo assim, a Estação Piratiny não foi projetada por ele, mas sim pelos padrões ingleses. Possivelmente, esse equívoco ocorra devido ao vínculo dos entrevistados ser mais recente na linha temporal e suas memórias construídas em torno da realidade da Viação Férrea do Rio

⁹ Disponível em <http://bndigital.bn.gov.br/acervodigital>. Acesso em 29 de maio de 2022.

¹⁰ Em meu trabalho anterior (Torres, 2014), também reproduzi esse equívoco.

Grande do Sul (VFRGS), empresa estatal criada em 1920 e extinta em 1959 quando foi encampada pela Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA). Em outro registro, as mudanças estruturais são visíveis ao longo do tempo. O alpendre da antiga plataforma foi alterado, o nivelamento do terreno deu lugar ao estacionamento que deixa transparecer resquícios dos trilhos.

Figura 13 – Prefeitura Municipal de Pedro Osório, antiga estação férrea



Fonte: Elaborada pela autora (2021).

Ao se comparar as duas imagens da estação, nota-se mudanças estruturais, tais como a modificação do alpendre da antiga plataforma, o nivelamento do terreno e a cobertura dos trilhos. Na parede externa, próximo ao relógio, uma placa comemorativa afixada por representantes do Centro de Tradições Gaúchas marca um evento ligado à Revolução Federalista. De acordo com os relatos orais, esse seria considerado um ponto neutro para negociação entre as lideranças envolvidas. O teor das palavras da inscrição se identifica com o discurso comemorador e consagrador dos “fatos”. Conforme a placa diz:

A 10 de julho de 1895, neste local, na então Estação Piratini, encontraram – se o Gal. Inocência Galvão de Queiroz e o Gal. Joca Tavares onde lavraram ata preliminar para posterior aprovação e assinatura da Paz, pondo fim a Revolução Federalista. Aqui estivemos em 16 de janeiro de 2008 acendendo

a chama crioula e reverenciando o fato (CTG Rincão da Fronteira, Jaguarão, RS, jan. 2008).¹¹

O prédio antigo (1887) foi utilizado como estação ferroviária até o ano de 1982, pois no ano seguinte, quando a ponte férrea tombou novamente devido à enchente, a linha férrea foi desviada por outro lado e uma nova estação foi construída no bairro Orqueta (Torres, 2014, p. 63). Esse local foi desativado em 1997 quando o sibilar dos trens de passageiros silenciaram e passaram a ocupar espaço somente nas lembranças. Entre memórias e resquícios deixados pela chegada da “serpente metálica”, Arlete Xavier (2002, p.8) afirma que a “Pedro Osório da Época dos Trens foi uma cidade desenvolvida [...] uma época que deixou saudades naqueles que viveram os dias de glória da instalação da ferrovia e a viram cair em decadência”. Em sua pesquisa, desenvolvida no curso de especialização em Formação Social, Política e Cultural do Rio Grande do Sul (UCPEL), a autora faz uma síntese da história das ferrovias no Rio Grande do Sul e da construção da linha férrea Rio Grande-Bagé como impulso para o desenvolvimento do povoado estabelecido às margens do rio Piratini. Certo é que a estruturação da ferrovia trouxe mudanças econômicas para a região, mas também alterou o ambiente, o traçado urbano, o cotidiano e o imaginário da pequena localidade.

2.2. A chegada do trem: vicissitudes no cotidiano do Olimpo

*Um trem de ferro é uma coisa mecânica
Mas atravessa a noite, a madrugada, o dia.
Atravessou minha vida
Virou só sentimento.*

Adélia Prado

O vale do rio Piratini foi atravessado pelo trem, “uma coisa mecânica” que impactou diretamente na localidade do Olimpo. Com suas estruturas metálicas, fumaça, apitos e ritmo compassado, esse “gigante ferroviário” mudou os traçados e o

¹¹ Por não ser questão relevante na pesquisa aqui desenvolvida, não foram buscadas fontes que pudessem ser utilizadas na confirmação ou contraposição de tal declaração.

ritmo do pequeno povoado. As densas matas que o cercavam foram devastadas para abrir espaço e sua lenha destinada às fornalhas e dormentes para os trilhos. Segundo José Dias (1986, p. 127), a marcha do trem transformou os hábitos dos habitantes locais, e a região dos pampas, amplamente utilizada para a criação de gado, aos poucos se transformou em zona de influência da ferrovia, “privilegiada por grande variedade de minerais valorizados na época, como o óxido hidratado de ferro natural e o carbonato de cal” (Dias, 1986, p.129). Ainda, de acordo com o autor citado, de forma lenta e progressiva, a ferrovia influenciou no cercamento das propriedades, minando a resistência dos pecuaristas resistentes a essa prática.

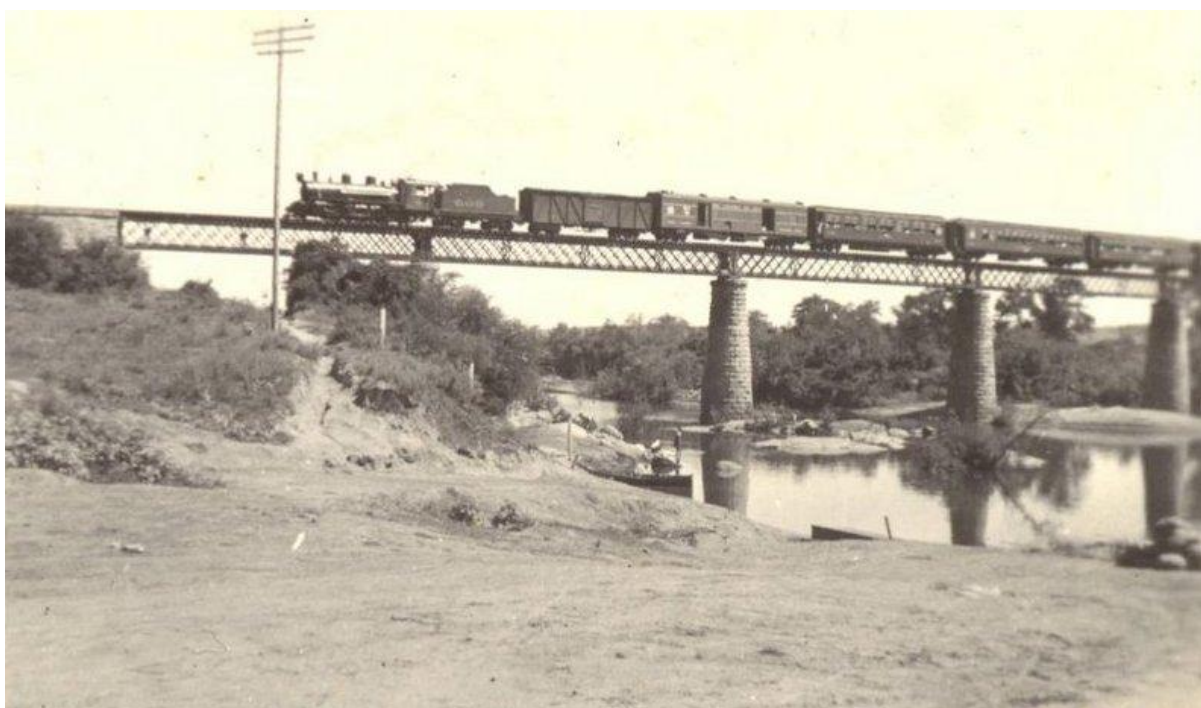
A chegada de funcionários especializados e trabalhadores braçais de diferentes lugares, inclusive de outros países, possibilitou o aumento da circulação de pessoas e até mesmo de povoamento. Ao longo dos anos de atividade ferroviária efetiva, famílias se estabeleceram na localidade e também não eram raros os casos de ferroviários que apenas passavam por ali, mas deixavam heranças familiares ao se relacionarem com as moças locais. Pedro Caldas (1990, p. 42) menciona que a “vinda do transporte ferroviário incrementou ainda mais a aglomeração humana no local”, pois além da mobilização para construção da linha e as explorações minerais, a movimentação dos trens de passageiros tornou constante o fluxo de pessoas.

A companhia responsável pela construção da estrada de ferro também dava incentivo aos interessados em fixar moradia por meio de doações de terrenos para construírem suas casas. Embora não tenha encontrado registros além dos orais, a Vila Brasil teria sido construída para abrigar os ferroviários e suas famílias, um conjunto de casas enfileiradas chamado pelas pessoas de “edifício deitado” (Xavier, 2002, p.25). Entre idas e vindas de tantas pessoas, a princesa Isabel aparece nas produções bibliográficas locais como passagem ilustre pela Estação Piratini. O relatório de 1885 menciona a visita de todas as estradas de ferro da província pela princesa, enquanto seu esposo desempenhava suas funções designadas pelo Governo Imperial nas fronteiras. Ela teria visitado Bagé na companhia de seus filhos e, portanto, passado pelo Olimpo. Percorrer a ferrovia recentemente inaugurada, com certeza fez parte do itinerário da filha do imperador que apostou no ideal de modernização do país.

A novidade e comodidade do trem trouxe incentivo ao turismo e lazer nas praias do rio Piratini, para as quais se organizavam excursões ferroviárias dos municípios vizinhos. A constante circulação de trens e pessoas fez surgir inúmeras residências e

estabelecimentos comerciais em ambas as margens do rio. Tal prática foi comum até 1888, quando foi inaugurada a estação férrea marítima de Rio Grande e o balneário Cassino foi criado, provocando a diminuição do fluxo de veranistas no rio Piratini (Caldas, 1990, p.46). A chegada do telégrafo à estação em 1893 facilitou a comunicação e tornou o lugar mais atrativo para visitação. O Ferroviário Futebol Clube foi fundado em 1926 e a vivência ferroviária foi mantida no cotidiano das pessoas, tanto que “o próprio movimento de chegada e saída dos trens era um atrativo e fazia parte das atividades de lazer entre os jovens da época” (Xavier, 2002, p. 37). A figura da “Maria Fumaça”, locomotiva a vapor ficou impressa nas memórias e no saudosismo de uma época considerada “ urea”. O “futuro” havia chegado com a máquina imponente e fumegante cortando o silêncio dos pampas, tal como mostra o registro abaixo na travessia do trem sobre o rio Piratini.

Figura 14 – Trem sobre o rio Piratini (década de 1930)



Fonte: Acervo André Prati.¹²

No entanto, a linha não trouxe somente benefícios   região. Além das alterações no ambiente natural e o impacto causado pela maior quantidade de pessoas alocadas às margens do rio Piratini, a ferrovia trouxe modificações

¹² Disponível em <https://prati.com.br/category/pedro-osorio>.

econômicas não favoráveis à cidade de Jaguarão. O Almanak Litterario e Estatistico do Rio Grande do Sul (1889, p. 50) menciona que a estrada de ferro Rio Grande-Bagé contribuiu para paralisar em parte o comércio de Jaguarão, cuja influência se estendia, em larga escala, desde Bagé até Santana do Livramento. Os trens relegaram Jaguarão ao comércio mais diretamente com o Uruguai, principalmente com a Villa de Artigas. A cidade só foi incluída nessa linha ferroviária em 1932 por meio do ramal da Estação Basílio (1884), município de Herval.

As décadas de 1930 e 1940 são consideradas o período do apogeu da Viação Férrea na região e de maior impulso no crescimento urbano de Pedro Osório, embora ainda não fosse um município. A chegada da Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul (VFRGS) trouxe mudanças significativas na vivência cotidiana da Vila Olimpo. Essa Cooperativa foi fundada em 13 de outubro de 1913, na cidade de Santa Maria, e a sede de Pedro Osório erguida em 1930, a fim de atender aos funcionários da rede ferroviária. Essa organização “era a principal fornecedora de gêneros de primeira necessidade e prestadora de assistência médica e educacional às famílias dos trabalhadores ferroviários (Flôres, 2005, p.141). Nesse local, os funcionários adquiriam alimentos, utensílios domésticos, encomendavam móveis por catálogos e compravam medicamentos na farmácia alocada aos fundos do prédio. As entregas de maior porte ou nos locais mais distantes eram feitas por trem (Torres, 2014, p. 63). Os ferroviários destacados em “Olimpo” se beneficiaram com a comodidade trazida pela expansão da Cooperativa.

A expansão da Cooperativa foi rápida e a aceitação por parte dos ferroviários foi muito grande, pois era um sistema que lhes possibilitava adquirir produtos básicos com a garantia de entrega nos mais distantes lugares, com preços reduzidos e ainda com o desconto em folha. Além disso, uma parte dos lucros era rateada entre os associados e o restante aplicado em empreendimentos que visavam ao benefício de todos (Perez, 1998, p. 61).

Além de ser um lugar de compras, a Cooperativa representava um relevante papel nas vivências sociais, pois representava um ponto de encontro e conversas cotidianas, um lugar de saber as notícias e “fofocas” do momento. Conforme Arlete Xavier (2002, p. 31) “[...] quase todas as pessoas que desciam do trem visitavam a Cooperativa, que as acolhia com um atendimento personalizado e diferenciado das outras casas comerciais”. Essa era a ocasião de trocar informações e conhecer as novidades da região. Dada a magnitude deste ambiente, no “dia do cooperativista”, comemorado no dia 26 de outubro, era realizada uma festa de confraternização que

movimentava a localidade anualmente. A imagem a seguir se trata de um registro do estabelecimento, no qual pode-se visualizar prateleiras e expositores repletos de mercadorias. Enquanto algumas pessoas realizam suas compras, outras parecem conversar de maneira animada no interior do armazém.

Figura 15 – Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, Vila Olimpo (década de 1950)



Fonte: Acervo particular de Alcides Corrêa Vargas.

A influência dessa organização foi até 1964, quando a RFFSA começou a declinar, causando a decadência da Cooperativa com a diminuição dos ferroviários na cidade devido às transferências, aposentadorias voluntárias e demissões. Seu Cherlok,¹³ funcionário do escritório entre 1953 e 1964, relata que a instauração do governo ditatorial retirou a diretoria das mãos dos ferroviários e foram nomeados interventores para gerenciar o empreendimento. Inclusive, afirma que sofreu perseguição política por ser contra a ditadura e foi deslocado para a cidade de Passo Fundo, com um vencimento insuficiente para sobreviver. Tentou um acordo com a sede de Santa Maria, mas foi demitido sem nenhuma vantagem.

¹³ Cherlok Peres, 75 anos, ex-funcionário da Cooperativa. Entrevista realizada por Darcimary Moraes no dia 7 de julho de 2008.

No ano de 1964 a Cooperativa teve a intervenção federal. Houve o golpe; como eu pertencia ao partido contrário aos que haviam assumido, os ditadores, então fui transferido para Passo Fundo. Lá fiquei quinze dias; foi quando percebi que era uma perseguição política, porque o que eu ganhava não dava para pagar o aluguel da casa. Foi quando sai da Cooperativa, passei por Santa Maria e fiz um acordo com o interventor, mas quando cheguei em Pedro Osório descobri que estava demitido. Entrei na justiça, mas meu advogado se vendeu e eu perdi a causa. Sai sem levar nenhuma vantagem (Cherlok, 2008).

Além do abastecimento, a Cooperativa também se ocupou da implantação de farmácias. Com isto, “garantia o fornecimento de medicamentos a todos os associados e seus dependentes” (Perez, 1998, p.96) e assegurava o atendimento local e dos que moravam em locais isolados por meio do envio pelos trens. A importância era tanta que, no Olimpo, por um longo tempo, era o único atendimento médico. Os casos mais graves eram encaminhados de trem para Santa Maria, onde havia uma casa de saúde ou hospital.

A Vila Olimpo era o típico “núcleo ferroviário”, com oficinas de manutenção, depósitos de locomotivas, alojamentos dos trabalhadores itinerantes, caixas d’água, depósitos de combustíveis e, por fim, em 1974, recebeu a instalação da Companhia Brasileira de Dormentes (Dorbras). Essa empresa era especializada na fabricação de dormentes de concreto bi-bloco e chegou a atingir a marca de segunda maior produção do país. Essa influência ferroviária contribuiu para que o pequeno vilarejo adquirisse seus primeiros traçados como cidade com a criação de espaços de lazer, e convivência, estímulos culturais e sociais. A “família ferroviária” desenvolvia seus laços de amizade e vivências formatadas “a partir de identidades criadas pelas ações laborais e comunitárias da categoria” (Flôres, 2017, p.113). Os grandes bailes com orquestras famosas só começavam após a chegada do trem (Xavier, 2002, p. 37), os cine-teatros exibiam os filmes quase ao mesmo tempo que suas estreias nas capitais e grandes artistas que se apresentavam em Pelotas incluíam Olimpo em suas turnês (Caldas, 1990, p. 97).

O hotel Piratiny, localizado em frente à Praça dos Ferroviários, do outro lado da antiga estação, recebia os passageiros que desciam dos trens a todo momento. De acordo com o relato do seu Rubinho,¹⁴ coletado de forma remota durante a pandemia, seu pai arrendou esse hotel que, então, passou a se chamar Plaza e, posteriormente Paraíso. Entre suas “lembranças muito vagas e fragmentadas” da infância, recorda das festas, dos instrumentos e dos músicos, principalmente de um

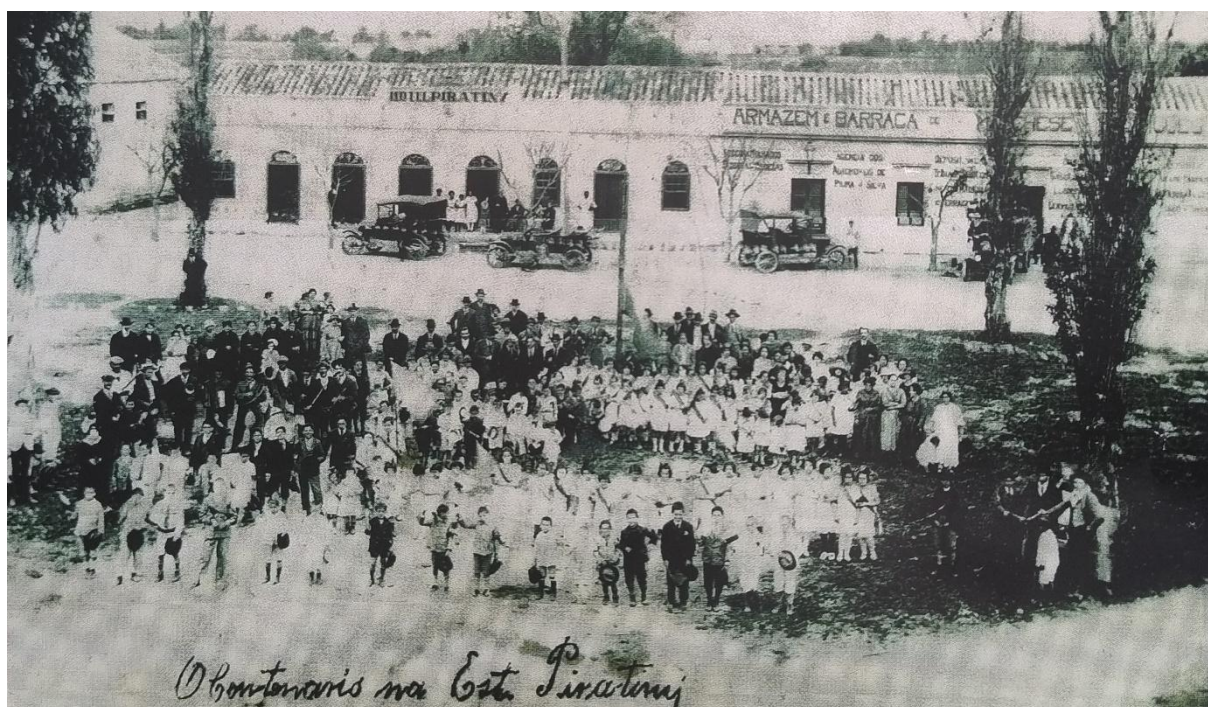
¹⁴ Rubinho me concedeu uma breve entrevista pelo aplicativo whatsapp no dia 19 de março de 2021.

senhor muito brincalhão que tocava trombone. Para ele, as memórias mais marcantes estão relacionadas ao movimento gerado pelos trens.

Adorava quando o trem voltava de Bagé e Jaguarão e vinham muitas pessoas para o hotel. Aquilo pra mim era uma festa. Aquele vai e vem de pessoas com suas malas grandes e muitas histórias e novidades. Vendedores, negociantes ou simplesmente passantes (Rubinho, 2021).

Na imagem abaixo, um registro da comemoração do centenário da Independência do Brasil, observa-se um grupo reunido na praça da estação e alguns automóveis. Ao fundo, no canto esquerdo, o hotel que abrigava os viajantes e lugar das memórias evocadas por Rubinho.

Figura 16 – Centenário da independência do Brasil na Estação Piratiny (1922)



Fonte: Acervo particular de João Carlos Bittencourt.

A época “dourada” dos trens na Estação Piratiny ficou registrada nas memórias e na história do Olimpo, atual Pedro Osório. No entanto, essa é a cidade de uma determinada temporalidade, não vivenciada por seus habitantes do presente. Retomando as discussões do primeiro capítulo, trata-se da representação do conflito gerado por *Cronos*, o tempo, combatido por *Mnemosyne*, a memória, e *Clio*, a história. Essa discussão que permeia a pesquisa, também perpassa o questionamento acerca de uma possível construção de identidade em torno do controverso papel de

“progresso” advindo com o trem. Um vilarejo que cresceu sob o contexto de expansão das estradas de ferro e se tornou um núcleo urbano, poderia ser definida como uma “cidade ferroviária”? Mas, afinal o que seria “ser ferroviário”?

2.3. Ser ferroviário: a construção de uma identidade

Antes de qualquer outra consideração, ser ferroviário é diferente de trabalhar na ferrovia. Ser ferroviário é em si mesmo um acto de amor no sofrimento. (...)

Ser ferroviário é encontrar nos colegas a família, encontrar no trabalho uma outra vida, carregando nas mãos a vida de tantos, que desconhecem quem os suporta... Mais que um trabalho, um emprego ou profissão, ser ferroviária é um acto de amor, de paixão!

Alberto CuddeI

O escritor português contemporâneo Alberto CuddeI apresenta em seus versos uma reflexão sobre o “ser ferroviário”. Algo que vai além do trabalho e se torna um “estado de espírito” (Juca do Basílio).¹⁵ Eram pessoas que, habitualmente, abandonavam suas origens e abraçavam um futuro desconhecido. Desafios constantes de sobrevivência que acabaram formando uma identificação de família e categoria disposta a lutar pelos seus direitos, com grande influência política, cultural e social.

Os primeiros ferroviários foram forjados no trabalho duro, insalubre e sem especialização formal. De acordo com Perez (1998, p.107), a “maioria dos ferroviários tinha aprendido o seu ofício por conta própria, normalmente à custa de muitos sacrifícios”. Antes da criação das escolas de ofícios, os trabalhadores eram responsáveis por aprender e superar as dificuldades cotidianas das suas funções laborais. Inicialmente, o critério de admissão “mais utilizado era a capacidade de produção do indivíduo que gozasse de boa saúde mental e principalmente física” (Flôres, 2005, p. 156) e os ofícios que exigiam conhecimento técnico foram aprendidos e ensinados aos ingressantes. Algumas posições dependiam de um certo nível de

¹⁵ Entusiasta do trem que será melhor apresentado no próximo capítulo.

alfabetização e a solução foi a criação de escolas para maior instrução e aprendizagem dos ofícios ferroviários.

No passado, costumava ser comum os parentes de ferroviários “herdarem” a profissão da família, principalmente os filhos. Jobim (2013, p. 135) menciona a importância da figura do pai “como fator decisivo para a escolha da profissão e para a entrada na empresa”. Apesar dos concursos, a indicação ainda permaneceu como forma de ingresso na “Rede”. Iniciavam como aprendizes e, de acordo com seu desempenho, mudavam suas ocupações. Lanna (2016, p. 526) menciona essa condição de ingresso de jovens aprendizes que “constituíram aquela geração de ferroviários, orgulhosos de sua vida profissional, que procuraram empregar seus filhos nas ferrovias”. Assim se deu a constituição da profissão ferroviário, “designação um tanto quanto genérica para as complexas tarefas que individualmente cada operário realizava, conforme suas aptidões e cognição, nos diferentes espaços de trabalho” (Flôres, 2005, p. 157). Uma gama enorme de divisões laborais foi reduzida a um rótulo, sem respeitar as especificações e as lutas internas por equiparação de direitos.

A nível macro, as funções eram divididas em Tração, funcionários que desempenhavam as funções de movimento e conservação no setor das máquinas, tais como chefes, escriturários, maquinistas, foguistas, artífices; Tráfego – funcionários responsáveis pelo funcionamento dos trens, como as chefias de trem, guarda-freios, guarda-chaves, manobristas, agentes de estação, conferentes; Via Permanente – funcionários responsáveis pela conservação das linhas férreas, transporte de material como trilhos e dormentes para reforma das linhas, por exemplo os mestres de linhas, feitores e operários; Posto de Visita – funcionários responsáveis pela lubrificação nos freios, engates e outras.

Os trabalhadores da Via Permanente representavam o “primeiro degrau” da carreira, um setor de trabalho pesado e braçal, os chamados “Tucos”, apelido profissional dos trabalhadores que faziam a manutenção da rede (Gómez; Magni, 2017, p. 109). Já os maquinistas possuíam uma posição de certa forma mais privilegiada. Nos depoimentos analisados,¹⁶ percebe-se uma clara diferença entre quem tinha lembranças de uma “vida boa” e quem prefere não lembrar do “trabalho sofrido”, apesar de ambos serem ferroviários. A pesquisadora Anna Lúcia Lanna faz uma discussão sobre essa distinção entre os trabalhadores da manutenção das redes

¹⁶ Relatos detalhados no próximo capítulo.

e as demais funções. De acordo com ela, “ainda que empregados da empresa, aparentemente eram os mais distantes da imagem do trabalhador construída na empresa e materializada na ideia de uma família ferroviária” (Lanna, 2016, p.534). Essa diferenciação é evidenciada na postura e narrativas de entrevistas de ex-ferroviários.

Os trabalhadores da Tração eram alocados nos depósitos das locomotivas, construções instaladas nas proximidades das estações férreas, com a finalidade de armazenar e realizar a manutenção das locomotivas. Em Pedro Osório, o depósito funcionou até a década de 1970, quando seus funcionários foram transferidos para outras localidades e o lugar passou a ser ocupado pela Dorbrás (Companhia Brasileira de Dormentes) entre 1974 e 1989. A imagem a seguir, trata-se de um registro do depósito e seus trabalhadores.

Figura 17 – Depósito das locomotivas e funcionários da Tração (década de 1930)



Fonte: Acervo particular de José Eugênio A. Perez.

Os ferroviários não se constituíram somente como profissão, mas também, desenvolveram uma relação de pertencimento, “o sentimento de fazer parte de uma comunidade ocupacional” (Jobim, 2013, p.140). Uma ideia de força e continuidade

(Mello, 2016), bem como a construção de identidade a partir da criação da imagem de si (Pollak, 2002), conforme discussões realizadas no capítulo anterior. Sua forma de ser e viver impactou diretamente os costumes locais. A cidade “pulsava” aos sons dos apitos dos trens e dos depósitos, do sino na estação, do “tuco-tuco” da Via Permanente, da movimentação de viajantes e das festas organizadas em função dos ferroviários.

Dia 26 de outubro era aniversário da cooperativa. A comemoração era muito bacana. A primeira que participei foi lá no Frigorífico dos Irigon. [...] Participavam todos os funcionários e os seus familiares. Acontecia todos os anos. Se fazia uma festa sem gastar nada. Ganhávamos tudo dos empresários que vendiam seus produtos na cooperativa daqui e nas outras, eles patrocinavam essas comemorações. Além dos funcionários participavam as pessoas que eram convidadas (Alcides, 2008).¹⁷

A estação de trem e a praça dos ferroviários eram lugares de encontros e desencontros. Na década de 1950, o “trem das cinco” representava um grande “evento” no Olimpo, oportunidade de conhecer pessoas, fazer amizades e iniciar namoros. Nesse horário, os trens de Bagé e Rio Grande se encontravam e possibilitava um grande movimento de pessoas. Xavier (2002, p.37), afirma que “o próprio movimento de chegada dos trens era um atrativo e fazia parte das atividades de lazer entre os jovens da época” e o principal momento era ver o trem das 17h chegar.

Figura 18 – Jovens na Praça da Estação (década de 1950)



Fonte: Acervo em mídia digital cedido por Darcimary Moraes.

¹⁷ Alcides Vargas Corrêa, 69 anos, servente da Cooperativa. Entrevista realizada por Darcimary Moraes no dia 10 de julho de 2008.

Entidades para fins recreativo e assistencial não foram as únicas contribuições dos trabalhadores do trem. Em 1952, na cidade de Santa Maria, fundaram uma associação que visava a luta política, a União dos Ferroviários Gaúchos (UFG) que tinha por objetivo a unificação de luta da categoria no estado. Sua organização era composta pelas principais lideranças, mantinha certa ligação com agremiações políticas (PTB, PCB e PSD) e possuía um departamento feminino, criado em 1957, com o propósito de dar voz às esposas e companheiras nas mobilizações para pressionar a Viação Férrea por melhores condições na infraestrutura (Jobim, 2013, p. 39). Esse caráter de enfrentamento remonta ao século XIX e tornou a categoria como um dos movimentos mais expressivos no cenário operário gaúcho.

Ser ferroviário era pertencer a uma categoria operária, cujas “condições precárias de trabalho, questões remuneratórias e imposições das empresas ferroviárias caracterizaram o devir de lutas” (Flôres, 2005, p. 150). Inúmeros registros e trabalhos acadêmicos comprovam a luta desse grupo por direitos e enfrentamentos contra as arbitrariedades das empresas que não permitiam suas manifestações. O peso econômico das ferrovias permitiu aos seus trabalhadores uma conquista de espaço para o diálogo e atuação política significativa. Foram pioneiros na organização de grandes movimentos grevistas “a partir da vivência/experiência dos ferroviários que essa categoria formulou e constituiu um espaço de luta na busca e conquista de direitos” (Friderichs, 2013, p. 13). As greves da década de 1950 tiveram grande destaque, inclusive a de 1959, quando ocorreu a encampação da Viação Férrea do Rio Grande do Sul (VFRGS) pela Rede Ferroviária Federal S.A (RFFSA). Nessa grande mobilização, reivindicaram melhores condições de trabalho, vantagens salariais e manifestaram sua insatisfação com a encampação, pois corriam riscos de perdas com o processo. Seu Nede comenta sobre a greve de 1959 em Pedro Osório:

O movimento durou quinze dias e parou tudo. Todos os funcionários pararam e a gente se reunia no pátio do Campo do Ferroviário, na quadra de vôlei; ali nós nos reuníamos todos os dias, hasteávamos a bandeira brasileira. Ali eles liam para nós aquilo que vinha de Santa Maria, porque lá era a chefia do grupo dos grevistas. Então eles orientavam como nós devíamos proceder. Ficávamos ali em reunião durante o horário de serviço, todos os dias. Uns levavam o seu chimarrão, outros jogavam boliche e conversávamos sobre o movimento (Nede, 2008).¹⁸

¹⁸ Nede Luiz Souza, 77 anos. Entrevista realizada por Darcimary Moraes nos dias 30 de junho e 2 de julho de 2008.

A despeito do movimento de resistência e da atuação do Sindicato, não conseguiram frear o processo de federalização. No entanto, em 1961, a “Lei de Reversão” propiciou a cedência dos funcionários da Viação Férrea como servidores estatutários do Estado do Rio Grande do Sul à RRFSA. Desse modo, preservaram direitos funcionais adquiridos anteriormente, inclusive alguns aposentados recebem salário estadual e federal. O registro abaixo reforça o depoimento de seu Nede e mostra os grevistas reunidos em 1959 no campo do Ferroviário Futebol Clube em Pedro Osório.¹⁹

Figura 19 – Greve geral dos ferroviários em 1959



Fonte: Acervo particular de Nede Luiz Souza.

A representatividade social e política dos ferroviários fica evidente durante o período da ditadura no Brasil, uma vez que fazia oposição a esse regime que suprimiu os direitos e as garantias individuais. Suas organizações, como a Cooperativa e o Sindicato, tiveram suas atividades minimizadas e até mesmo suspensas. Diversos

¹⁹ Detalhes desse Clube serão mencionados no capítulo 4.

trabalhadores foram presos, torturados e interrogados por causa de sua atuação na luta por direitos. A pesquisa de Lidiane Friderichs (2013) evidencia a repressão, a retirada de benefícios dos ferroviários e sua resistência em Rio Grande. Na concepção deturpada do autoritarismo, eles eram trabalhadores privilegiados e propensos a “subversão da ordem”. Essa é uma memória compartilhada pelos ex-ferroviários do Olimpo; o encolhimento da rede, pela “limpeza” do quadro de funcionários, o fechamento do depósito e até mesmo a perseguição política conforme o relato do seu Cherlok,²⁰ trabalhador da Cooperativa.

Ser ferroviário é uma vivência ligada ao desenvolvimento de uma profissão propiciada pela mudança no ritmo temporal da existência, a aceleração da máquina, cujos “percursos que levaram a formação de uma identidade [...] também operaram na construção de uma percepção e consciência de classe” (Lanna, 2016, p. 537). Representa a integração de diferentes maneiras de pensar e a criação de uma categoria que não aceitou ser apenas mais uma engrenagem mecânica do trabalho árduo. Desenvolveu uma relação de pertencimento indispensável à construção das identidades (Pelegrini, 2009). Os ferroviários impactaram de forma caleidoscópica as localidades por onde passaram. Vivências e memórias que de maneira intencional, ou não, foram apagadas pelo tempo presente.

²⁰ Mencionado anteriormente.

3 – VIVÊNCIAS, MEMÓRIAS E TEMPO PRESENTE

*Ouçõ ao longe o apito do trem que me desassossega a alma
As recordações que trazem, fazem-me viajar ao passado
Com o trem que viveu comigo.*

Marli Boldori

Em seus versos, a escritora Marli Boldori homenageou a Maria Fumaça que realizava a travessia entre Porto União (SC) e União da Vitória (PR). Reminiscências de uma época em que, segundo a autora, “o apito do trem servia como marcador do tempo ou até instrumento para avisar a população sobre alguma calamidade”. Sua poesia é repleta de referências ao movimento da estação de trem e sua imaginação em torno da “grandiosa máquina” com “altivez de rainha”. A descrição que ela faz sobre sua vivência na infância representa um paralelo com os moradores mais antigos de Pedro Osório. Lembranças de uma cidade esboçada a partir das sinapses e experiências afetivas em torno do apito do trem ou através de rememorações herdadas pelas narrativas geracionais.

O presente capítulo aborda o processo de construção e contraposição das memórias locais em relação ao trem. Analisa narrativas e vivências dos moradores mais antigos, depoimentos de ex-trabalhadores da ferrovia ou seus familiares. Relatos inseridos no contexto de uma cidade que teve seu traçado, ambiente, cotidiano e imaginário alterados após a chegada da linha férrea Rio Grande-Bagé. Também fala sobre mediações pontuais de trabalhos que objetivam a preservação da memória e da história do Olimpo.

3.1. O “Trem da Saudade”: olhares e narrativas.

*Os guichês fecharam, os sinos emudeceram nas
estações e o trem não leva mais passageiros – tudo
isso virou só sentimento em nossas vidas.*

Pedro Caldas

O silenciar dos sinos na estação de Pedro Osório deixou no passado a “Olimpo da época dos trens”, uma cidade ferroviária que ainda persiste nas memórias que resistem ao tempo. Para quem vivenciou esse período, a estação ferroviária era a vida do lugar, com chegadas e partidas carregadas de lembranças e esquecimentos. Tais reminiscências podem ser analisadas a partir do projeto “Trem da Saudade”, uma série de entrevistas realizadas pelo radialista, repórter e produtor de eventos Cláudio Madruga Júnior, cujo objetivo era a organização de um documentário sobre a memória ferroviária local. Vitimado pela pandemia no início de 2021, não chegou a concluir seu objetivo. Recentemente, sua esposa, Nilza Elizabete S. Madruga, concedeu-me autorização para utilização dos vídeos produzidos por ele, como fonte de estudo para fins acadêmicos¹.

O material disponibilizado conta com um total de dezesseis vídeos produzidos com ex-ferroviários ou seus familiares,² a fim de “reviver a grande História da Ferrovia em Pedro Osório, Cerrito e Região Sul do R.S” (Madruga Júnior, 2020). O projeto não foi concluído, mas essas “vozes” merecem ser “ouvidas”. Tal como menciona Ecléa Bosi (1994, p.37), trata-se de “registrar a voz e, através dela, a vida e o pensamento de seres que já trabalharam por seus contemporâneos e por nós”, ou seja, não entregar ao completo esquecimento as vivências de um cotidiano ferroviário.

A análise dos vídeos demonstrou um processo de construção de identidade entre ex-ferroviários e seus familiares. Mencionam o trem como parte da construção do patrimônio local e o desenvolvimento do Olimpo advindo com a ferrovia. Conforme as informações coletadas, o núcleo urbano se expandiu com a vinda dos trabalhadores ferroviários. A chegada do trem trouxe oferta de empregos, crescimento do comércio, ponto de parada para viajantes, construção de vilas e escolas ferroviárias, inclusive o fornecimento inicial de luz na parte central.

Os depoimentos relatam as condições difíceis de trabalho e os acidentes constantes na Rede, mas ainda assim afirmam que a cidade tinha uma vida “pulsante” e o “brilho” da movimentação. O sentimento de nostalgia e a relação de pertencimento emanam das palavras que contam sobre o orgulho de “ser ferroviário” e de uma

¹ Agradeço à senhora Nilza Elizabete S. Madruga pela gentileza de me conceder acesso aos dezesseis vídeos do projeto. Disponível em <https://www.youtube.com/@CanaldoMadruga/videos?app=desktop>.

² Todos foram analisados, mas alguns não constam na escrita do texto porque se identificam mais com o contexto do município vizinho, Cerrito.

“época muito boa”. Detalhes que podem ser apreciados nas entrevistas que selecionei a seguir.

A narrativa de Dona Nadir,³ que completou seu centésimo aniversário no ano da entrevista, fala com saudades sobre uma época que ela considera cheia de amizades e com muitos ferroviários: “O senhor sabe que chegava onze e meia, quando o depósito apitava, aquela rua das Flor ficava cheia de ferroviário, até era bonito da gente vê, as famílias tudo unida, a gente se dava bem, tinha o clube”. Ao longo da entrevista, confirma a existência das vilas ferroviárias, o que favorecia o deslocamento e fixação dos trabalhadores nas proximidades dos seus setores laborais. Esse sistema atendia à demanda de precisão e pontualidade das operações das linhas. Por outro lado, o fornecimento de habitações diminuía as mobilizações por melhores condições e “possibilitava um maior controle sobre a vida social dos trabalhadores” (Finger, 2009, p.78). Mas, para a entrevistada representava um lugar de união entre as famílias de ferroviários, pois passavam muito tempo juntos.

Para ela, suas memórias se formaram a partir do cotidiano, lembranças de momentos em que frequentavam os bailes, viajavam de trem e não tinham segredos. Muito emocionada diz sentir falta de toda essa vivência. Atualmente, não há muitos registros dessas vilas devido às reformas que modificaram as construções e ao incêndio que assolou uma delas. As informações orais e um único chalé remanescente é o que comprova a existência dessas instalações em Pedro Osório. Por fim, Dona Nadir se refere à estagnação da cidade como consequência da partida dos trabalhadores: “o lugar ao invés de progredir, regrediu. Não parece o mesmo. Depois que os ferroviários saíram daqui, já foi diferente tudo, o lugar ficou mais pobre, ficou mais difícil tudo”. Com o passar dos anos e diante das emoções experienciadas, ela optou por não receber mais visitas que possam evocar essas lembranças. Um direito que lhe deve ser concedido, pois esquecer pode acalmar a dor, dar alívio à saudade e pode ser o “êxito de uma censura indispensável à estabilidade e à coerência” (Candau, 2012, p. 127). A construção de memórias no presente tão distante do passado vivenciado, fica cada vez mais difícil e pode gerar um estado de melancolia.

³ Nadir Leal Fernandes, 99 anos, viúva de ferroviário (Projeto Trem da Saudade, 2020).

Seu Benoni,⁴ trabalhou na ferrovia de 1969 a 1996 e conta um pouco sobre o cotidiano de carregamento de gado vivo na Linha do Brete, onde hoje está localizado o bairro Novo Tempo: “ali era a mangueira do Brete, o pessoal trazia as tropas ali, tinha a rampa dos vagões gradeados. Botava a tropa toda para dentro do trem e seguia para o Rio Grande”. Nos dias de hoje, a prática de exportação de gado pelo porto de Rio Grande continua, mas o transporte é realizado por via rodoviária. Além de animais, os trens faziam mudanças e levavam carregamentos de tijolos das olarias.

Segundo ele, o trabalho era pesado, mas o “trem era um patrimônio do povo”. Faz questão de dar ênfase nessa expressão ao relatar o movimento cotidiano da estação ferroviária que lotava de pessoas para ver a chegada do trem. Essa informação é complementada por Dona Maria,⁵ conhecida como “Maria da estação”. Ela menciona uma “época de fartura”, com um comércio desenvolvido e grande movimento em torno dos trens. Para ela, a chegada e partida dos trens era parecido com um espetáculo, “tinha gente que ia só pra ver o movimento”. Suas lembranças são carregadas de saudade daquela enorme família ferroviária. Essas duas recordações são parte da “aura clássica e por vezes, romântica que a ferrovia adquiriu” (Schmitz, 2013, p. 151) a partir da evocação de um imaginário embasado em constante mobilidade e afluência de pessoas.

Dona Ibrena⁶ apresenta uma trajetória que seguiu rumo diferente naquele espaço considerado próspero. Seu depoimento demonstra uma mistura de emoções ao acessar suas reminiscências. Sofrimento e orgulho se alternam ao longo da narrativa dessa mulher que passou por uma infância difícil até ser acolhida pela família de um conferente da estação férrea. Recebeu um registro de nascimento e se casou com o filho do senhor que a acolheu. O esposo iniciou a trabalhar como ajudante no depósito e depois se tornou foguista. Viveram bem até o momento em que a rede entrou em decadência e precisaram se mudar para Alegrete. Conta que o esposo sofreu um acidente na linha do trem, onde a máquina, na qual era foguista, despencou com uma ponte em Uruguaiana. Uma fratura na coluna o deixou sem movimentos e a Viação Férrea, apesar dos vinte anos de trabalho, não deu suporte ou pagamento.

⁴ Benoni Machado de Bem, idade não informada, ferroviário aposentado (Projeto Trem da Saudade, 2020).

⁵ Maria Neuslecy Cardozo, 68 anos, agente de estação aposentada (Projeto Trem da Saudade, 2020).

⁶ Ibrena Ferraz Soares, 80 anos, viúva de ferroviário (Projeto Trem da Saudade, 2020).

Os acidentes eram constantes e os principais atingidos eram os empregados ferroviários. As locomotivas não acompanhavam ao processo de modernização necessário e eram “usadas constantemente, talvez sem os reparos que exigiam e em função dos inúmeros acidentes, sua condição poderia não ser a ideal em alguns casos” (Schmitz, 2013, p 136). As investigações e explicações nem sempre eram conclusivas, o que dificultava a assistência por invalidez ou às famílias dos acidentados. Para dona Ibrena, restou lutar pela sobrevivência da família e cuidar do seu esposo. Cozinhou e lavava para os trabalhadores, fazia pão e partia os dormentes descartados para vender como lenha. Entretanto, mesmo com tantas adversidades, sentia “orgulho de lavar as roupas dos ferroviários”, exemplificando o prestígio de uma categoria que se destacou no Olimpo. Porém, ao ser questionada se havia fartura naquela época, respondeu que “fartura era fazer pão para vender”. Suas palavras demonstram uma vivência desconectada daquela imagem romântica de movimento e riqueza em torno do trem.

Seu Toninho⁷ trabalhou 34 anos nos serviços gerais, fala sobre as condições precárias de um trabalho braçal e pesado. Relata um trabalho manual contínuo que não era interrompido pela chuva ou pelos raios: “Nós lá por 68, 69, nós saía daqui do recinto batendo água duas horas da madrugada, uma hora em cima de uma lastro, na máquina preta”. Segundo ele, almoçavam em pé na chuva, o prato de comida ficava cheio de água e não podia abandonar o posto por nada. O “Bocha”, apelido de quem providenciava água e comida, era quem os atendia em suas necessidades de fome e sede. Menciona que não tinha direitos e que só havia horário para “pegar” e para “soltar” não tinha.

Nas identificações de apelidos profissionais da ferrovia, seu Toninho seria um “Tuco”, ou seja, o trabalhador de manutenção da linha. Porém, durante a entrevista, quando seu interlocutor pergunta se ele seria um “Tuco”, ele responde incomodado: “Tuco, não...Nós eramos dos serviços gerais. Serviços gerais, tá?” Sua reação demonstra o desconforto em ser comparado ao animalzinho que cava e ninguém vê, do qual apenas se escuta o som do seu trabalho “tuc..tuc...tuc..”, som parecido aos que esses trabalhadores faziam quando socavam o dormente (Gómez; Magni, 2016). Era uma vida sofrida, “complicado pra não botar defeito”, contudo, considera uma época boa. Ganhava um salário, o dinheiro girava e tinha valor. A cidade tinha

⁷ Antônio Braga, 78 anos, ferroviário aposentado (Projeto Trem da Saudade, 2020).

bastante movimento e afirma que se ainda tivesse a Viação Férrea, o lugar seria outro completamente diferente.

Seu Milton⁸ conta que naquela época se trabalhava bastante, tinha serviço e a situação financeira da cidade era melhor. De acordo com ele, “nasceu ferroviário” porque o pai já era funcionário da Rede e a família também era de ferroviários. Sua afirmação condiz com uma das principais formas de admissão de funcionários, a indicação. “Em geral, os indicados, que podiam ser filhos, sobrinhos, conhecidos, etc. de ferroviários, ingressavam na viação Férrea na condição de aprendizes” (Jobim, 2013, p.135) e depois ocupavam posições de cargos efetivos. O depoente se orgulha em ter seguido os passos do pai e sente muita saudade daquele tempo.

Essa identificação também é percebida nas palavras de Fábio⁹, ao mencionar sua relação com a “família ferroviária” e lamentar que tudo isso está se perdendo com a partida dos “antigos”. Neto, sobrinho e irmão de ferroviário que vivenciou o cotidiano de movimento, trabalho e circulação de dinheiro na localidade. Na mesma entrevista, Sandro¹⁰, neto e filho de ferroviários, reforça o quanto era maravilhoso ser parte dessa família e que sente imensa saudade de como era antes. Essas três entrevistas deixam transparecer uma construção de identidade ferroviária a partir de memórias compartilhadas entre si e seus familiares, uma dimensão individual e coletiva de acordo com as discussões iniciais baseadas em Todorov (2002), que as define como uma experiência única de um indivíduo e a imagem que o grupo quis passar de si mesmo.

Seu Paulo¹¹ atuava como agente da Polícia Ferroviária Federal, um órgão que tinha autonomia dentro dos recintos da Rede e podia prender, apreender e cobrar multas. Algumas discussões atuais colocam em dúvida essa definição dos antigos trabalhadores responsáveis pela segurança da linha, pois “não existe cargo público provido de policial ferroviário, sendo que os empregados públicos da RFFSA, CBTU e TRENSURB são considerados agentes de segurança públicos ferroviários”¹² e não policiais. Apesar de legislação que ampara a criação e manutenção da PFF, nada foi realmente acertado. O Decreto nº 641/ 1852, no seu parágrafo 14 menciona fiscalização, segurança e polícia do caminho de ferro e o artigo 144 da Constituição

⁸ Milton Vaguetti, 83 anos, agente de estação aposentado (Projeto Trem da Saudade, 2020).

⁹ Fábio Iost, idade não informada, familiar de ferroviários (Projeto Trem da Saudade, 2020).

¹⁰ Sandro Vaguetti, idade não informada, familiar de ferroviários (Projeto Trem da Saudade, 2020).

¹¹ Paulo Brasil Belasquem Neves, 65 anos, agente da PFF (Projeto Trem da Saudade, 2020).

¹² Disponível em <https://fenapff.org/institucional/sobre-a-pff/>. Acesso em 02 de fev de 2025.

Federal de 1988 define a PFF como um dos órgãos de segurança pública. A regulamentação da profissão traria uma problemática de equiparação de função e equidade salarial, por isso as iniciativas de estruturação da carreira, como o PL Nº 1786 de 2021,¹³ ainda permanecem paralisadas no Congresso Nacional.

No entanto, Paulo se identifica como agente da PFF e explica sua atuação como policial paramentado para tal. Trabalhava na estação, mas também acompanhava o trem, caso fosse necessário. Atuava na fiscalização das locomotivas, das cargas e dos passageiros. Fazia atendimento das ocorrências como acidentes, tombamentos, contrabandos, arrombamentos e saques dos trens. Segundo ele, a movimentação de trens era grande, algo em torno de trinta trens em 24h, o que gerava certa prosperidade no comércio local, com muitos restaurantes e lancherias.

Infelizmente, o sucateamento e a privatização destruíram o que considera como “patrimônio ferroviário”. Sente muita saudade, pois se criou andando na Maria Fumaça e “ser ferroviário” significa fazer parte de uma família, uma organização que “é de muitos anos, é uma sequência”. Demonstra uma memória imprescindível de construção identitária e a noção de continuidade e ligação mencionadas por Mello (2016), consoante aos conceitos já trabalhados. Paulo menciona que “o trem é uma coisa assim, todo mundo sente saudade daqueles tempos de passageiros, de estações lotadas, bilheterias e tudo acabou. Então fica a saudade”. Termina seu depoimento destacando a necessidade e relevância de um trabalho de pesquisa sobre a história de Pedro Osório e Cerrito, ainda desconhecida por boa parte das pessoas.

A professora Mara Rubia¹⁴ faz um relato emocionado e destaca o seu orgulho em ser filha, neta e sobrinha de ferroviários. O avô Euclides Martins teria ingressado na Rede por volta de 1920 e seu pai Umiraua Souza Martins passou a integrar a Viação Férrea em torno de 1950, assim que terminou o serviço militar. Seus tios e tios-avôs eram todos ferroviários e, por isso, teve uma convivência direta com o cotidiano desses trabalhadores. Agradece ao Madrugá pela iniciativa e oportunidade ímpar de fazer parte do projeto que lembra e homenageia essa grande família que se ajudava nas alegrias e dores. Menciona a união desse grupo e o amor uns pelos outros, um processo que contribuiu para sua identificação: “eu me sinto uma

¹³ Projeto de Lei arquivado ao final da legislatura em 21 de dezembro de 2022. Disponível em <https://www25.senado.leg.br/web/atividade/materias/-/materia/148380>.

¹⁴ Mara Rubia Martins, idade não informada, filha e neta de ferroviários (Projeto Trem da Saudade, 2020).

ferroviária, né? Sou uma professora que as minhas origens...”. Nesse ponto sua voz embarga pela emoção e não consegue completar sua frase.

Para a entrevistada, a vibração dos trilhos e o apito do trem podem ser equiparados a um coração pulsante, a rede se compara às veias que carregam as emoções das famílias e isso proporciona um orgulho muito grande. O relato apresenta uma construção mnemônica de uma cidade que se reaviva (Pelegrini, 2009) a partir de uma memória construída pela Mara Rubia e compartilhada com suas vivências próximas, tal como a noção de espaço habitado desenvolvida por Ricouer (2018). Esse ponto fica claro quando ela se refere aos “guris”, ferroviários da sua idade, que partilham das mesmas lembranças de uma localidade cheia de vida.

O último vídeo analisado foi o do seu Antônio¹⁵, o Toninho ferroviário, que além de sua experiência profissional, trouxe memórias da infância e carrega muito orgulho de ter vivenciado esse período: “A ferrovia é a minha vida, eu fui criado na beira da ferrovia. Eu era guri de calça curta, atravessava os campos para ver a fumaça e o apito da Maria Fumaça, era minha diversão”. Com uma expressão emocionada ele confirma que foi o último ferroviário ao sair em dezembro de 1997, quando fechou a estação da Orqueta. Diz ter muita saudade e muitas histórias boas, apesar de alguns acidentes ocorridos na linha. Seu depoimento complementa as demais narrativas e contribui para uma interpretação identitária a partir de uma “herança ferroviária”.

Assim como nas demais entrevistas realizadas para o projeto, a de Toninho carrega uma narrativa e expressões corporais que traduzem uma emoção relacionada não apenas ao passado, mas também pelo contexto pandêmico contemporâneo aos depoimentos. Não há uma data de registro da gravação dos vídeos, porém, o lançamento na plataforma ocorreu ao longo do mês de junho de 2020 e, no meio das conversas, a Covid-19 era mencionada com preocupação e esperança de que acabaria em breve. Santhiago (2023) propõe uma reflexão sobre os desafios metodológicos da pesquisa oral em tempos de pandemia e afirma que os trabalhos realizados neste período geraram “uma documentação de muito valor, que evidencia a inescapabilidade do tema, mesmo quando os entrevistadores não são em princípio instados a falar sobre ele” (p.461). Portanto, as entrevistas coletadas durante o isolamento social imposto pela Covid-19, possivelmente, tiveram uma tendência mais emotiva.

¹⁵ Antônio Carlos Bandeira de Ávila, 66 anos, ferroviário aposentado (Projeto Trem da Saudade, 2020).

Além dos vídeos disponibilizados pelo “Projeto Trem da Saudade”, dentro da mesma linha narrativa, entrevistas realizadas pela professora Darcimary e que mencionei na introdução, contribuíram para a leitura de um passado ferroviário em Pedro Osório. Tomei conhecimento desse material com o lançamento do documentário “Memória Ferroviária”¹⁶, em dezembro de 2024. O acesso aos áudios e transcrições das entrevistas me propiciaram uma análise maior das trajetória e narrativas ferroviárias. Uma particularidade que chama atenção é que nem sempre o trabalho em si é lembrado, mas sim a convivência laboral, as atividades sociais, culturais, esportivas e políticas. O cotidiano de fazer parte da “família ferroviária” e a movimentação de uma outra cidade que parece nem ter existido, ou seja, o *habitus* ligado à prática social (Cuche, 1999)¹⁷ e ao peso de representação do grupo.

Um dos entrevistados, seu Milton Vaghetti,¹⁸ o agente de estação já mencionado anteriormente, fez concurso para telegrafista em setembro de 1957 e exerceu essa função até 1984, quando foi promovido para o cargo que ocupou até sua aposentadoria em 1993. Como telegrafista recebia e transmitia o serviço de estação, telegramas particulares e solicitação de encomendas. Na condição de agente, realizava controle de mercadorias e dos trens que trafegavam na linha. Também se ocupava do controle dos horários dos trens, da bilheteria, fechamento do caixa e administrava o pessoal da limpeza. Diferentes tipos de encomendas eram despachadas e até mesmo recebia o trem pagador, uma locomotiva especial para transportar dinheiro, com alojamento dos funcionários e o carro de segurança da polícia que acompanhava o trajeto.

Segundo o depoente, “tudo era importante” e a movimentação de pessoas na cidade era grande. Lembra com saudade dos lugares e das pessoas com as quais trabalhou, pois eram muito unidos. Fala sobre os diversos acidentes ocorridos, como descarrilamentos e colisões de trens que vitimaram trabalhadores. Entre suas tristes lembranças, cita o incêndio na Via Permanente, onde residiu com a família entre 1979 e 1994. De acordo com ele, teria sido “um incêndio criminoso que queimou a maioria dos chalés, nunca descobriram os autores, ficou apenas um chalé intacto”. Complementa que, da mesma forma, a Sede da Cooperativa já havia sofrido um

¹⁶ Trabalho desenvolvido pelo jornalista Iram Lima que será detalhado no próximo capítulo.

¹⁷ Conceito trabalhado no primeiro capítulo.

¹⁸ Milton Vaghetti, 67 anos. Entrevista realizada por Darcimary Moraes nos dias 6 e 7 de janeiro de 2004.

incêndio parecido algum tempo antes, por volta de 1989. Emocionado, afirma que sempre gostou do serviço e trabalhou por amor à profissão. Seu testemunho rememora uma cidade que orbitava em torno da ferrovia.

A ferrovia empregava várias pessoas daqui de Pedro Osório e de outras cidades que vieram morar aqui por causa da Viação Férrea. Existiam várias profissões como falei antes, era uma grande estrutura que precisava de mão de obra. Eram agentes de estação, telegrafistas, secretárias, maquinistas, foguistas, guarda-freio, guarda-chave e tantas outras. Acho que a maior parte das famílias de Pedro Osório hoje tem um ex-ferroviário, porque o emprego e o salário na época eram bons e tudo girava em torno da ferrovia (Milton Vaghetti, 2004).

Essa sensação de nostalgia e tristeza perpassa o relato de seu Milton Leal,¹⁹ maquinista que ingressou na Rede em 1954 na função de foguista, fez o concurso e mudou para maquinista em 1970. Segundo seu relato, era maravilhoso trabalhar como foguista, mas maquinista era muito melhor. “Foguista era trabalho braçal, andava sujo e maquinista viajava limpinho, não tinha esforço físico e podia andar até de gravata, porém o uniforme era muito lindo”. Aposentou-se aos 46 anos, contra a vontade do seu superior que tentou convencê-lo a ficar, mas queria viver, pescar e acompanhar o carnaval. Diante da insistência da chefia, afirmou que ficaria se ele promettesse que trabalhar mais ou menos 10 ou 15 anos o deixaria rico. A resposta foi “estás pedindo uma coisa impossível”, ao que seu Milton devolveu com uma decisão definitiva: “- Em caráter irrevogável não me pergunte mais, quero me aposentar”. A sua narrativa percorre suas lembranças e apresenta uma imagem de uma cidade que seria melhor do que a do presente.

Então, tenho tantas recordações que eu fico até hoje que sou sincero, tem horas que me dá vontade de chorar ao me lembrar das famílias que foram embora, naquela época era Vila Olimpo, era melhor que hoje cidade de Pedro Osório, melhor que hoje, as pessoas que vivem assim com a minha idade devem se recordar, ficou apenas os netos, os bisnetos aí, que tem recordações dos avôs, enfim, por aí afora (Milton Leal, 2004).

As reminiscências de seu Milton trazem a imagem de um lugar que teve uma influência enorme dos ferroviários e que passou por um “naufrágio, fracasso total” com

¹⁹ Milton da Silva Leal, 70 anos. Entrevista realizada por Darcimary Moraes nos dias 16 e 17 de janeiro de 2004.

a decadência dos trens. Olha com tristeza os prédios em ruínas e o esquecimento dos “tempos maravilhosos”, pois algumas pessoas idosas se recordam, mas a juventude só vai saber se alguém contar. E ainda assim, quando um idoso fala sobre esse passado, “fica que nem a história da carochinha”. Em sua explicação popular, ele quis dizer que as novas gerações não conseguem acreditar que havia uma “outra cidade”, cujos traçados estão, aos poucos, sendo apagados pelo tempo. Que tudo parece uma mentira inventada para entreter as crianças ou que não passa de “coisas de velhos”.

Essa constatação do entrevistado se insere na perspectiva de Ecléa Bosi (1994), na qual apresenta o papel das “memórias dos velhos” na sociedade e discorre sobre o menosprezo de suas lembranças. A autora afirma que a memória de trabalho não se trata de mero saudosismo, pois “aquilo que se viu e se conheceu bem, aquilo que custou anos de aprendizado e que, afinal, sustentou uma existência, passa (ou deveria passar) a outra geração como um valor” (Bosi, 1994, p. 481). Seu Milton viveu o trabalho ferroviário em duas funções distintas que marcaram suas memórias, o foguista que enfrentou condições árduas e o maquinista orgulhoso do seu uniforme.

Figura 20 – Formatura dos maquinistas (década de 1950)



Fonte: Acervo particular de João Carlos Bittencourt.

Sentimento similar é identificado nas palavras de seu João Alberto,²⁰ que diz parecer mentir quando conta sobre o passado ferroviário em Pedro Osório e que por

²⁰ João Alberto Rodrigues Gonçalves, 75 anos. Entrevista realizada por Darcimary Moraes no dia 24 de janeiro de 2008.

“ter idade”, suas lembranças são vistas como saudosimo. Considera-se que, infelizmente, uma sociedade estruturada na tecnologia e no consumismo não valoriza “a experiência de escutar a história de vida das pessoas” e a situação se agrava quando as vozes são de pessoas idosas, consideradas ultrapassadas pelo presente (Valença; Reis, 2015, p.266). Essa atitude de desacreditar ou menosprezar as falas de quem viveu outra época, muitas vezes, culmina no silenciamento progressivo das memórias. O foguista e auxiliar de maquinista descreve uma cidade movimentada e com muitas atividades cotidianas. Cita um efetivo de 732 empregados nos depósitos e 135 nas oficinas da via permante, fora os itinerantes que ocupavam os alojamentos e o hotel. Para ele, era uma verdadeira família ferroviária, na qual “todo mundo se conhecia e se dava bem, era uma união”. Participavam efetivamente da organização do carnaval e possuíam um bloco carnavalesco com cerca de 150 ou 200 pessoas.

João Alberto descreve a representação do Clube Ferroviário e seu papel de grande importância na sociedade de Pedro Osório, com atividades esportivas variadas, festas e programas de auditório. Além disso, antes da chegada do rádio na localidade, desenvolvia uma programação de serviço do alto falante instalado em seu campo. Era uma imitação dos programas de rádio, com informações e músicas. Relata o triste incêndio que queimou praticamente tudo da sede do Clube em 1962 e que, por ter acabado de passar por uma reconstrução após a enchente de 1959, não teve recursos para conseguir se reerguer novamente da mesma maneira que era antes.²¹ Determinados acontecimentos se repetem nas narrativas dos entrevistados. Embora suas experiências sejam diversas, os acontecimentos ainda são de certa maneira vívidos em suas recordações.

Seu Nede²² deixa claro que não sente falta do trabalho ferroviário, mas lembra dos colegas, das horas boas e amargas. Ingressou na Viação Férrea no ano de 1951, como auxiliar de foguista e depois se tornou foguista. Era um serviço muito pesado e com carga horária puxada. Como era um trabalhador provisório, em 1954 foi desligado sob a justificativa de cortes de gastos. Entretanto, no mesmo ano conseguiu uma vaga na mecânica do depósito, o que acabou sendo melhor por não precisar viajar. Em 1970, com as remodelações da Rede e o fechamento do depósito, foi removido para

²¹ Esse assunto será abordado novamente no capítulo 4.

²² Nede Luiz Souza, 77 anos. Entrevista realizada por Darcimary Moraes nos dias 30 de junho e 2 de julho de 2008.

Rio Grande, onde ficou até se aposentar em 1980 nas funções de artífice de mecânica e encarregado de turma. Apesar das suas memórias tristes, reconhece que o encerramento da Viação Férrea impactou muito Pedro Osório: “foi um fracasso enorme para a cidade, nunca mais se aprumou” e as enchentes contribuíram para a destruição de tudo. Considera um desastre enorme que dificultou o emprego e favoreceu a saída dos filhos para outros lugares.

O entrevistado recorda as atividades no Clube dos Ferroviários, as apresentações dos artistas com os quais se identifica: “eu era um dos artistas. Eu cantava, gostava muito de cantar; um bolero, uma valsa, eram as músicas da época”. Demonstra tristeza ao citar o incêndio da sede do clube e levanta a hipótese de ter sido um ato criminoso. Atualmente, o apito do trem de carga que passa pela cidade, o faz lembrar das amizades, da vivência e das lutas para garantir os direitos dos ferroviários. Sente saudade daquele tempo e acredita ser algo comum aos idosos pois, “vai ficando mais velho, vai ficando cheio de tristeza das coisas passadas que ficaram para trás”. Ao final de sua entrevista, expressa a sensação de ter feito parte de uma cidade do passado, desconhecida pelo presente.

Por fim, tive a oportunidade de conhecer o seu Carlinhos,²³ um ferroviário aposentado que se orgulha da idade e de sua memória preservada. De forma cordial e solícita me contou que começou sua carreira na carvoaria em 1956 e prosseguiu para a função de foguista até o encerramento da sua atividade laboral em 1983. Era filho de ferroviário e teve muita indicação de outros trabalhadores por ser jogador de futebol. “Naquele tempo não tinha concurso, davam preferência para filhos de ferroviários”, mas o chefe de depósito o questionou pela quantidade de pessoas que o indicaram: “me diz uma coisa tu és jogador de futebol? Porque uns 50 pediram vaga pra ti”. Relembrando o episódio, ele sorriu e disse que era jovem e atrevido, por isso respondeu ao chefe afirmando que era seu direito ocupar a vaga, por ser filho de ferroviário.

Sendo assim, além de trabalhar na Rede, jogou no time do Ferroviário e na década de 1980 montou um time feminino de futebol. O início da conversa me propiciou uma reflexão sobre a responsabilidade em trabalhar com fontes orais. Nós, pesquisadores, muitas vezes não percebemos o compromisso que assumimos ao entrevistar pessoas. Coletamos os dados necessários e não retornamos para mostrar

²³ João Carlos Bittencourt, 89 anos, foguista aposentado. Entrevista realizada por mim no dia 14 de dezembro de 2024, em sua casa na cidade de Pedro Osório.

o que foi feito com as informações. Essas pessoas não são apenas fontes, mas vidas repletas de experiências e memórias que tem o direito de retorno por parte do pesquisador. O entrevistado se mostrou preocupado com a finitude e disposto a contribuir para o registro das suas memórias e da história dos ferroviários em Pedro Osório:

Tu vais fazer uma entrevista assim, é trabalho que tu vais fazer, né? Sobre a Rede Ferroviária, né? [...] No meu setor de foguista não existe, só existe eu. Nas máquinas, maquinista existe uns três ou quatro. Morreram tudo. Esse pessoal aqui morreu tudo. Então, eu sou um dos poucos que existe e estou lúcido ainda. E os caras não me procuram ou quando me procuram não fazem um livro. [...] Eu...me dá vontade de me oferecer pra fazer um livro de Pedro Osório, do futebol e da rede ferroviária. [...] Tudo está terminando e eles não me procuram para pegar dados. Algumas pessoas vêm aqui, mas não sei o que é feito depois (Carlinhos, 2024).

Dentro das possibilidades, expliquei um pouco do que se tratava a pesquisa e de como eu usaria o seu relato, uma contribuição inestimável na busca dos traçados de uma cidade ferroviária esquecida na névoa do passado. A partir desse momento ficou feliz em rememorar suas vivências ferroviárias. Ao longo do tempo, reuniu um acervo particular de fotografias, documentos e condecorações que recebeu pelos serviços prestados à comunidade local. Mencionou ser apaixonado por fotografias impressas e que possui uma certa quantidade de registros diversos acomodados em pacotes e caixas.

Figura 21 – João Carlos Bittencourt (Carlinhos)



Fonte: Elaborada pela autora (2024).

Assim como exposto em outras narrativas, seu Carlinhos mencionou não sentir saudade da Rede, do trabalho em si, porque passou muitas dificuldades. Mas, diz ter saudade dos alojamentos, dos encontros, da convivência diária, ou seja, da vida entre os ferroviários. Quando ficava na carvoaria gostava de escutar as “novidades” que os colegas traziam das viagens. Certa vez falaram sobre um lugar, um rio no qual as gurias tomavam banho e ficavam abanando para eles no trem. Ele ficava com muita vontade de viajar, mas não falava nada. Até que um dia surgiu uma oportunidade de trabalhar com um maquinista negro, que ninguém queria acompanhar “ele era todo metido, viajava de gravata”. Inicialmente, teve um pouco de receio, pois os maquinistas detinham poder e prestígio para demitir um foguista. Entretanto, resolveu arriscar e aceitou trabalhar com “o homem entonado”²⁴ e se deram muito bem.

Reconhece Pedro Osório como uma cidade ferroviária que cresceu muito em função dos trens de cargas e de passageiros. A rede despachava qualquer coisa e a estação era o centro das atenções toda vez que chegava um trem de passageiros. As pessoas se aglomeravam lá para observar o movimento, chega a fazer uma estimativa de que entre cerca de duzentas pessoas, somente cinquenta iriam viajar, os demais apenas estavam assistindo o ir e vir das pessoas: “a gurizada vendia laranja, pastel e carregavam as malas para o hotel que ficava em frente a praça da estação”. Segundo ele, o comércio era forte, na verdade tudo era forte. Havia olarias, transporte de pedras do Matarazzo, a Cooperativa dos ferroviários, futebol forte, cancha de carreira, chegou a ter uma pista para “avião teco-teco”, fábrica de massa, cinemas e duas fábricas de café. Ele vê “uma cidade que poderia ser outra. Se não tivesse mudado, poderia ter um porte maior”. Para ele, tudo ficou estagnado com a decadência da Rede e passível de cair no esquecimento.

Todos esses olhares e narrativas se constituíram em torno de um ponto em comum, as vivências construídas a partir de sua relação com o trem. No entanto, o enfoque e a condução das entrevistas diferem entre si conforme objetivos traçados pelos entrevistadores. Decker e Kneipp (2011), responsáveis pelo documentário “Nos Trilhos da Memória”,²⁵ obra idealizada pelo Memorial da Justiça do Trabalho do Rio Grande do Sul, apresentam uma discussão neste sentido. Mencionam que uma produção de vídeo é “bem mais atrativa e mobilizadora das vontades do que a de

²⁴ Expressão popular utilizada para definir uma pessoa considerada altiva.

²⁵ Disponível em <https://www.youtube.com/watch?v=JByHxdZe0Fg>. Acesso em 04 de fev de 2025.

tomada de entrevistas para fins acadêmicos, pois o retorno da participação no primeiro veículo é certamente mais mensurável e acessível” (p.149). Por outro lado, segundo os autores, a transmissão de um legado em forma de imagens em movimento torna mais vívido o sentimento de permanência das memórias. Até mesmo o local, a técnica e o momento podem alterar as evocações, tornando-as mais emotivas ou reticentes.

As entrevistas do “Projeto Trem da Saudade” refletem o contexto pandêmico de incertezas e a necessidade de registrar para a posteridade. Os depoimentos coletados pela professora Darcimary buscaram atender seu objetivo de pesquisa direcionado pela evocação de suas próprias lembranças, imagens intensas e vivas do apito do trem e sua movimentação.²⁶ No meu caso, por ser alguém que não pertence à localidade, foi indispensável a intermediação de conhecidos em comum e, na maioria das vezes, uma explicação detalhada das minhas pretensões. Mas, para localizar uma lembrança do passado ferroviário de Pedro Osório, “é preciso desenrolar fios de meadas diversas, pois ela é um ponto de encontro de vários caminhos, é um ponto complexo de convergência dos muitos planos do nosso passado” (Bosi, 1994, p. 413). Do contrário seria impossível saber como foi a outra cidade, aquela que é enaltecida pelas narrativas e da qual os entrevistados nem gostam de recordar por sentir o impacto de sua ausência no presente.

3.2. Os “aedos” de Pedro Osório: lembranças e esquecimentos

Eu sou passageiro nesse trem, eu carreguei muita história nesses vagões. Vontade de escrever ou passar para alguém. Deixar gravado para alguém saber que o trem passou por aqui.

Juca do Basílio

²⁶ Conversa informal realizada com a professora Darcimary Moraes no dia 14 de dezembro de 2024, em sua casa na cidade de Pedro Osório.

Seu José Eugênio,²⁷ conhecido como “Juca do Basílio”, não fez parte da família ferroviária por meio de ligações de trabalho. Entretanto, sua conexão e construção de memória individual se deu ainda na infância. Nasceu na localidade de Basílio, uma comunidade fundada em 1884 em função da instalação da via férrea Rio Grande-Bagé. Localizada a cerca de 30km de Pedro Osório, atualmente pertence ao município de Herval. Ele morava próximo à estação que fazia parte do entroncamento da estrada de ferro Rio Grande-Bagé com o ramal que conectava Pedro Osório a Jaguarão. Sua mãe tinha um restaurante frequentado por trabalhadores da Rede e muitas vezes, ela preparava alimentos que levavam para o dia de trabalho na linha férrea. A convivência diária e profunda com os ferroviários lhe trouxe amizades e despertou o interesse em pesquisar e conhecer mais sobre o trem, seu meio de locomoção frequente. O aprofundamento na história do trem, fonte de emprego e renda na região, o levou a desenvolver uma “grande emoção” em torno do “criador de civilizações”.²⁸

Seu Juca é a representação local dos diversos “aedos” que lutam pela preservação das reminiscências ferroviárias no Brasil. Saudosistas, entusiastas ou ex-trabalhadores buscam salvaguardar bens materiais e as memórias de um grupo que teve uma representatividade expressiva na formação de diversas cidades. De acordo com Mônica do Carmo (2014, p. 20), “atuaram e ainda agem como verdadeiros guardiões da memória ferroviária, cuidando dos documentos, dos mobiliários e dos objetos, além de manter em razoáveis condições as edificações”. Outra tentativa de preservação é a organização de informações e acervos fotográficos através das redes sociais e sites na internet. A exemplo disso, podemos citar a Associação Brasileira de Preservação Ferroviária – ABPF, que procura reunir “interessados na preservação e divulgação da história da ferrovia brasileira”²⁹ e também possui acervos físicos em algumas regionais. Portanto, apesar das questões complexas que envolvem a relação entre história e memória, não se pode deixar de considerar a relevância desses “guardiões”. Seu Juca também é atuante nas redes sociais, em seu perfil do Facebook, partilha informações e imagens que demonstram afeto e cuidado com as memórias reunidas por ele em sua busca. Um exemplo é a imagem seguinte, no qual ele identifica o trem de Jaguarão, partindo da bifurcação da linha Rio Grande – Bagé,

²⁷ José Eugênio A. Perez, 76 anos, aposentado da CEEE. Entrevista realizada por mim no dia 15 de julho de 2023, em sua casa na cidade de Pedro Osório.

²⁸ Expressão repetida diversas vezes durante a entrevista.

²⁹ <https://www.abpf.com.br/> Acesso em 20 set. 2024.

no ramal Basílio. Nesse registro, a legenda diz: “BASÍLIO – Trem de Jaguarão vai partir! – 1972. Jorge Bigode (guarda-freio), Manuel Correia (mestre de linhas) e Dilson (buffet), faceiros aguardando o tilintar do Sino”.

Figura 22 – Trem de Jaguarão (1972)



Fonte: Acervo particular de José Eugênio A. Perez (Juca do Basílio).

No que se refere à Pedro Osório, recorte espacial da pesquisa desenvolvida, o relato mnemônico de Juca traz uma percepção de uma cidade que nasceu com o apito do trem e cresceu com a ferrovia. Aponta um comércio que se desenvolveu a partir da circulação de pessoas que vieram de fora e até mesmo de outros países em função da ferrovia. Esse é o caso dos libaneses que teriam chegado pelo porto de Rio Grande no início do século XX e utilizado o trem para se deslocar até a Estação Piratiny, onde abriram casas de comércio e se tornaram residentes.

De acordo com ele, a força ferroviária era muito grande, pois movimentava a engrenagem financeira e econômica da cidade. Além disso, promovia investimentos na área social e cultural, como a construção de casas das vilas ferroviárias, a cooperativa, a farmácia, a sede social de convivência, o time de futebol de campo, futebol de salão e o pavilhão de cancha de bocha. Tudo isso contribuiu para que o lugar adquirisse suas primeiras características de cidade com eventos e cinemas que exibiam suas estreias quase de forma simultânea às da capital. Havia dois cinemas,

o Marchese e o Cine Teatro Esperança (1957-1988), “com excelentes condições técnicas e capacidade para mais de 700 pessoas” (Caldas, 1990, p. 96), que hoje faz parte apenas da memória e parte de sua estrutura é um estabelecimento comercial denominado Loja Rosa, na rua Presidente Vargas. No registro compartilhado por Marcelo Gil, pode-se ver o cinema em pleno funcionamento, provavelmente na década de 1980.

Figura 23 – Cine Esperança

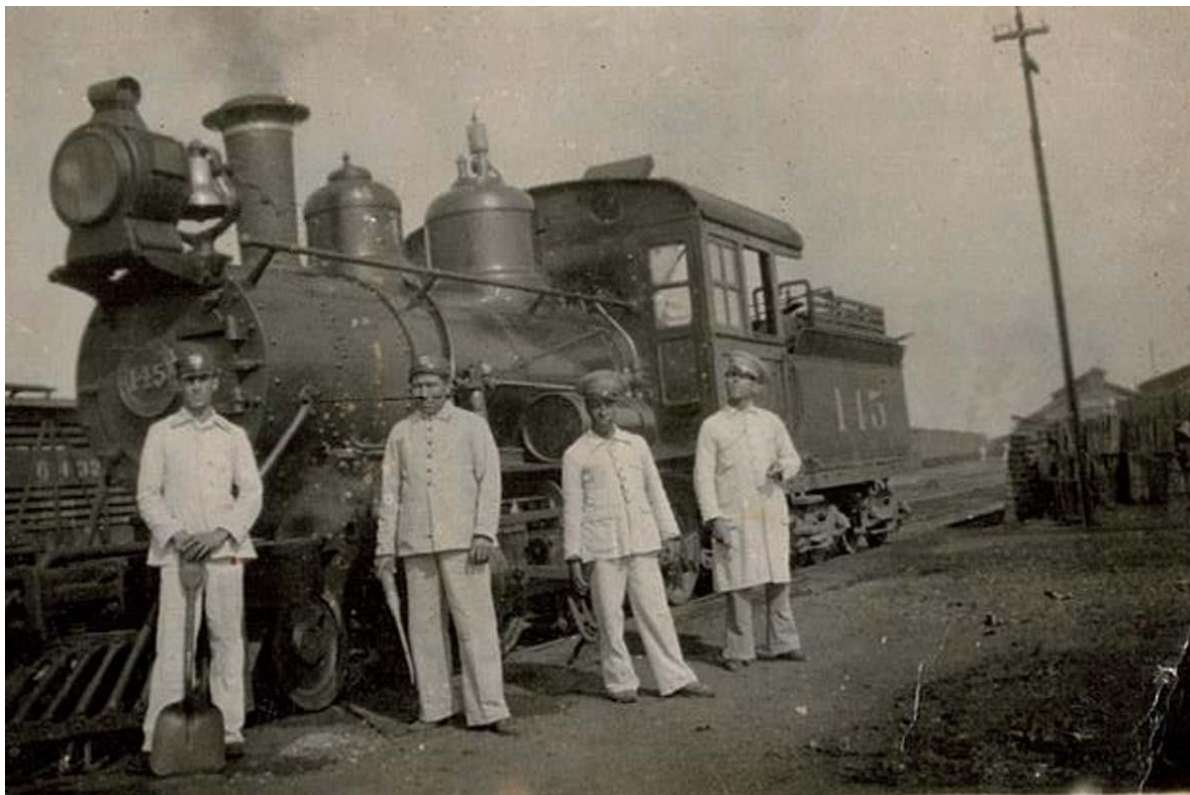


Fonte: Acervo particular de Marcelo Gil.

Ao longo da entrevista, efetuada por mim, percebe-se uma narrativa repleta de emoções que oscilam conforme as lembranças evocadas e a tristeza pelo apagamento do que denominou como “cultura do trem”, uma cultura que foi extirpada e trocada. Entretanto, reconhece que tem relação com as mudanças definidas pelo tempo, algo que faz parte do passado e não pode ser transposto para o presente. Seu Juca diz que isso não aconteceu pela comunidade desprezar o trem, mas sim pela falta de conhecimento das pessoas que deixaram de manter as memórias do trem. Lamenta que dia a dia as lembranças se desmancharam e que, dentro de alguns anos, ninguém mais vai saber que teve uma rede ferroviária em Pedro Osório. Sua preocupação estimula suas publicações constantes em sua página pessoal na rede social Facebook: “OLIMPO – Lembranças que ficaram...”, assim diz a legenda da

imagem publicada pelo depoente, datada de outubro de 1947, na qual se encontra o maquinista Florisman Avila Marques com foguista e guarda-freios “junto a sua flamante locomotiva”.

Figura 24 – Trabalhadores da locomotiva na Vila Olimpo (1947)



Fonte: Acervo particular de José Eugênio A. Perez (Juca do Basílio).

Seu Juca mantém um acervo pessoal e considera fundamental preservar essas memórias “vivas”. Inclusive, iniciou a escrever um livro e deixou parte desse material datilografado com um amigo que iria propiciar a impressão, mas essa pessoa faleceu e ele não conseguiu mais localizar o que havia escrito. Afirma que gostaria de registrar ou gravar para alguém no futuro saber que o trem passou por aquelas terras e formou uma “irmandade” que proporcionou o progresso. Para ele, lembrar desperta muita emoção, pois sempre viajou de trem, teve algumas namoradas ao longo das estações e muitos casamentos aconteceram porque as famílias se conheceram nos trens. Tenta traduzir em palavras seu envolvimento com o que chama de “grande criador de civilizações”.

A minha emoção maior, eu comento aqui com as pessoas, administradores, essas coisas...é a máquina a vapor. O apito do trem, a máquina a vapor, o carvão, o cheiro da fumaça invadindo os vagões, entrando pela janela...era

lindo demais! Então, o meu conhecimento hoje que eu tenho, a minha emoção que eu tenho hoje, sinceramente...é um prazer oculto que só eu consigo entender (Juca do Basílio, 2023).

De acordo com sua percepção, a história de Pedro Osório se escreveu em cima do trabalho, da batalha e da luta da família ferroviária. Apesar de todo o avanço e das boas lembranças, também relata acidentes e tragédias na linha, bem como uma revolta motivada pelo avanço da “gripe espanhola”. De acordo com suas informações, nas tratativas de construção do ramal de Jaguarão em 1919, engenheiros e técnicos teriam trazido consigo a moléstia.³⁰ Os funcionários se contaminaram, as pessoas culparam os ferroviários pela disseminação da doença e intentaram colocar fogo no alojamento deles. A fim de conter os populares, os agentes federais da polícia ferroviária precisaram se deslocar de Pelotas para apaziguar os ânimos e colocar fim ao movimento. Seu Juca afirma que esses acontecimentos são completamente desconhecidos por falta de pesquisa para divulgar e preservar essa história.

Mencionou suas diversas tentativas de solicitação junto à gestão pública para viabilizar um espaço para servir de repositório de memórias ou até mesmo incentivar o desenvolvimento do turismo local com passeios de trem. Afinal, o trem não acabou, ele ainda passa regularmente levando carregamentos para o porto de Rio Grande. Sempre que possível, pleiteia a reforma e conservação dos prédios do antigo complexo ferroviário, hoje ocupados pela administração municipal. Segundo ele, “lamentavelmente, ninguém da cidade se importa com o que estamos falando aqui”, ou seja, dão lugar a modernidade e à formação de novas memórias. De forma alguma se opõe ao processo, mas ignorar um passado ferroviário é apagar memórias e parte da história local. Para ele, Pedro Osório tem tudo a ver com o trem, mas tudo está caindo no esquecimento.

Seu Juca não é só um “entusiasta do trem”, como ele costuma se identificar, mas um pesquisador preocupado em buscar fontes e confirmar as informações que ele coletou ao longo de sua vivência com os ferroviários e outros exploradores dos horizontes ferroviários. “A memória e a identidade dele e de tantas outras pessoas se materializam e solidificam nas suas fotografias, recortes de jornal, artefatos, livros

³⁰ Além das informações orais repassadas por seu Juca do Basílio não encontrei nada referente a esse acontecimento. A única informação apurada foi uma paralisação do projeto do ramal que foi retomado e finalizado pelo 1º Batalhão Ferroviário do Exército entre 1929 e 1931, de acordo com Cunha (2023, p. 233).

coleccionados e nas exposições que faz” (Schmitz, 2019, p.64). Seu acervo surgiu do anseio em deixar um “legado” para o futuro e manutenção da memória e história local. Schmitz (2019) considera seu Juca um mediador entre a memória de si e dos outros, um auxiliar na construção de uma identidade ferroviária na cidade. Na imagem abaixo, seu José Eugênio A. Perez, o Juca do Basílio, posa no cenário organizado em sua sala, com livros e banner sobre a trajetória ferroviária.

Figura 25 – José Eugênio A. Perez (Juca do Basílio)



Fonte: Elabora pela autora (2023).

Por outro lado, a entrevista realizada com o professor Dr. Marcelo Gil,³¹ atuante pesquisador e historiador local, corrobora em muitos aspectos o depoimento de Juca. Segundo ele, a cidade já possuiu uma identificação maior com o trem e por diferentes variáveis se enfraqueceu, mas ainda persiste. O problema já começa com a interpretação equivocada da origem de Pedro Osório atrelada à Estância Paraíso, que

³¹ Marcelo Freitas Gil, 48 anos, professor do IFSUL, campus CAVG. Graduado em História (1999) e em Direito (2005) pela Universidade Federal de Pelotas (UFPel). Especialista em Mídias Integradas à Educação (2010) pelo Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia Sul-rio-grandense (IFSUL). Mestre em Ciências Sociais (2008) e Doutor em Educação (2014) pela Universidade Federal de Pelotas (UFPel). Entrevista realizada por mim no dia 15 de julho de 2023 em Pedro Osório.

por sua vez também é alvo de confusão no que se refere as suas instalações. Nesse ponto, Marcelo Gil, esclarece as dúvidas por mim levantadas nas discussões iniciais do primeiro capítulo. A partir de suas pesquisas, confirma que o casarão da entrada da cidade é Sede da Estância Santa Cruz e não tem relação alguma com a formação do povoado.

Pedro Osório se originou em torno da estação, prova disso é que as ruas mais antigas e construções mais antigas de Pedro Osório estão no entorno da estação. Se nós formos ali na rua Herculano de Freitas, que fica nos fundos de onde era a estação [...] ali ficam as construções mais antigas ainda existentes, nós temos dois casarões ali que são das décadas de 1890. Pedro Osório não se originou da Estância Paraíso, mas sim de Uma Estação Ferroviária (Marcelo Gil, 2023).

Ao afirmar que o núcleo urbano de Pedro Osório se constituiu em torno da estação e do trem que movimentou o povoado de Maria Gomes,³² também menciona o papel das cheias do rio Piratini na mudança dos traçados da cidade. As inundações fizeram a população se deslocar para a região mais alta, onde havia sido construída a Igreja, na Corte São José, ao lado do atual Salão Paroquial. Mas, devido à grande vinculação com a rede ferroviária e à relevância da estação, os dois núcleos acabaram se ligando novamente. Os trens de passageiros movimentaram a localidade e serviam como uma espécie de diversão. Relata o exemplo de seus familiares que moravam no interior e se dirigiam ao povoado de carroça para vender seus mantimentos uma vez por mês. O trem era uma atração para seus tios, que eram crianças na época, “Olimpo era o lugar do trem”.

Pedro Osório possuía uma grande identificação ferroviária, com uma estação de trens de passageiros, trabalhadores da rede, oficinas de locomotivas, vilas, cooperativa e até mesmo uma escola que era administrada por um grupo de freiras. Havia um grande contingente de trabalhadores, tanto que a rua das Flores é descrita até hoje como um lugar habitado por ferroviários, inclusive, com um pórtico na sua entrada. Esse espírito era tão forte que podia ser observado na questão eleitoral, historicamente vinculado ao PTB, partido sempre vitorioso entre os representantes desse grupo que se destacou por suas lutas. Segundo Marcelo Gil, desse grupo se originou os “Funaristas”, famílias inteiras relacionadas aos operários dos caminhos de

³² Primeira denominação da localidade que também se chamou Estação Piratiny, Estação Ivo Ribeiro e Vila Olimpo.

ferro, que realocaram seus votos para o PDT na figura de Edidem Funari, político que representava o ideal trabalhista e chegou a ser eleito prefeito.³³

De acordo com o depoente, as gerações antigas falavam muito sobre essas memórias ferroviárias porque o trem era uma questão mais presente. As modificações em relação aos trens de passageiros que deixaram de chegar na década de 1990 e o fim da movimentação das diligências que ligavam a estação a outras localidades³⁴, provocaram o início do esquecimento dessa história. Aos poucos, ao longo do tempo, as pessoas deixaram de falar sobre isso e as lembranças ficaram esmaecidas, pois “o trem de passageiros dava uma outra dimensão ao trem”, perder o trem significou o silenciar de um passado. Diversos acontecimentos deixaram de ser contados, tal como a reunião dos comandantes militares da Revolução Federalista (1893-1895) na estação, com o objetivo de negociar e lavrar a ata preliminar para posterior aprovação e assinatura da paz. Uma decisão que foi “tomada ali, uma estação importante no trajeto [...] acredito que, atualmente, pouco se fala sobre isso”.

Outra questão que propiciou a redução e até mesmo o desaparecimento da vinculação do trem com Pedro Osório se deve à ausência da temática nas escolas. Marcelo Gil percebe claramente que muitos integrantes das novas gerações, que hoje estudam na escola básica, não sabem que o prédio da prefeitura foi uma estação ferroviária, em contrapartida às “gerações anteriores que tinham isso muito mais forte na memória”. Lembra da sua época de estudante e da amiga, filha e neta de ferroviários que costumava visitar na Orqueta, uma região da cidade que tinha forte ligação ferroviária. A casa dela era cheia de objetos relativos ao trem e possuía diversas fotografias expostas. Menciona a relevância desse assunto a ser explorado e trabalhado, pois “precisa ser mais falado, principalmente nas escolas” e as pessoas precisam saber “dessa história que, infelizmente, por diversos fatores vem até mesmo se perdendo”. De acordo com ele, o equívoco de interpretação sobre a origem da cidade de Pedro Osório é ensinado por professores nas escolas com base numa origem ligada a uma estância que não se localiza no local afirmado. Essa construção errônea da história acaba contribuindo para uma descontinuidade e certo silenciamento da trajetória ferroviária.

[...] Tomam como parâmetro a ideia que está registrada num livro, que Pedro Osório se originou de uma estância que nunca foi onde se imagina que seja.

³³ Eleito em 1996 para a gestão 1997-2000.

³⁴ A construção do ramal Jaguarão reduziu o uso das diligências em 1932.

Que tem um marco para se comemorar a estadia de um personagem histórico, que na verdade não esteve ali [...]. Então, é uma série de equívocos que vão sendo perpetuados ao mesmo tempo, que há um silenciamento do que de fato ocorreu, por uma falsa interpretação” (Marcelo Gil, 2023).

Na finalização da entrevista, fala sobre um terceiro aspecto coadjuvante no encadeamento do esquecimento e ruptura de um passado. Diante de todas as mudanças e limitações estruturais enfrentadas pela cidade, muita gente vai embora em busca de outras oportunidades. No que se refere a sua geração, ele foi o único que, basicamente, ficou em Pedro Osório. Assim como outros, estudou na Escola Técnica em Pelotas, mas optou por permanecer na “sua terra”. Muitos foram embora para outros estados e, por não estarem mais na localidade, perderam a vinculação e suas memórias deixaram de ser contadas. A seguir, um registro do professor Marcelo Gil ao longo do seu depoimento.

Figura 26 – Marcelo Gil



Fonte: Elabora pela autora (2023).

Entre lembranças e esquecimentos, na luta contra *Cronos*, esses dois exemplos que podem ser equiparados aos antigos “aedos”, atuam como personificação das vozes que ecoam pelo “Olimpo” no conflito entre memória e história. Seu Juca do Basílio, o “guardião da memória ferroviária” e Marcelo Gil, reconhecido historiador da cidade de Pedro Osório, propiciam discussões relevantes ao processo de construção do conhecimento histórico. Representam uma parcela de resistência ao tempo, cuja tendência é o silenciamento, seja ele consciente ou não. Claro que ocupam lugares diversos em seus respectivos lugares de fala, mas ambos acabam convergindo, de certa forma, em suas memórias e partilhando suas pesquisas. Seu Juca não se restringe a sua memória, faz muitas leituras, acessa fontes e conhece produções acadêmicas sobre a temática. Por sua vez, mesmo se utilizando das fontes de maneira crítica, o professor e historiador Marcelo possui um envolvimento afetivo e político³⁵ com a questão ferroviária. Frequentemente, os dois são consultados como suporte nas tentativas locais de preservação da memória e história da cidade, são “autoridades” nas leituras do passado e suas relações com o presente.

3.3. Passado e presente: uma contraposição de memórias.

*O futuro agarra sua mão
Será que é o trem que passou
Ou passou quem fica na estação?*

Oswaldo Montenegro

Os versos da música “Estrada Nova” inspiram uma reflexão que remete às temporalidades que traçam a escrita de uma cidade, ou seja, as diversas percepções e experiências humanas no espaço ocupado. O trem que passou sempre evoca memórias afetivas e saudade, mas a pergunta dúbia de Oswaldo Montenegro também se aplica ao “Olimpo da época dos trens”. Afinal, quem passou? O trem ou quem fica na estação? Aqui há uma contraposição de memórias. Um passado que ocupa as reminiscências de quem vivenciou o cotidiano ferroviário, seja como trabalhador, familiar ou usuário desse sistema que revolucionou os meios de transportes na

³⁵ Já acompanhou seu Edidem Funari no pleito eleitoral como candidato a vice-prefeito de Pedro Osório, pelo Partido Democrático Trabalhista (PDT).

segunda metade do século XIX. A visão de uma cidade que nasceu e pulsou a partir do apito do trem, mas que cedeu lugar ao futuro e aos novos traçados redefinidos por ele. Por outro ângulo, há um presente que esqueceu ou sequer foi informado dessa outra cidade adormecida pelo tempo.

Figura 27 – Eloah e sua sobrinha na Estação Basílio



Fonte: Acervo particular de José Eugênio A. Perez.

A imagem acima pertence ao acervo do seu Juca e foi registrada na Estação Basílio, na década de 1960. O trem de carga levava a mudança de Eloah da Silva Goulart e seus familiares de Bagé para Pedro Osório. Eloah³⁶ nasceu no interior de Pedro Osório, onde havia uma parada de trem, a Parada Cruz, e se criou viajando, pois o único transporte era o trem. Em sua família havia muitos trabalhadores ferroviários e, por isso, teve muito contato com a estrada de ferro. Por parte de mãe, seu avô era chefe de trem de carga, o tio mais novo, chefe de trens de passageiros e o mais velho era conferente da Estação de Rio Grande. Por parte de pai, o tio Raul era mestre de linha, tio Pedro feitor, tio Felizardo trabalhador de linha. “Papai também foi trabalhador da linha, mas pediu as contas para cuidar do pai dele [...] e depois

³⁶ Eloah da Silva Goulart, 79 anos, “tiete do trem”. Entrevista coletada por seu sobrinho Jocarlos Goulart Alberton no dia 18 de agosto de 2024, em Pedro Osório.

quando o pai dele faleceu, ele voltou a trabalhar na Rede” por algum tempo. A maioria dos primos de sua mãe também faziam parte da Viação Férrea: “o Álvaro, o Gilmar, o Cléo, o Fernando, o Jaime, todos ferroviários”. Quando passou a residir em Pedro Osório, passou a frequentar a Estação para ver o movimento e se identificou como outras moças que partilhavam do mesmo interesse, uma tiete do trem. Entre suas andanças e viagens conheceu Bira, maquinista que fazia a linha Rio Grande-Bagé e se tornou o seu amor.

A gente se conheceu na estação, ele estava com o trem dele parado, que ía para Rio Grande, dando cruzamento para o passageiro e eu ia para o Cruz, a gente só se enxergou ali. Depois, quando eu voltei, daí mais uns dias, era verão, nós íamos pra praia na ponte, eu e a minha turma de colegas e ele estava na beira da máquina, também indo para Rio Grande, a gente se viu mais uma vez. Depois, na próxima, outra viagem dele, ele estava parado esperando, também, o cruzamento e aí que a gente se aproximou e batemos um papo sentados na Praça da Estação. Aí depois a gente foi se vendo, fui a um baile no Flamengo, em Bagé, e lá a gente dançou e se namorou. Ele continuou vindo para cá, a gente namorou quatro anos, tivemos uma filha, que hoje está com quarenta e oito anos, e o namoro continua. Cinquenta e dois anos de namoro e eu considero um namoro (Eloah, 2024).

A narrativa de Eloah descreve a influência do trem na construção de relações sociais e amorosas da época. Suas palavras transmitem nostalgia e detalhes de uma época com “bastante movimento, times de futebol, o Ferroviário [...] era uma sede muito linda, cheia de troféus do time, eu não lembro que ano foi que prendeu fogo e destruiu”. Apesar de ter chegado na cidade no momento da reestruturação afetada pela ditadura, ainda conviveu com muitos ferroviários. O depósito havia fechado e vários trabalhadores haviam sido transferidos para diversos lugares dentro do Rio Grande do Sul e aqueles que ficaram, trabalhavam na estação. Suas lembranças tecem os fios que constituem a reconstrução de um passado existente dentro de si e compartilhado por pessoas do seu “tempo”. Aquilo que Izquierdo (2011, p. 11) define como “acervo de dados, o único que possuímos, o tesouro que nos permite traçar linhas a partir dele, atravessando, rumo ao futuro, o efêmero presente em que vivemos”.

No entanto, entre o passado e o presente surge uma conexão representada pelas memórias geracionadas, ou seja, pessoas que não vivenciaram o auge ferroviário, mas são capazes de construir reminiscências de certa forma herdadas a

partir das narrativas locais ou dos vestígios materiais que, lentamente, transformam-se em ruínas. A imagem do trem como uma “época dourada” se constitui tanto nas relações ausência/presença, substituição/evocação mimética, quanto na sua complexidade de signos, significados e significantes. O depoimento de Lucas³⁷ exemplifica essa forma de memória.

Compartilho de uma memória coletiva familiar, um tanto saudosista quanto a um passado (eu nunca soube exatamente quando) onde havia trens de passageiros e a ferrovia ainda prosperava. Muitas vezes ouvi minha família contar histórias dos trens, da Estação Ferroviária, da Cooperativa, de como a cidade era ponto turístico e havia hotéis e até um cinema em Pedro Osório. Por isso, cresci com a percepção de que a ‘era dourada’ da cidade já havia passado (Lucas, 2021).

Lucas, estudante universitário no curso de História, também é bisneto de dona Nadir, a senhora centenária que deixou seu depoimento para o projeto “Trem da Saudade”. Nasceu e conviveu diretamente com as narrativas ligadas ao trem e ao discurso de uma prosperidade perdida. Essa parcela mais jovem não se identifica diretamente com o passado ferroviário, mas ainda assim é capaz de apreender o “peso” desse “gigante de ferro” na construção de memórias locais. Ao conversar com o designer digital Augusto,³⁸ pode-se confirmar esse papel de coparticipação no processo de elaboração da dimensão geracional da memória. Conforme suas palavras, ao se remeter à infância na casa dos pais e aos seus vizinhos.

O que eu vejo e o que eu vi dentro da minha infância em Pedro Osório é uma conexão deslocada da cultura do trem, mas que ainda existe. Mais fortemente na infância, um presente em cima do imaginário das outras pessoas. [...] Eu vivenciei pessoas onde aquela cultura era muito presente. Algumas das pessoas mais importantes da minha vida, essas pessoas que eu compartilhava, que eu visualizava o dia a dia, elas tinham uma vivência em cima do trem (Augusto, 2021).

O relato dele carrega o olhar de alguém que deixou a cidade em busca de oportunidades na área acadêmica e profissional até mesmo fora do país. Mas, que sempre volta para o acolhimento do “lar” e desenvolve uma nova leitura do espaço por ele habitado, ainda delineado pelo esboço ferroviário. A cultura do trem está muito presente, tanto nas lembranças das pessoas que viveram isso, quanto nos fragmentos

³⁷ Lucas Fernandes, 22 anos, universitário que fez parte da coleta de dados realizada por meio do Google formulários em 2021.

³⁸ Augusto Gowert, Tavares, 26 anos, designer digital. Entrevista realizada com no dia 20 de novembro de 2021.

presentes no ambiente. Exemplifica com o pedaço de trilho ferroviário que escora a porta da sua casa, um fragmento deixado por uma antiga inquilina. A maioria dos seus vizinhos, antigos trabalhadores do trem, já não estão mais vivos. Dessa forma, um pouco da conexão afetiva que adquiriu acabou se perdendo e a lembrança marcante que guarda é o medo do trem. Sua avó morava nas proximidades da linha férrea e sempre que estava lá, tinha bastante medo da figura do trem quando o via passar. Enquanto as gerações anteriores corriam para encontrar o trem, Augusto fugia e se escondia. Essas memórias foram relatadas por ele durante a gravação do seu depoimento conforme registrado na imagem abaixo.

Figura 28 – Augusto Gowert Tavares



Fonte: Elabora pela autora (2021).

Por outro lado, não deixa de falar sobre a imagem que seus pais construíram, embora não tivessem uma ligação direta. Para eles, a cultura do trem é mais viva porque visualizaram Pedro Osório como um “lugar de potencialidades, um lugar onde as coisas aconteciam” por causa das trocas econômicas, sociais e culturais

proporcionadas pela ferrovia. “Implicava em novos estabelecimentos comerciais, em novos lugares para sair, festinhas diferentes”. No entanto, a saída das estruturas principais, a ausência do movimento nas estações e as recorrentes enchentes influenciaram em quesitos ruins para a cidade e essa situação acabou piorando a localidade.

Em determinado momento, desenvolveu uma certa frustração ao olhar para a cidade da sua infância, pois parecia que a Pedro Osório de que havia nascido “não era mais uma Pedro Osório cheia de sonhos”. Porém, com o passar do tempo, suas idas e vindas, o fizeram enxergar que a “cidade melhor” era construída em cima de uma conexão das pessoas que importavam a ele. A cultura do trem acabou se esvaindo no seu presente e observou uma cidade que está vivenciando o melhor momento desde que nasceu, com novas estruturas, ampliação de bairros e pavimentação. Para ele, o trem adquiriu outro significado.

Hoje a figura do trem que eu tenho, uma imagem que eu tenho em cima da cultura do trem, ela é um pouco pesada e é bastante vinculada a pessoas que trabalham e se hospedam no trem, as quais eu não gosto das atitudes. Então eu trago um certo olhar até mesmo preconceituoso em cima da visão do trem [...] Acaba me trazendo um sentimento não de esperança, mas de desgosto” (Augusto, 2021).

Todavia, a despeito dessa contraposição de percepção, o trem permanece por meio do que ele mesmo denominou “aura”, pois continua passando todos os dias na cidade e o apito se faz presente. “Às vezes inconsciente”, mesmo não tendo, necessariamente, uma relação direta, “o trem está lá”. Analisando todas essas questões em conjunto com uma derradeira conversa realizada com Eloah e Juca do Basílio,³⁹ dentro da temática aqui desenvolvida, pode-se responder que “passou quem fica na estação”. Ambos afirmam que “só quem viveu aquela época que sabe contar o que aconteceu, mas hoje são poucos os que ainda podem contar”. Essa é a narrativa da testemunha, mencionada por Todorov (2002) e Traverso (2012), a experiência que, por si, sempre será cercada pelo viés de “verdade”.

O silêncio da plataforma e do sino da estação “despachou” muitos dos que experimentaram o pulsar de chegadas e partidas no Olimpo. Aqueles que ficaram estão partindo e suas memórias fenecem na derrota para *Cronos*, enquanto o trem de carga segue seu trajeto apitando pelas madrugadas afora. As vivências do cotidiano ferroviário ficaram no passado e não existe a menor possibilidade de “resgatar” ou

³⁹Conversa informal realizada em Pedro Osório no dia 28 de setembro de 2024.

“restaurar” esse passado. No entanto, cabe à *Mnemosyne*, em sua dupla dimensão de atuação, contribuir para uma escrita da cidade e suas temporalidades, sob o “olhar” atento de *Clio*. Lembrando que memória e história “tem suas próprias temporalidades que se cruzam, se chocam e se entrecruzam constantemente” (Traverso, 2012, p. 55), mas, podem não coincidir entre si.

Conforme Bosi (1998, p. 418), “cada geração tem, de sua cidade, a memória de acontecimentos que permanecem como pontos de demarcação em sua história”. Os olhares e narrativas das pessoas que “testemunharam” as vicissitudes do trem indicam um período de movimento, prosperidade, trabalho pesado, luta e resistência. Tudo isso permeado pelo misto de felicidade, orgulho, sofrimento, saudade e tristeza. Muitas vezes, os relatos de experiências passadas adquirem uma perspectiva catártica inspirada pela “sensação de ruptura irreversível do passado com o presente e a perda de si” (Cavalcanti, 2010, s/p). Uma concepção de não haver um lugar para si e seu passado, “os tempos antigos” que não interessam aos jovens e à sociedade economicamente ativa. Ter um espaço de fala, proporciona o alívio de continuidade e participação enquanto sujeito histórico.

Já o discurso daqueles que não vivenciaram, mas cresceram com a construção de memórias geracionadas a partir do trem, externaliza uma impressão de cidade “obsoleta”. Por fim, ainda há o grupo que não tem a menor noção do contexto ferroviário, efeitos do distanciamento geracional, ausência de práticas de educação patrimonial e inserção precária da história local na rede básica de ensino. Em pesquisa anterior (Torres, 2014), os participantes afirmaram que passavam pelos lugares e nunca “enxergavam de verdade” ou “davam bola”, porque para eles, tratava-se “só de um monte de parede velha caindo aos pedaços”. Porém, ao final das atividades, compreenderam o significado daquelas ruínas como remanescentes da “cultura railway”, vestígios de uma “cultura do trem” escondida nas “entrelinhas” da cidade.

4 – REMANESCENTES DA CULTURA “RAILWAY”

*“[...] o trem, vem surgindo de trás das montanhas azuis, olha
o trem [...] fumegando, apitando, chamando os que sabem
do trem
Ói, é o trem, não precisa passagem nem mesmo bagagem
no trem
Quem vai chorar, quem vai sorrir?
Quem vai ficar, quem vai partir?
Pois o trem está chegando, tá chegando na estação.*

Raul Seixas

A música 'O Trem Das 7' simboliza metáforas e percepções existenciais do seu compositor. Uma evocação imagética de movimento e transformação representada na figura do trem. No entanto, esses versos permitem uma transposição para as discussões que envolvem o declínio das ferrovias e o silenciar dos sinos na estação de Pedro Osório. Para embarcar no “trem da memória” também não são necessárias passagem e bagagem, para aqueles que lembram da “serpente metálica” que adentrava às paisagens saudosistas do pampa.

Esse quarto e último capítulo discorre sobre os remanescentes da cultura “railway”, os caminhos de ferro. Mais precisamente, sobre os resquícios de um passado que podem ser observados no cotidiano citadino. Suas heranças materiais, seus usos, desusos e ressignificação dos lugares. Imagens de uma cidade que resiste ao esquecimento, perdida no “tempo que finge não ter existido, soterrado de lembranças” (Figueiredo, 2014, p. 94). Analisa as marcas deixadas na comunidade e levanta possibilidades de construção ou não de um patrimônio ferroviário com base no tecer das memórias do passado e do presente. Conexões, rupturas e percepções que despertam emoções aos que “ficam ou partem” da estação.

4.1. *Alethéa e Lesmosyne: a luta pela memória ferroviária*

As Musas trazem à luz e presentificam o que é, recolhendo-o por força de Memória e redimindo-o das trevas obliviais do Não-Ser — mas as Musas também presidem ao Esquecimento e impõem-no, quando assim querem.

Jaa Torrano

As musas Alethéa e Lesmosyne, conforme discussão desenvolvida no primeiro capítulo, personificam essa luta constante pelo direito de memória. Uma delas identificada como “revelação da verdade” e a outra como o esquecimento. Essas dimensões da memória são abordadas por Candau (2012) que fala sobre a necessidade de lembrar para não esquecer a si mesmo, mas que não deixa de mencionar que o esquecimento também pode ser “tranquilizador como o vinho de Helena¹, pode acalmar a dor” (p.127). Iván Izquierdo (2007) coloca o esquecimento como uma arte, por um lado lamentável, mas por outro como uma capacidade sábia. Compara seu efeito com a ação do tempo sobre as cidades, onde aos poucos as construções se desgastam, são substituídas, mas a essência permanece. Não há como sobreviver com a sobrecarga de informações e experiências, o esquecimento é parte de quem somos. No entanto, o embate entre lembrar e esquecer no âmbito da memória coletiva se torna mais complexo. Os diferentes discursos (Todorov, 2002) traçam os fios que tecem a história das cidades sobrepostas por suas temporalidades.

No que se refere à Pedro Osório, percebe-se um apagamento, natural ou não, da memória ferroviária. As narrativas expressam seu direito, dever e necessidade de lembrar e serem lembradas, não apenas por si, mas pelo grupo e sua contribuição local. Na busca por suprir essa demanda pela memória ferroviária, o jornalista Iram Lima,² atuante na imprensa local, produziu um breve documentário com o objetivo de transmitir, de forma leve, um pouco desse conhecimento para as novas gerações. Segundo ele, “muito já se falou sobre a importância da ferrovia, mas pouco se falou

¹ Refere-se ao episódio narrado na obra Odisseia de Homero, no qual Helena teria misturado uma “droga benigna” no vinho do qual bebiam para aliviar o sofrimento por meio do esquecimento.

² Filho do ex-prefeito Edidem Funari. Entrevista realizada por mim na cidade de Pedro Osório no dia 14 de dezembro de 2024.

sobre a influência dos ferroviários na comunidade”. A ausência de um espaço permanente da memória ferroviária contribuiu para o esquecimento desta trajetória. “Essa memória ficou um pouco perdida”; afirma a necessidade de “resgatar” o movimento que deu subsídios à construção de uma nova cidade denominada Pedro Osório. Um grupo que transformou o “seu trabalho em uma vivência social” e através disso impactou a localidade não apenas pelo viés econômico, mas também por meio da cultura e da política. Sua forma de ser, viver e se organizar impulsionou o pequeno povoado às margens do rio Piratini.

O documentário, intitulado “Nos Trilhos da Memória: histórias ferroviárias de Pedro Osório”, utilizou recursos da Lei Paulo Gustavo³ e contou com a participação do professor e historiador Marcelo Gil, do pesquisador e entusiasta do trem Juca do Basílio e da professora de Arte Darcimary Moraes. As imagens expostas na contextualização das narrativas pertencem ao acervo reunido pela professora Darcimary e ao acervo pessoal de Almira Uminski, esposa de seu Guaracy Uminski, proprietário do Bar Maracanã, que foi ponto de encontro dos ferroviários. Iram mencionou a experiência de ter “a honra de participar como jornalista, fazendo o roteiro e a edição”. O lançamento do documentário ocorreu no dia 6 de dezembro de 2024, no auditório da Escola Municipal de Ensino Fundamental Getúlio Vargas e se encontra disponível no canal de notícias e divulgações da cidade de Pedro Osório.⁴ Ao iniciarmos o percurso nos “trilhos da memória”, acompanhamos uma “viagem” voltada às reminiscências de um passado que se equilibra no jogo entre a história e a memória. As palavras da narrativa inicial passam uma imagem de mudança, progresso e movimento.

A história de Pedro Osório está profundamente ligada aos trilhos aos apitos das locomotivas que um dia cortaram suas paisagens. A partir da década de 1930, dezenas de famílias de ferroviários começaram a chegar à cidade, trazendo consigo, não apenas suas ferramentas de trabalho, mas também sonhos, culturas e o desejo de construir uma nova vida. Essas famílias transformaram Pedro Osório em um ponto pulsante de vida ferroviária, um local onde os trilhos desenhavam o horizonte e os horários dos trens marcavam o compasso do cotidiano (Trecho do documentário)⁵.

³ Lei Complementar nº 195/2022 voltada para a execução de ações e projetos culturais em todo o território nacional brasileiro.

⁴ Revista eletrônica pedroosorionet. Disponível em https://www.youtube.com/watch?v=L_H0Ldj10vw. Acesso em 09 de jan de 2025.

⁵ Trecho narrado por Pedro Luiz Guerreiro, que fez a locução do documentário.

No decorrer do documentário, Iram apresenta alguns locais remanescentes do período ferroviário, tal como a antiga Estação, “uma construção de logística avançada para época”, centro da vida comunitária do povoado, meio de ligação e comunicação com o Brasil e o mundo por meio do telégrafo instalado em 1893. Marcelo retoma o equívoco sobre a origem de Pedro Osório, anteriormente atrelada à Estância Paraíso, mencionando que, na realidade, o pequeno povoado teria sido impulsionado pelo movimento ferroviário. Juca destaca as contribuições e a vivência cooperativista. Darcimary fala de suas entrevistas e cita o Bar Maracanã, um local onde os ferroviários se reuniam após o trabalho “para conversar, discutir política e compartilhar as reivindicações de classe. Muitos dos frequentadores eram militantes do PTB, refletindo a força e o engajamento político da classe” (Iram, 2024). Essa movimentação possibilitou ao seu Guaracy Uminski seguir carreira política como vereador pelo PTB a partir da segunda legislatura da cidade, mais de uma vez. O “lendário” Bar Maracanã teria sido o marco da organização da greve de 1959, “um marcante movimento na luta trabalhista” e na história local.

Figura 29 – Reunião no Bar Maracanã



Fonte: Acervo em mídia digital cedido por Darcimary Moraes.

Por fim, a narrativa de encerramento discorre sobre a relevância de lembrar para não esquecer a trajetória ferroviária, “forma de preservar a identidade de Pedro Osório e de compreender as raízes profundas que ainda sustentam a cidade”. Destaca essas vivências como histórias de resistência e trabalho, vidas que ajudaram a construir com “suor e perseverança” o legado de uma cidade, que hoje guarda o “eco dos trens que partiram, mas nunca deixaram de fazer parte”. O reconhecimento e a iniciativa de não relegar o passado ferroviário ao oblívio, demonstra uma constante luta pelo direito a essa memória. Porém, “assim como é impossível lembrar-se de tudo, é impossível narrar tudo” (Ricoeur, 2018, p. 455). Não há como registrar cada detalhe de uma determinada época, faz-se uma reconstrução com base em fontes materiais ou relatos de testemunhas. Em lugares assolados por recorrentes cheias, o processo de manutenção de memórias e registros se torna ainda mais complexo.

No documentário, pode-se ver que, por escassez de imagens locais, fotografias de outros lugares próximos, como Pelotas e Rio Grande, foram utilizadas para ilustrar e dar contexto aos relatos. Outro aspecto interessante está relacionado aos participantes, pois todos vivenciaram parte do cotidiano ferroviário de Pedro Osório e carregam em suas palavras grande afetividade, saudade e anseio pelo direito de construção da memória ferroviária. Cabe ressaltar que não se trata apenas de uma memória restrita e local, mas de um ramal inserido na imensa linha ferroviária, cuja implantação não foi um acontecimento isolado e sim um advento que afetou milhões de brasileiros: “It has been part of daily life for generations as passengers, rail workers, or museum visitors”⁶ (Cooper, 2008, p.22). O estudo realizado por Cooper, que examina a relação cultural do Brasil com suas ferrovias, aponta os diferentes aspectos da influência do trem nas produções artísticas e nas conexões entre os atores sociais. Assinala a carência de produção sobre a vivência operária ferroviária e a necessidade de se trabalhar melhor as memórias pessoais construídas a partir das suas evocações individuais. Por meio dessas reminiscências, seria possível compreender os diferentes vínculos estabelecidos no encadeamento do processo de expansão ferroviária.

⁶ “Faz parte da vida diária há gerações como passageiros, trabalhadores ferroviários ou visitantes de museus” (Tradução da autora).

4.2. “Gigante Ferroviário”: para além do apito do trem

As ferrovias ocasionaram transformações não somente por sua existência física e “real”, desenvolvendo o transporte, propiciando ou impedindo a urbanização. Os trens passaram a adentrar a imaginação das pessoas, metaforicamente ou não, modificando a forma como estas se afinavam com o tempo, com a velocidade e seus estímulos e com o próprio espaço.

Maira Schmitz

A dimensão do trem apresentada por Maira Schmitz (2013, p.28) adentra a perspectiva do imaginário, conceito abordado anteriormente nas discussões teóricas de Sandra Pesavento (1995), Márcia Espig (2004) e Lucian Boia (1998). Uma ideia de imaginário ligada ao conjunto de representações alavancada pela “evocação e simulação” em seu caráter “infinito e onipresente”. Anteriormente, o objeto de representação, o trem de passageiros, era vívido e favorecia as diversas percepções fabulosas do “gigante ferroviário”. Nos dias de hoje, perdura apenas o delinear de memórias e imaginário de uma cidade oculta pelo tempo. Fragmentos espalhados e de certa maneira esmaecidos, mas ainda presentes nas percepções locais. Nas atividades de Educação Patrimonial desenvolvida com alunos da rede de ensino local⁷, o trem sempre aparecia de alguma forma nos relatórios dos percursos. Geovana representou uma Estação Férrea em forma de colagem para “mostrar que a história é feita de pequenos pedacinhos que precisam ser ajuntados” e Leandro desenhou uma maria fumaça e acrescentou em suas anotações:

O trem deixou a vida das pessoas mais fácil e fez a cidade crescer. Sabe aquele prédio velho que está caindo na esquina da Rua das Flores? Ali as pessoas compravam tudo e o trem entregava lá pra fora. Era só pra quem era ferroviário. Meu avô contou que às vezes o saco de batata rasgava e elas se perdiam pelo caminho. (Leandro Diniz, 2006).

No projeto interdisciplinar “Traçados Invisíveis de Pedro Osório”,⁸ cujo objetivo era trabalhar a relação de pertencimento, valorização da identidade e da cultura local, a figura do trem também se fez presente nos resultados. Por meio de fotografias e

⁷ Esse trabalho fez parte da pesquisa desenvolvida por mim no mestrado. Ver Torres, 2014.

⁸ Ver Torres; Botelho, 2015.

pinturas em telas, alunos registraram suas leituras e interpretações do espaço ocupado por eles. Os percursos contemplaram diversos lugares da cidade e o encontro com o trem se tornou um “evento memorável”. Embora a passagem do trem de carga seja habitual, muitos nunca o tinham visto de perto. As reações observadas variaram entre surpresa, medo, entusiasmo e alegria. A visita à ponte férrea atingiu o ápice quando o trem adentrou em sua estrutura metálica e parou por um tempo. Assim, puderam tocar, fotografar e analisar os detalhes como se o “gigante” fosse uma celebridade. Ingridi⁹ escolheu dividir sua experiência e acrescentou um olhar poético com o objetivo de transmitir uma sensação de movimento. Para ela, a cidade possuía “coisas que fazem uma grande diferença, coisas bonitas, antigas, lugares muito interessantes, como por exemplo a ponte do trem que é um lugar lindo e ao mesmo tempo histórico” e complementou seu relatório mencionando que esses lugares estão escondidos, invisíveis de certa forma, mas, mesmo assim são parte da cidade.

Figura 30 – Trem sobre a ponte no rio Piratini (pintura de Ingridi)



Fonte: Acervo do projeto “Traçados Invisíveis de Pedro Osório” (2015).

Seguindo na mesma linha de pensamento acerca imaginário, o carnaval, festa de longa tradição em Pedro Osório, viabilizou oportunidades de vivências e construções mnemônicas. Os blocos carnavalescos ocuparam as ruas, constituídos por músicos, muita imaginação e organização predominantemente masculina. A

⁹ Ingridi dos Santos, aluna do Ensino Fundamental, 2015.

Viação Férrea recebia homenagens por tudo o que representava na localidade e também pelo apoio aos blocos carnavalescos como o “Cordão dos Democratas do Ferroviário”, fotografado em frente ao depósito das locomotivas.

Figura 31 – Cordão dos Democratas do Ferroviário (1939)



Fonte: Acervo em mídia digital cedido por Darcimary Moraes.

No presente, os ferroviários ainda são lembrados pela Agremiação Gigante Ferroviário, fundada em 13 de julho de 2000 em “homenagem a classe ferroviária, já que muitos são filhos de ferroviários” (Beto Cunha).¹⁰ Lamentavelmente, a entidade não possui uma sede própria, o que dificulta a manutenção de um acervo e o acesso às informações e registros. A sala da residência do atual presidente, Vitor Alves Paiva, abriga instrumentos, fantasias, troféus e algumas fotografias desse grupo preocupado em preservar parte da memória e da história da cidade. Desde sua fundação, o Gigante Ferroviário adentra a passarela do samba com seu boneco gigante, representação da “classe ferroviária” e sua locomotiva, a “Maria Fumaça”. Seu estandarte reforça os símbolos da agremiação carnavalesca, demonstrados nos registros a seguir.

¹⁰ Entrevista realizada de forma remota em 20 de setembro de 2024. Carnavalesco que encerrou suas atividades com o Gigante Ferroviário em dezembro do mesmo ano.

Figura 32 – Símbolos da Agremiação Ferroviária



Fonte: Acervo de Rodrigo Netto.

A composição dos enredos não deixa de ressaltar sua homenagem aos trabalhadores ferroviários e o Gigante “faz questão de relembrar a história férrea em Pedro Osório” (Rodrigo Netto, 2016).¹¹ A letra cantada na passarela do Carnaval de 2020 remete ao imaginário do trem como inspiração de alegria, conquista e reminiscências do passado. Além disso, propicia uma interpretação de que a memória possui seu próprio tempo, pois a evocação de uma lembrança permite acessar imagens de uma outra época. O enredo de 2020 reivindicava a volta da Maria Fumaça e o direito de partilhar da “felicidade” proporcionada por ela: “volta Maria Fumaça. Trazendo alegria e me leva também. O tempo passou. Ninguém me levou no trem da alegria. Na nossa cidade ficou a saudade da velha Maria”. Em fevereiro de 2024, a letra enfatiza que “a emoção está no ar” e o “bloco da Nação Ferroviária” desfila com o objetivo de não relegar a contribuição dos ferroviários ao esquecimento. Diversas

¹¹ Matéria publicada na revista eletrônica pedroosorionet no dia 05 de fev de 2016. Disponível em https://pedroosorio.net/gigante_ferrovuario_segue_ensaios . Acesso em 13 de jan de 2025.

homenagens são feitas a esses trabalhadores, seja nas composições ou destaque no desfile da agremiação. Seu Milton Leal já foi homenageado pela agremiação carnavalesca e relata emocionado sua participação como maquinista, fardado e de quepe. Menciona os preparativos para o carnaval do ano que ocorreu a entrevista: “vou fazer D. Pedro II, já estou deixando costeletas, vou encrespar o cabelo e fazer uma roupa adequada”. Segundo ele, seria uma representação do “inventor da viação férrea com o pé em cima de um dormente e uma locomotiva atrás”. Seu Carlinhos também já participou diversas vezes e no Carnaval de 2025 fará parte da celebração que o homenageia como “ferroviário de tradição”. Em 2014, ele foi o maquinista da locomotiva que puxou o “trem da alegria” no desfile do Gigante Ferroviário.

Figura 33 – Carlinhos Bittencourt no desfile do Gigante Ferroviário (2014)



Fonte: Acervo de Luiz Henrique Lopes Bittencourt.

O imaginário do trem e suas representações, com certeza, ocuparam seus espaços na cultura local, mas outra dimensão que deixou suas marcas foi o Ferroviário Futebol Clube (FCC), fundado em 22 de maio de 1926. Apresentava uma estrutura ampla e contava com vários lugares de lazer, convívio social e apresentações culturais. O clube é mencionado por boa parte dos relatos em torno da ferrovia, não

meramente por sua tradição no futebol e sim pelo significado que adquiriu ao longo de sua atuação junto à comunidade. Seu Sidinei¹² era filho do maquinista que presidiu o clube durante algum tempo e recorda da “riqueza” que era esse “lugar que tinha tudo”. Ao visualizar uma fotografia, ele descreve os diferentes ambientes: no prédio de material (alvenaria) ficava o auditório para eventos, a parte de madeira com dois andares comportava a copa e o “ping-pong”¹³ embaixo e a sala nobre dos troféus e reuniões em cima. No cômodo seguinte, mais comprido, havia o jogo do bolão¹⁴ e ao fundo, os vestiários. Possuía quadras de vôlei e basquete, brinquedos recreativos como o jogo do sapo¹⁵, o campo de futebol e uma área arborizada.

Figura 34 – Ferroviário Futebol Clube (década de 1950)



Fonte: Acervo em mídia digital cedido por Darcimary Moraes.

A organização do time de futebol era feita em quatro categorias: infantil, juvenil, aspirante e primeiro quadro. Posteriormente, originou-se a categoria dos veteranos. A maioria dos jogadores era ferroviário, inclusive, em certos casos, os rapazes eram

¹² Sidinei Medeiros de Medeiros, 61 anos, filho de ferroviário. Entrevista realizada por Darcimary Moraes, 2008.

¹³ Jogo recreativo com raquetes e bolinha.

¹⁴ Espécie de boliche.

¹⁵ Um brinquedo que tinha um sapo de boca aberta e o objetivo era acertar a ficha na sua boca.

atraídos para jogar e acabavam trabalhando na rede ferroviária. Sidinei cita uma exceção, o jogador Mustafa, que nunca fez parte da categoria. Os torneios de futebol eram um “grande acontecimento”. As excursões chegavam de trem e, às vezes, os ânimos se acirravam entre integrantes dos times e entre as torcidas. Seu Milton Leal¹⁶ conta “que veio um time de Rio Grande jogar com o ferroviário, deu tanta briga no campo, que atrasou a excursão. Ela não pode sair às seis da tarde daqui porque o laço era tanto que o trem atrasou uma hora e tanto”. A rivalidade PI/FE, Piratini X Ferroviário, os dois clubes da cidade, “pegava fogo aos domingos”. Seu Alcides¹⁷ fala que “a dona Alvina era uma torcedora que pegava a sombrinha e dava no juiz, dava em todo mundo. Ela entrava no campo e fechava o tempo, passava a sombrinha. Ela era torcedora doente pelo Ferroviário”. Carregavam o orgulho de um time que levava a essência ferroviária. Nessa imagem, da década de 1940, o time chama atenção pelo uso de toucas e redes de proteção dos cabelos.

Figura 35 – Time do Ferroviário Futebol Clube (1941)



Fonte: Acervo em mídia digital cedido por Darcimary Moraes.

¹⁶ Entrevista realizada por Darcimary Moraes, 2008.

¹⁷ Entrevista realizada por Darcimary Moraes, 2008.

Sidinei relata de forma divertida um impasse provocado por conta do uso das toucas pelos jogadores. Segundo ele, um jogador foi cobrar pênalti e o “gorrinho” voou junto para a rede. O goleiro entrou para pegar o “gorrinho” com a bola na mão e o juiz deu gol. Esse acontecimento gerou uma boa discussão. Também menciona a rivalidade PI/FE e o quanto era intensa essa disputa. Certa vez, um desentendimento dele com o treinador do Ferroviário o fez sair do time e ir jogar no Piratini, seu pai ficou tão furioso que o “expulsou de casa”. Na verdade, percebe-se que esse conflito ultrapassou o campo de futebol e tomou um caráter social, uma classe trabalhadora versus um grupo mais ligado à elite. O Ferroviário era um espaço mais aberto e inclusivo, no qual as senhoras podiam fazer parte dos torneios de bolão e os negros podiam acessar as dependências e participar de suas atividades, algo que os outros clubes da cidade, como o Piratini por exemplo, só foram aprovar na década de 1990.¹⁸

Figura 36 – Reunião entre os membros da diretoria do Ferroviário (década de 1960)



Fonte: Acervo em mídia digital cedido por Darcimary Moraes.

¹⁸ Informação que aparece nos relatos orais e confirmada pelo jornalista Iram Lima.

A atuação do clube se expandiu por diversas esferas e suplantou seu objetivo inicial de recreação e lazer. Movimentou a vida social, trouxe experiências culturais e políticas que “diziam respeito aos interesses profissionais dos ferroviários” (Flôres, 2005, p. 367). A organização e gestão desse espaço possibilitou a construção de uma identidade, o fortalecimento de um grupo que desafiou os padrões e favoreceu uma memória coletiva. Seu acervo seria de grande valia para uma compreensão mais ampla sobre sua ação na comunidade local. No entanto, provavelmente no ano de 1962, um incêndio destruiu o salão principal da sede e reduziu às cinzas boa parte do seu patrimônio. Esse acontecimento se tornou uma incógnita pois as circunstâncias não foram esclarecidas. Sidinei relatou que se encontrava no cinema com a família, quando seu pai foi chamado e saiu correndo. Havia acontecido um jogo na tarde e tudo parecia normal quando saíram do clube. Ele menciona seu desespero ao ver o pai completamente desolado e no dia seguinte, ao invés de ir à escola, ficou auxiliando na busca por objetos em meio às cinzas. De acordo com ele “até hoje não se sabe se foi incêndio criminoso ou acidental”. Organizaram um mutirão para reerguer o clube, porém, o projeto não deu certo e seu pai largou a presidência. Não há registros de investigações ou maiores informações sobre esse incêndio ou recuperação do clube.

De acordo com os relatos, o clube nunca mais voltou a ser o mesmo, mas uma ata de 16 de abril de 1976 demonstra o interesse de sócios, simpatizantes e atletas do Ferroviário em reerguer o clube que se “achava encostado a mais de 4 anos”. Diante da escassez de fontes, levadas pelo fogo e em outros momentos pela água das enchentes, não há como definir o rumo da trajetória após o “acidente”. De alguma maneira, a sede funcionou no mesmo lugar até a década de 1980, quando o traçado da ferrovia foi alterado e a nova ponte ferroviária atravessou o espaço do campo do Ferroviário Futebol Clube, após a destruição da anterior na enchente de 1983. Atualmente, o pouco que restou se transformou em casa de moradia. A sede mudou para uma casa da Viação Férrea e, com a venda da propriedade, deixou de existir. O time atuou por algum tempo e contou com uma categoria feminina, “apesar da decadência da Viação Férrea, os funcionários mantiveram a tradição e o time Ferroviário” (Xavier, 2002, p.34). Em 20 de novembro de 2018, no Campeonato da Copa Vilmar Gomes Pereira, o clássico PI-FE foi reativado após oito anos em hiato. No momento, o time se encontra fora de atividade e seus registros espalhados em fotografias de acervos particulares.

4.3. Ruínas de pedra: heranças de uma cidade sobreposta

As populações e os costumes mudaram diversas vezes; restam o nome, o lugar em que está situada, os objetos mais resistentes. Cada uma das novas Clarisses, compacta como um ser vivo com seus odores e a sua respiração, ostenta como um colar aquilo que resta das novas Clarisses fragmentárias e mortas.

Ítalo Calvino

Em “As cidades invisíveis”, Ítalo Calvino desenvolve uma narrativa sobre Clarisse, uma cidade fictícia que fenece e renasce como um ser vivo em diferentes momentos. Uma representação simbólica de continuidade a partir de suas ruínas. Uma cidade que “pulsa” e sobrevive das memórias construídas no delinear de traçados muitas vezes tênues. Ruínas esquecidas pelas ruas ou construções ressignificadas pelo tempo são vestígios tangíveis de um passado que, de certa forma, ainda se faz presente. No entanto, não se trata da cultura material fechada em si mesma, mas sim da essência humana impregnada nas “coisas” manipuladas pelas pessoas. Afinal, “a cultura material é muito mais do que aquilo que fabricamos, utilizamos e, eventualmente descartamos. Ela é a própria humanidade. Não há humanidade sem cultura material” (Barcelos, 2009, p.33). Os bens culturais tangíveis são fragmentos que representam uma amplitude de informações passíveis de interpretação histórica.

A memória vista como dimensão do conjunto de bens culturais produzidos ou apropriados pelo ser humano constitui o que se denomina patrimônio cultural. Esse processo de patrimonialização se caracteriza como uma invenção social, pois a representação dos lugares, objetos ou manifestações é construída junto à sociedade (Prats, 2005, p.18). São expressões patrimoniais mutáveis ao longo do tempo e sujeitas aos novos significados designados pelas transformações conjunturais. Nesse sentido, entende-se como patrimônio cultural o conjunto de bens culturais com valor simbólico de identificação individual ou coletiva. Concebido como não “apenas o belo, o grandioso, o heróico”, mas como “também o corriqueiro, o cotidiano, e o simples” (Teixeira; Oliveira, 2009, p.53). Engloba vestígios de um passado vivenciado na memória do presente, cuja atribuição de valor está atrelada às relações que uma

comunidade desenvolve com seus bens materiais e imateriais. Borges (2007, p.58) interpreta o patrimônio como “uma forma de reanimar o presente através da atribuição de uma segunda vida a um passado inerte e longínquo”. Porém, não se trata de “informações mortas” ou de algo imposto, mas sim de uma reinterpretação dos traços históricos deixados pelos seres humanos, passíveis de reconhecimento por meio da relação entre memória e história.

Nessa linha de pensamento, as ruínas e as edificações do complexo ferroviário são heranças materiais de uma outra cidade de Pedro Osório, afetivamente chamada Olimpo do tempo dos trens. Inclusive, na pesquisa que desenvolvi no mestrado, voltada para educação patrimonial e ensino de História, o local e seu entorno foram citados como bens culturais por cerca de 38% dos entrevistados.¹⁹ Além disso, entre os quatro roteiros traçados e percorridos com alunos do Ensino Fundamental e Médio, com base na relevância dos bens culturais identificados por um grupo de 61 pessoas da comunidade, o complexo se destacou nos relatórios finais. A antiga estação férrea é mencionada diversas vezes como patrimônio na fala dos entrevistados e “imortalizada na expressão *sim senhor da música Maria Fumaça*, de Kleiton e Kledir” (Iram, 2024). Essa música, lançada em 1980, teria sido uma forma de registrar as reminiscências da infância dos compositores.²⁰

Essa maria fumaça é devagar quase parada
 Ô seu foguista, bota fogo na fogueira
 Que essa chaleira tem que tá até sexta-feira
 Na estação de Pedro Osório, sim senhor.

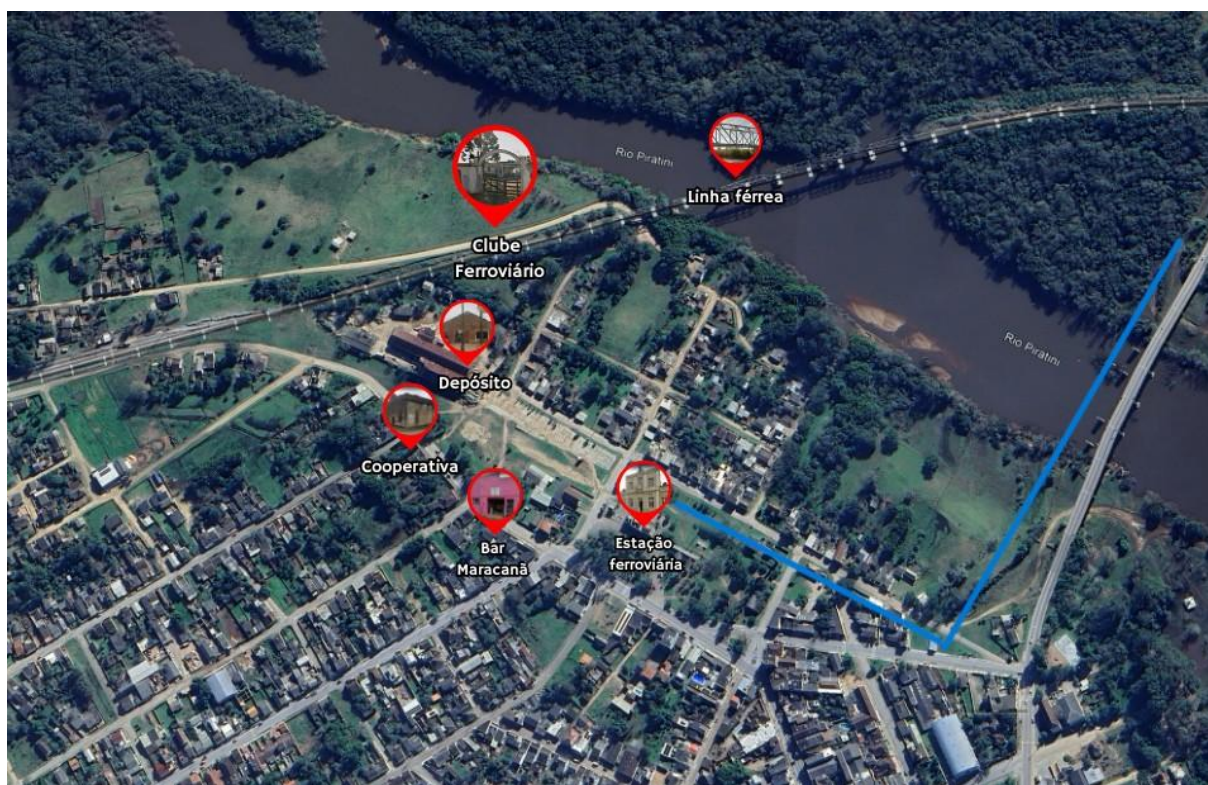
O complexo ferroviário ocupa uma área demarcada pelo mapeamento urbano como centro de Pedro Osório. Atualmente, seus remanescentes contam com a Estação Férrea (1887) e os alojamentos dos trabalhadores ferroviários nas suas proximidades; as ruínas da Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul (1930) e sua farmácia; a ponte férrea que cortou o campo do Ferroviário Futebol Clube; as ruínas do depósito das locomotivas e a linha férrea que foi desviada na direção do Orqueta. Nesse bairro se encontra o prédio abandonado da estação nova (1983), local de manobra dos trens de carga que cruzam a cidade. No mapa a seguir, pode-se ter uma ideia geral da localização de alguns destes locais e da casa

¹⁹ Dados disponíveis em Torres, 2014, p. 87.

²⁰ Segundo texto escrito por Kledir Ramil, no jornal Zero Hora de 12 de dezembro de 1999.

onde funcionou o famoso Bar Maracanã, citado anteriormente. A rota do traçado original da ferrovia foi representada de forma aproximada em azul.

Figura 37 – Localização dos lugares relacionados à ferrovia



Fonte: Adaptação de Nick Pastorini Torres, a partir do Google Earth.

A antiga Estação, prédio centenário em estilo neoclássico, chama atenção por sua estrutura e se destaca em sua imponência. Muitas memórias são evocadas em torno dessa construção que, aos poucos, vai perdendo suas características originais pelas dificuldades de preservação. Os relatos a descrevem como o “coração pulsante” da cidade, contam suas experiências vividas ali e destacam a relevância de mantê-la: “minha mãe me levava lá”; “esse lugar me traz muitas lembranças”; “tenho recordações maravilhosas da estação”; “eu adorava ir ver as pessoas na estação”; “guarda a herança do nosso passado”; “é a nossa história e a da nossa família que está ali”; “símbolo de uma época ferroviária”. Esses fragmentos traduzem uma preocupação com o futuro do prédio que, além das transformações passíveis pelo desgaste natural, já “sobreviveu” a quatro grandes cheias do rio Piratini. No registro mais recente se observa a necessidade de cuidados.

Figura 38 – Prefeitura Municipal de Pedro Osório



Fonte: Elaborada pela autora (2024).

Um pouco mais adiante, o que resta da outrora movimentada Cooperativa é motivo de preocupação para os moradores próximos devido ao risco de desabamento e sua utilização por dependentes químicos. Encontra-se em situação de abandono desde que um incêndio danificou suas estruturas logo após o encerramento de suas atividades. No ano de 1997, um movimento local deu origem a um projeto que visava sua recuperação e transformação em Teatro Municipal. O jornal de circulação local, “A Opinião”,²¹ publicou uma matéria sobre a mobilização da comunidade em conjunto com a Secretaria de Cultura e suas tratativas com a SEDAC/RS (Secretaria Estadual da Cultura) e IPHAE (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado) para a realização desse projeto de cunho cultural e social. No entanto, segundo Maria Fernanda Botelho,²² ex-técnica em edificações da Secretaria de Obras da Prefeitura Municipal de Pedro Osório, no ano de 2001, o IPHAE desconsiderou o projeto sob a alegação de que o prédio não tinha relevância patrimonial.

²¹ A Opinião, Pedro Osório, 29 abr. 1997.

²² Trecho do depoimento realizado para minha pesquisa de mestrado em 26 de mar de 2014.

Figura 39 – Registro do movimento pelo Teatro Municipal



Fonte: A Opinião, Pedro Osório, 29 abr. 1997.

Apesar da mobilização, nada foi feito devido à concepção, muitas vezes equivocada, do que deve ou não ser preservado. Uma ideia ainda atrelada ao antigo conceito de patrimônio, no qual a participação dos grupos interessados é deixada de lado e uma “autoridade”, externa ao processo, decide o que será mantido ou excluído da memória e da história. Castriota (2009, p.11) discute estas questões relacionadas ao patrimônio, que deixa de ser restrito ao passado e ocupa lugar no presente e futuro das cidades, no planejamento urbano e do meio ambiente. Também menciona o papel dos diversos agentes na validação dos seus espaços simbólicos, ou seja, a construção social do patrimônio. Inclusive, uma responsabilidade das gestões locais que desconsideram a necessidade de práticas patrimoniais locais e relegam tais decisões aos órgãos que ainda são “engessados” por um certo padrão ultrapassado de compreensão. Graças a esses entraves, as condições atuais da Cooperativa são extremamente precárias e, muito em breve, não restará mais nada.

Em 2014, um novo movimento pela cultura destacou a necessidade de um Teatro em Pedro Osório. Nessa ocasião, tive a oportunidade de participar de algumas reuniões que agregaram diversos interessados na casa da professora Auta Inês,²³ ex-secretária municipal de cultura em 1997, autora do projeto anterior. Em sua justificativa, ela fala sobre a importância das pessoas ocuparem seus espaços e o quanto a região toda seria beneficiada com a conquista: “ Bem vindo seja o teatro ao

²³ Já mencionada como participante na coleta de dados para o presente trabalho.

nosso município! [...] Brindemos também ao resgate da memória dos ferroviários, simbolizada pela preservação do prédio da Coopertativa e da Pharmácia”.²⁴ Infelizmente, devido aos motivos já mencionados, a mobilização não alcançou sucesso e o destino da construção permaneceu o mesmo, o abandono.

Figura 40 - Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul (1930)



Fonte: Elaborada pela autora (2024).

Na mesma situação, anexa ao prédio da Cooperativa, com acesso pela rua lateral, as ruínas da “Pharmacia” com “PH” como é identificada pela comunidade, tem suas estruturas tomadas pelo mato. No passado fez parte da “maior rede de farmácias do Rio Grande do Sul, com o objetivo de atender com a maior eficiência e rapidez aos associados” (Perez, 1998, p.96). Realizava atendimentos e fornecia medicamentos aos associados e seus dependentes alocados ao longo das redes ferroviárias. Em 22 de março de 2014, o local foi cenário do “Projeto Paisagem Líquida”²⁵, que consistiu em intervenções poéticas dos lugares esquecidos e invisibilizados no espaço urbano

²⁴ <https://pedroosorio.net/da-necessidade-de-um-teatro-em-pedro-osorio>

²⁵ <http://paisagemliquida.blogspot.com/2014/>

de Pedro Osório. As idealizadoras da proposta, as artistas²⁶ Anieli Martins e Naita Meireles, organizaram um chá de outono em suas dependências com o objetivo de criar novas relações com o espaço ocioso e impulsionar novamente o movimento pró-teatro da Cooperativa. Esse evento reuniu músicos, poetas, artistas visuais, o grupo de Teatro Sátiros, vizinhos do prédio, alunos, professores e curiosos que por ali passaram. Todos foram convidados a se expressar por palavras, música ou gestos na companhia de um chá. A ocupação desse espaço reavivou memórias em torno da ferrovia.

Figura 41 – Antiga farmácia da Cooperativa



Fonte: Elaborada pela autora (2024).

As duas estruturas são resquícios de rememoração do que foi e agora deixou de ser, são “vetores da memória”, cujo conhecimento “se faz justamente pelo fragmento que apesar de mutilado, conta com seu peso de representação” (Pontes,

²⁶ Ambas descendentes de ferroviários.

2010, p.46). Esses fragmentos guardam a essência e as marcas de uma vivência ferroviária situada em algum momento no tempo, plausíveis de interpretação e construção das representações identitárias. Não se trata apenas de edificações fechadas em suas constituições materiais, mas sim das diferentes relações entrelaçadas pelas pessoas que vivenciaram as diferentes temporalidades da cidade. Embora tenham feito parte das tentativas locais de preservação e propostas de novas utilizações, seu destino, aparentemente, será o mesmo do antigo hotel Piratiny, ponto de hospedagem de passageiros de trem, do qual nada mais resta, “apenas o terreno vazio com alguns vestígios da sua demolição e o completo esquecimento dos que por ali passam todos os dias” (Torres, 2014, p. 119). A imagem seguinte é um registro feito do hotel antes da demolição do prédio em 2012, cujo espaço continua vazio no presente momento.

Figura 42 – Antigo Hotel Piratiny



Fonte: Elaborada por Carlos Antonio Aires.

As permanências e rupturas estruturais de uma cidade estão diretamente ligadas ao tempo, o que “a todos devora”, como havia discutido anteriormente, que nos remete a *Cronos* e sua execução em derrotar a memória e a história. A ação do

tempo fragmenta as estruturas materiais, tanto pela sua falência natural quanto pela finitude humana. “Épocas” vem e vão, contextos diversos definem o que deve ou não ser preservado. Em muitos casos, o “cenário” é adaptado ao uso de novos “atores” e suas representações dominam a percepção da cidade vivida. A ocupação humana é o que dá sentido aos lugares, no senso comum se “não serve para nada, deve ser destruído para dar lugar à modernidade”. Essas palavras, com pequenas distorções, foram proferidas por moradores das proximidades da Cooperativa e da farmácia.²⁷ Vozes de um discurso que proclama a cidade voltada para o futuro e a construção de uma imagem moderna, sem mostrar suas rugas ao envelhecer (Figueiredo, 2014, p. 101). Em contrapartida, o discurso da memória entra na disputa pelo seu direito de partilhar os espaços urbanos.

A situação de abandono acelera a degradação, mas a ocupação dos lugares desprovidos de seu sentido original, propicia uma nova relação e maior resiliência ao tempo. A exemplo disso, o complexo ferroviário, composto pelo prédio da antiga estação e demais estruturas em seu entorno, embora apresentem alguns problemas de manutenção, ainda resistem. Sua conservação se deve à utilidade definida pela administração municipal, na qual secretarias e repartições públicas foram alocadas nas casas de hospedagem dos funcionários da linha férrea e na antiga Dorbrás.

Figura 43 – Estruturas ferroviárias ocupadas pela administração municipal



Fonte: Elaborada pela autora (2024).

²⁷ Em visita ao local, por estar com uma câmera na mão, a vizinhança pensou que eu fosse da imprensa.

Além desses prédios, duas casas também resistiram ao tempo, à fúria das águas e às reconfigurações urbanas. Uma delas é a casa do gerente da Cooperativa, situada ao lado da sede do armazém. Em algum momento se transformou em escola infantil e há alguns anos se tornou residência de uma família. Um registro, feito no auge da Cooperativa, mostra seus funcionários reunidos em frente à casa, em conjunto com o veículo de tração animal utilizado na entrega de mercadorias aos associados. De acordo com os depoimentos, um dos animais que puxava a carroça se chamava “Marimbondo” e era muito conhecido na comunidade.

Figura 44 – Funcionários da Cooperativa em frente a casa do gerente (s/data)



Fonte: Acervo particular de Alcides Corrêa Vargas.

A outra casa, localizada nas proximidades da antiga Dorbrás, estava ocupada por uma família na ocasião do levantamento feito para a pesquisa.²⁸ Os moradores, solícitos e sorridentes me convidaram a entrar e conhecer o interior da sua residência. Viviam em outro município próximo, mas devido às dificuldades, decidiram se mudar. De acordo com eles, a administração municipal permitiu que ocupassem aquela casa,

²⁸ Visita realizada em 20 de novembro de 2021.

que teria pertencido ao “chefe da ferrovia”. Ficaram felizes em ter um lugar para morar e, ao mesmo tempo, “dar vida” ao prédio que estava fechado e abandonado. Mostraram-me todos os detalhes da casa e falaram sobre a necessidade de preservar uma “coisa do passado que fez parte de uma história tão importante como a ferrovia”. Também me levaram para “espiar” o porão e conhecer a caixa d’água de ferro no quintal, estrutura remanescente da ocupação ferroviária. Conforme informações levantadas por Juca do Basílio, essa construção seria a residência dos chamados bombeiros. Funcionários com a incumbência de “abastecer a caixa com água proveniente da bomba instalada junto à captação no rio Piratini, fundo do Campo do Ferroviário, hoje no local um mato de Bambu”.²⁹ Além das locomotivas, essas águas também abasteciam os depósitos e as estruturas do parque de manobras.

Figura 45 – Antiga casa dos “bombeiros” da ferrovia



Fonte: Elaborada pela autora (2021).

Esses remanescentes materiais da cultura *railway* são parte de um passado ferroviário que está ficando cada dia mais tênue na memória e na história de Pedro Osório, antiga Olimpo do “tempo dos trens”. Suas estruturas estão sujeitas ao

²⁹ Juca do Basílio. Informações coletadas via Whatsapp no dia 19 de fevereiro de 2025.

desgaste natural, recorrentes enchentes e ausência de políticas patrimoniais locais. O impacto das cheias do rio Piratini sobre o patrimônio é descrito pelo frei Vacaria,³⁰ que menciona como a força das águas transformou as construções em ruínas: “pesadas estruturas metálicas lançadas a centenas de metros (...) verdadeira massa de água precipitou-se durante a noite sôbre a localidade. Em poucos minutos só restavam escombros” (Vacaria, 1960, p. 13). Em sua crônica da enchente, Manoel Magalhães (1992, p. 12) define o rio Piratini como “um silencioso inimigo” que cobrou do “homem a perda do seu próprio referencial”, causando destruição e transformações pelas ruas da cidade. As palavras dos autores demonstram o papel das enchentes nas construções humanas, marcas que ficaram nas fachadas dos prédios, ruínas e ausência de estruturas que não resistiram a chamada “Guerra Silenciosa”.

Figura 46 – Registros da enchente de 1983



Fonte: Acervo pessoal de Fernanda Botelho.

³⁰ Escreveu o relato sobre a enchente de 1959.

A chuva torrencial do dia 15 de fevereiro de 1983 expandiu as margens do rio Piratini e a cidade foi parcialmente destruída. Caldas (1990, p. 114) menciona que essa enchente, comparada a de 1959, não atingiu proporções tão catastróficas, mas contribuiu para mudanças nos hábitos dos residentes locais. Muitas casas foram atingidas e a ponte férrea caiu pela segunda vez. As construções próximas ao rio perderam o valor e a cidade procurou se expandir para as áreas mais altas. Posteriormente, a enchente de 1992 deixou a cidade completamente arrasada e sem condições de enfrentar suas perdas. Segundo reportagem exibida pelo RBS Documento,³¹ dos treze mil habitantes de Pedro Osório, na época dividida entre Cerrito e Olimpo, dez mil ficaram desabrigados. Esses impactos abalaram as estruturas do patrimônio ferroviário e muitos lugares se reduziram à ruínas. Além dos danos materiais, propiciaram um pensamento voltado à reconstrução e preservação do que seria considerado de utilidade imediata à sobrevivência, pois bens culturais não são prioridade em momentos de calamidades.³²

Por outro lado, a gestão dos bens culturais da cidade não ocupa um lugar significativo no planejamento das administrações municipais ou nos projetos elaborados pelos diferentes ocupantes de cadeiras no Legislativo. Embora a Lei nº 2245/2005, disponha sobre o patrimônio cultural de Pedro Osório e do Conselho Municipal de Patrimônio Cultural, não encontrei evidências da atuação efetiva desta legislação. O teor da lei define o conceito de patrimônio cultural e destaca a competência do Poder Executivo no enquadramento, valorização, proteção e processo de tombamento dos bens sob sua jurisdição. Por fim, trata da criação do conselho que, de acordo com o artigo 14:

Será o órgão de assessoramento e colaborador a administração municipal em todos os assuntos relacionados com o patrimônio cultural, cabendo-lhe opinar sobre inclusão de bens na lista do livro tombo do município, fazer sugestões, dar pareceres em pedidos para demolição e qualquer outros aspectos sobre imóveis que tenham significado para a identidade cultural do Município, do Estado e da Federação (Art. 14 da Lei nº 2245 de 31 de dezembro de 2005).

³¹ Documentário gravado em 28 de abril de 1992, quinze dias após a enchente. Disponibilizado pela Revista Eletrônica pedroosorio.net em <https://www.youtube.com/watch?v=mrceWdnuPGY>. Acesso em 10 de fev de 2025.

³² Uma discussão bem atual, diante do cenário catastrófico das enchentes enfrentadas pelo Rio Grande do Sul em 2024. As águas invadiram acervos e destruíram bens culturais em diversas cidades.

A lei menciona que o Conselho Municipal do Patrimônio Cultural deve ser composto pelos membros designados dentro das seguintes representações: dois da secretaria de educação e cultura; um da secretaria de obras; um da ACIPO (Associação Comercial e Industrial de Pedro Osório); um do COMUDE (Conselho Municipal de Desenvolvimento) e dois das entidades culturais da comunidade. Entretanto, com base nas averiguações realizadas, não há indícios da organização deste conselho. Apenas existe um Conselho de Cultura, de maneira geral, sem especificar Patrimônio.³³ No que tange aos bens ferroviários, toda vez que fiz algum questionamento, surgiram as mais diversas respostas: “não sabemos o que fazer”, “esse patrimônio é federal e não nos pertence”, “não somos uma cidade ferroviária”, “dá muito trabalho mexer com isso”, “temos prioridades”. Interessante lembrar que parte das construções ligadas à ferrovia, estão ocupadas pela administração municipal. No entanto, não há um projeto junto ao órgão competente para a valoração dos bens ferroviários.

A Lei 11.483/2007 atribuiu ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) a responsabilidade de receber e administrar os bens oriundos da extinta Rede Ferroviária Federal (RFFSA), inclusive zelar pela sua guarda e manutenção. Desde então, a Instituição menciona estar realizando um processo de inventário dos bens ferroviários, a fim de definir quais são detentores de valor histórico, artístico e cultural. Conforme manual técnico do IPHAN, “a preservação da Memória Ferroviária, preponderante cultura do povo de uma região, deve ser entendida com suas especificidades, importância local e visão de rede cultural” (Manual Técnico do Patrimônio Ferroviário, 2010, p. 27). A autoridade de gestão sobre os bens ferroviários fica explícita na redação do manual, inclusive a posição de mudança de paradigmas que considera a representatividade e a “forte presença do trem na memória e imaginário da população”. No entanto, o Brasil passou por uma recente tendência de apagamento intencional de memórias, período no qual o IPHAN sofreu um certo impacto. Já, no contexto atual, a reorganização e restabelecimento da sua estrutura visa “popularizar” e diversificar sua atuação.

³³ Informação repassada pelo Gabinete da Prefeitura Municipal de Pedro Osório ao Juca do Basílio e confirmada por Fernanda Botelho, ex-técnica em Edificações da Secretaria de Obras em 19 de fevereiro de 2025.

Em contato recente³⁴ com a superintendência do IPHAN no Rio Grande do Sul, a coordenação técnica me informou que desconhece projeto ou processo em seu âmbito para inclusão da estação ferroviária (1887) ou qualquer outra edificação de Pedro Osório na lista do patrimônio ferroviário prevista na portaria IPHAN Nº 17, de 29 de abril de 2022. Essa norma dispõe sobre os critérios de valoração e o procedimento de inscrição de bens, visando à proteção da memória ferroviária. Da mesma maneira, entrei em contato com a administração municipal de Pedro Osório que confirmou a ausência de convênio ou projeto protocolado junto ao IPHAN com a finalidade de inventariar os bens. Atenciosamente, o arquiteto responsável pelo setor me esclareceu que havia somente um “processo de requisição junto à SPU (Secretaria do Patrimônio da União) para doação de áreas da extinta RFFSA”³⁵ à Prefeitura, mas sem deferimento. Sendo assim, o destino desse patrimônio, “a cada dia mais deteriorado, aos poucos desaparecendo”³⁶ permanece incerto e, provavelmente, fadado ao tombamento, em seu sentido literal.

A destruição dessas estruturas equivale ao apagamento de representações de uma memória que, apesar de não fazer parte do contexto atual, ainda se faz presente. Segundo Novais (2013, p. 3), a “ausência de registros de memória de uma cidade e também de instituições que cuidem desses (...) está diretamente relacionada ao seu desenvolvimento, a sua valoração e, portanto, ao sentimento de pertencimento”. A utilização dos resquícios materiais da ferrovia vai além de “testemunhos” e vetores da construção de memória, pois são aportes para o ensino de história local e suas inserções à nível macro (Torres, 2014). A exiguidade de políticas públicas em torno da preservação da memória e do patrimônio ferroviário de Pedro Osório facilita a vitória de *Cronos*, o tempo devorador de vidas e vivências.

O medo desse apagamento é evidenciado nas vozes dos entrevistados mencionados ao longo deste trabalho, seja por palavras ou emoções transmitidas. Na minha pesquisa de mestrado, na qual trabalhei com jovens, o mesmo apelo pela preservação da memória e seus lugares se fez presente após os percursos de (re)conhecimento da cidade. A diferença básica entre os grupos é que os mais velhos viveram aquela época e conheceram o auge do cotidiano que movimentou aqueles espaços, possuem a experiência das “imagens da cidade vivida” (Rocha, Eckert,

³⁴ E-mail recebido em 17 de janeiro de 2024.

³⁵ Arquiteto Milton Marcolin.

³⁶ Juca do Basílio em 19 de fevereiro de 2025.

2010, p. 85); por sua vez, o olhar rápido dos jovens enxerga apenas ruínas, uma percepção que se modifica quando esse olhar é educado a observar com cuidado, pois “o passado de Pedro Osório está nos olhos de quem está no presente” e “(...) ainda é vivo nas paredes” (Nathalia).³⁷ Essa é a escrita de uma cidade que não é perfeita, mas que se escreve “por linhas tortuosas, descontínuas, inacabadas” e que precisa “ir além do que os sentidos apreendem (Possamai, 2010, p. 209). Ao se percorrer as ruas que perpassam o núcleo inicial da antiga Vila Olimpo, uma percepção mais elaborada, permite a leitura dos remanescentes de uma cidade ferroviária.

³⁷ Palavras utilizadas pela Nathalia, aluna do Ensino Médio. Ver Torres, 2014, p. 103.

CONCLUSÃO

A viagem não acaba nunca. Só os viajantes acabam. E mesmo estes podem prolongar-se em memória, em lembrança, em narrativa.

José Saramago

A viagem pelos trilhos do “trem da saudade” explorou os traçados de uma cidade delineada pelos fios entretecidos da história e da memória. Muitos dos viajantes, que concederam suas memórias para a construção das narrativas presentes ao longo deste trabalho, desceram em sua derradeira estação e se tornaram somente lembranças. Entretanto, suas vozes ainda ecoam na escrita de uma Pedro Osório escondida, a antiga Olimpo, que pulsou ao ritmo da máquina que reescreveu sua história.

No passado, o som da “Maria Fumaça” ditou o compasso de um certo lugarejo bucólico e o tilintar dos sinos na Estação Piratiny marcou o ir e vir de dezenas de viajantes, carregados dos mais diversos tipos de bagagem. Hoje, o apito dos trens de carga evoca as lembranças de uma cidade perdida na névoa de suas temporalidades. Imagens que se materializam nos fragmentos da memória, como se fossem parte de uma realidade congelada. Recordações afetivas de um passado próspero e movimentado pelo “gigante metálico” que atravessou os lugares mais inóspitos e inspirou narrativas.

Narrativas que possibilitaram analisar a cidade enquanto palco das relações entre memória e história na construção de uma identidade ferroviária. Uma das principais preocupações no processo de pesquisa, foi deixar clara a separação entre os dois conceitos, a fim de evitar que a memória fosse utilizada como sinônimo da história. Ambas se ocupam do passado, articulam-se e até mesmo se complementam em vários momentos, porém, não opostas. A metáfora por meio das figuras mitológicas de *Mnemosyne* e *Clio* procurou esclarecer, de forma mais simples, as discussões teóricas acerca do tema. Elas combateram *Cronos*, a personificação do tempo, da morte e do esquecimento, mas cada uma em seu devido lugar.

As discussões teóricas iniciais permitiram um aprofundamento em torno de todas as questões que envolvem as vivências citadinas e suas sinapses cotidianas. Candau (2012) serviu como aporte para discutir a ruptura conceitual entre memória e história, mas Traverso (2012) apontou os riscos desta oposição radical, por não haver incompatibilidade entre as duas. Conforme a linha de pensamento seguida na presente pesquisa, as duas concepções não são antagônicas. O primeiro utiliza uma abordagem que favorece o discernimento e a depuração conceitual, com o objetivo de não permitir que reminiscências tomem o lugar da história. O segundo, encarregou-se em demonstrar que, uma e outra, complementam-se na interação que propicia o campo de tensões necessário à escrita da história e à construção da consciência histórica.

Além de ser mais atrativa, a memória perpetua uma sacralização indispensável ao discurso comemorador e à pretensão de verdade, com base na credibilidade da testemunha. A narrativa conquista pelas lembranças emotivas e pelo ato da experiência, algo que facilita a preponderância e a substituição da história pela memória. Tal prática é comum nos lugares pequenos e afetados pelas cheias dos rios, como é o caso da cidade de Pedro Osório, arrasada diversas vezes pelas águas do rio Piratini. Uma força em fúria que carrega tudo pela frente e não deixa espaço para as pessoas se preocuparem com seus pertences.

O abandono e a perda dos referenciais contribuíram para a construção de memórias a partir de uma vivência do trauma. A água que levou os objetos, também carregou memórias que poderiam ser evocadas pelas relações estabelecidas entre os habitantes e sua cultura material. Desta maneira, lembranças e esquecimentos tomaram outra direção, tanto pela ausência das fontes, quanto pelo direito de silenciar. Essa ideia pode ser fundamentada a partir das discussões realizadas por Jelím (2002) acerca da limitação da comunicação e do testemunho, com a finalidade de aliviar a dor por meio do oblívio das marcas geradas pelo trauma. Sendo assim, há uma probabilidade de omissões ou substituições no encadeamento mnemônico dos entrevistados.

No entanto, apesar dos percalços aqui mencionados, o cruzamento das informações disponibilizadas pelas fontes materiais e imateriais, propiciou a leitura de uma cidade que parecia relegada ao esquecimento. Após a finalização da análise, considero que a Olimpo do “tempo dos trens” não foi completamente sobreposta pelo presente. O silenciamento dos sinos na estação de passageiros não apagou a

construção de uma identidade ferroviária que foi prevalecente no passado, mas ainda ressoa na atualidade. Sem exceção, os depoimentos confirmaram que Pedro Osório é uma cidade ferroviária, que surgiu e se desenvolveu em torno do trem. Tais palavras foram proferidas com orgulho, satisfação e certo pesar pela obliteração das memórias ferroviárias.

A implantação das ferrovias carregou consigo um processo de transformação das percepções de espaço, tempo e velocidade. De maneira tangível, marcou a modernidade enquanto produto direto da industrialização do século XIX. O trem interligou lugares, pessoas e adentrou as vivências cotidianas, possibilitando novos traçados urbanos fora dos grandes centros. Por conseguinte, mudou a conformação social e as concepções de cidade e identidade. A partir daí, a cidade ferroviária foi inaugurada, ou seja, um espaço delineado e impactado por todas as modificações advindas com as ferrovias, algo que, com certeza se aplica à Pedro Osório e pode ser comprovado pelas narrativas e remanescentes das estruturas ferroviárias na cidade.

A contraposição das narrativas geracionais não exclui uma vivência fundamentada nos hábitos cotidianos de uma cidade inserida na expansão ferroviária do século XIX. Afirmar que não há, ou que se trata de uma construção forçada de identidade, significa desconhecer aspectos relevantes da relação entre memória e história nesta localidade. Seria corroborar com as preocupações demonstradas pelos depoentes acerca de um passado deixado de lado. Além disso, a ausência de uma identificação coletiva vigente, não invalida as vozes de um grupo que luta pelo direito de memória e não subtrai as marcas de uma cidade ferroviária. Até mesmo porque identidade, conforme discutimos no primeiro capítulo, é uma concepção plural e passível de fragmentação, ou melhor, um debate que admite a coexistência das várias identidades não unificadas em torno de um único ponto em comum. Por isso, ao conceber a cidade como local da multiplicidade de significações e representações, entendendo esse espaço como palco das disputas identitárias, muitas vezes contraditórias, mas presentes.

Diante das inquietações levantadas, o estudo procurou reduzir a escala e identificar detalhes invisíveis aos olhares e leituras desatentas. Buscou nas memórias latentes os fios delineadores de uma cidade oculta e destinada à *Cronos*. Os lugares entregues ao abandono fenecem ao longo do tempo e deixam de fazer parte da memória e da história das comunidades citadinas. Por conseguinte, a falta de valorização compromete o sentimento de pertença. Pedro Osório enfrenta esse

desafio por não ter políticas específicas de proteção dos bens culturais, além da carência de práticas de educação patrimonial e uma introdução limitada de sua história nos ambientes escolares.

Frente às limitações mencionadas e a escassez de fontes, o suporte metodológico, embasado na história oral e aspectos da microanálise, se mostrou apropriado para responder a problemática da pesquisa. Pois, a utilização do estudo de memórias envolveu a produção de narrativas orais que, por sua vez, são narrativas de identidade construídas a partir das percepções individuais e coletivas dos entrevistados. Por sua vez, a variação de escala de observação permitiu uma reconstituição de contexto a partir de informações que não estavam explícitas nos documentos analisados, fossem eles escritos ou não escritos. A partir da visão de Lepetit (1998), o contexto foi reconstituído pela série de variações do ângulo de visão e pela acomodação da óptica que resulta da combinação de milhares de situações particulares e dá sentido a todas elas. Basicamente, um processo de contextualização de como se deu a construção das redes entre os grupos sociais de determinado local.

A experiência de pesquisa se equiparou à leitura de um documento através de uma lupa, a qual permitiu reunir e visualizar informações que delinearam o contexto ferroviário da cidade. Uma análise histórica elaborada com base na interpretação de sinais e indícios “negligenciados” à princípio, ou seja, um aprofundamento para além do visível em primeiro plano. Cada espaço costuma ser definido de acordo com suas ocupações ao longo do tempo e, nesse processo, frequentemente, a identidade se torna restrita a um “nome”. No entanto, ao se aproximar a escala de observação, segundo às ponderações de Ginzburg (1989), fica claro que o “nome” não é suficiente para determinar uma identidade, pois vivências múltiplas coexistem em temporalidades diversas. A Vila Olimpo deu lugar à cidade de Pedro Osório, mas por algum tempo partilhou o cotidiano “pulsante” da movimentação dos trens de passageiros. Vestígios de um passado que habita as memórias e se reflete nas estruturas materiais que resistiram à ação do tempo.

Dentro das concepções históricas, visto que o encerramento das atividades dos trens de passageiros se deu em 1997, esse passado nem seria tão distante. Dessa forma, junto de particularidades discutidas ao longo da tese, considero que a ausência de iniciativas de preservação de memória e de políticas patrimoniais colaboraram para o apagamento da identidade ferroviária de Pedro Osório. Entretanto, apesar de parcialmente relegada ao esquecimento, a identidade ferroviária ainda resiste por

meio das memórias e da história. Se nos dias atuais, as novas gerações desconhecem os aspectos do contexto histórico local e sua inserção em nível macro, um dos motivos é a falta de valorização dos seus bens culturais e carência de uma educação voltada para a preservação, seja em espaços formais ou informais.

No que diz respeito à inserção da história local no currículo escolar, trata-se de uma temática restrita às séries iniciais do Ensino Fundamental e com certa precarização dos recursos didáticos destinados a esse fim. Não há um suporte de material específico e, muitas vezes, este acaba trazendo profusão de informações equivocadas e desconexas. Nas séries finais e no ensino médio, a cidade parece não ter seu espaço, salvo em algumas comemorações ou trabalhos pontuais. Essa é uma problemática destacada por Marcelo Gil,¹ professor de História que, no passado recente, atuou na escola básica de Pedro Osório. Ele deixou evidente essa lacuna na formação da rede de ensino e responsabilizou, em parte, esse lapso pelo distanciamento do trem nas memórias e nas representações identitárias das novas gerações.

De maneira complementar às percepções do professor Marcelo, também constatei esse vácuo no tempo que atuei na rede pública e, por isso, desenvolvi um trabalho voltado para o ensino da história local.² Uma abordagem que dialoga com esta pesquisa e retoma a sugestão de uma maior inserção curricular da história da cidade. Refere-se à construção de conhecimento que coloca o estudante como parte da história, pois a Pedro Osório de hoje, a Olimpo de ontem, está inserida no contexto mais amplo da expansão ferroviária do Segundo Império, que, por sua vez, tem ligação direta com o processo de Revolução Industrial. As mudanças advindas pelo trem, as vivências ferroviárias e suas lutas por direitos, embora sejam particularidades locais, também são temáticas de maior amplitude.

Uma das possibilidades de inserção da história da cidade no ensino formal, seria o trabalho com base na relação estabelecida entre memória e história, por meio da utilização das narrativas ferroviárias. Outra alternativa, seria a utilização da própria cidade enquanto fonte e recurso para a aprendizagem de história, ou seja, a apropriação dos lugares como vetores de memórias. Uma prática de percursos patrimoniais, com a intenção de educar o olhar para identificar permanências e rupturas nos fios que compõem os traçados de Pedro Osório.

¹ Já mencionado como participante da pesquisa, na condição de entrevistado.

² Ver Torres, 2014.

Os percursos estruturados costumam ser aplicados pela metodologia de educação patrimonial, com o propósito de observar, registrar e valorizar os bens culturais. Levando isso em conta, essa prática usada para o ensino de história da cidade permite uma interação indispensável ao aprendizado histórico, auxilia na preservação das memórias e na identificação das relações de pertencimento. Assim, percorrer as ruas que circundam o complexo ferroviário, propicia a identificação dos remanescentes da cultura *railway*, vestígios da “época dos trens”. Bens materiais passíveis de uma construção social do patrimônio cultural, reconhecimento ensejado por meio do vínculo entre memória e história. Do ponto de vista do ensino informal, a educação patrimonial também poderia ser utilizada a partir de projetos locais e a criação de um dia municipal do patrimônio demarcaria um momento para o desenvolvimento de atividades inerentes ao conhecimento e preservação dos bens culturais.

No tocante à responsabilidade da administração pública municipal, a observação e cumprimento da Lei nº 2245/2005, cujo teor trata especificamente da proteção dos bens culturais, seria de grande valia na preservação não somente das estruturas materiais, mas também da memória ferroviária. Constatou-se que, aparentemente, tal lei permanece em situação ativa, pois não consta ato de sua revogação expressa.³ Todavia, sugiro uma revisão do artigo 17, que se ocupa da organização do Conselho Municipal de Patrimônio Cultural, a fim de buscar uma maior representatividade de especialistas na área junto à segmentos da sociedade que atuam pela manutenção da cultura, memória e história de Pedro Osório. Por outro lado, incentivar e apoiar iniciativas de preservação dos referenciais materiais e imateriais, vetores de evocação da memória e construção identitária da cidade.

No que se refere ao presente estudo, os bens tangíveis foram de grande valia na leitura e interpretação das fontes disponíveis. Menciona-se ainda que as narrativas analisadas representaram notável relevância no tecer dos fios entre a memória e a história. Em conjunto com as manifestações culturais do carnaval e a cultura material dos caminhos de ferro, as pistas resultaram em respostas e questionamentos que direcionaram para desvelar os vislumbres de uma cidade ferroviária. Ademais, contribuíram para o discernimento entre memória e história, demonstraram que não há preferência de lugares em função de suas dimensões e permitiram uma

³ Disponível em <https://www.pedroosorio.rs.gov.br/legislacao>. Acesso em 19 de fev de 2025.

constatação de que a trajetória das cidades possui grande relevância na construção do conhecimento histórico.

Em síntese, as narrativas analisadas simultaneamente com as leituras das fontes escritas e reflexões proporcionadas pelo estudo dos bens culturais locais, viabilizaram a identificação de uma construção identitária em função da expansão ferroviária na cidade de Pedro Osório. O estudo da relação entre memória e história, permitiu uma análise das entrelinhas, das ausências e das permanências que constituíram os traçados de um contexto que, apesar de suas especificidades, também se articula em maior amplitude com outros contextos possíveis. Baseados na interlocução com as produções locais, os resultados complementaram algumas lacunas ou esclareceram alguns equívocos de interpretação histórica.

Por outro lado, o presente trabalho aponta caminhos para futuras pesquisas, entre as quais a exploração das tessituras sociais no período ferroviário para além das questões exclusivas dos impactos econômicos. Abordagens ligadas ao cotidiano, à resistência cultural e identitária frente às dificuldades de um sistema pensado e centrado na velocidade da tecnologia e da rápida obsolescência. Aliás, aspectos passíveis de estudo nas mais diversas temáticas, contextos e espacialidades do tempo presente.

Por aqui, encerramos nossa viagem guiada pelos caminhos de ferro que atravessaram um pequeno povoado e romperam a quietude de uma vida pacata marcada pelo ritmo do campo. Esperamos que o leitor tenha conseguido acompanhar o passeio pela “serpente emplumada de fumaça”,⁴ cuja passagem pelo Olimpo acelerou o tempo, deixou marcas impressas nas estruturas e nas memórias de uma cidade que nasceu em função dessas mudanças. Um passado que deixou saudade, mas ainda é parte do presente por meio das memórias e da história da localidade.

⁴ Hobsbawn, 2014.

LISTA DE FONTES

Jornais

ALBAINI, Antônio M. Emancipação. **A Gazeta Cerritense**, Cerrito, 1º de maio de 1957.

A Opinião, Pedro Osório, 29 de abril de 1997.

Diário Popular, Pelotas, 8 de abril de 1920.

Especial: Festival Terra & Cor da Canção Nativa chega à sua vigésima edição com retrospectiva especial. **Jornal Tradição**. Pelotas, 26 de fevereiro de 2016.

Nota da comissão de emancipação do Cerrito. **A Opinião**, Pedro Osório, 29 de março de 1991.

Nota dos Viajantes. **A Federação**, Porto Alegre, 18 de dezembro de 1917.

SANTOS, Daiane. Pedro Osório dos muitos nomes. **Jornal Tradição**. Especial 54º aniversário de Pedro Osório, Pelotas, abril, 2013.

RAMIL. Kleiton. **Jornal Zero Hora**, 12 de dezembro de 1999.

Revistas, almanaques, relatórios e atas

BARROS, José Julio de Albuquerque. **Relatorios dos Presidentes das Provincias Brasileiras : Imperio (RS)**. Porto Alegre: Officinas Typographicas do Conservador, 1885. Brazilian Government Documents. Disponível em <https://www.crl.edu/>. Acesso em 12 de maio de 2022.

CASTRO, João Chrockatt de Sá Pereira de. **Estudo histórico sobre o desenvolvimento da rede ferrea brasileira e compilação da respectiva legislação**. v. 3. Legislação 1882-1884. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1889. Disponível em <https://www2.senado.leg.br/bdsf/item/id/227394>. Acesso em 17 de maio de 2022.

FERREIRA, Francisco Ignacio. **Diccionario Geographico das Minas do Brazil**: concatenação de notícias, informações e descrições sobre as minas, extrahidas de documentos officiaes, memórias, historias, revistas, dictionarios, cartas geographicas, roteiros, viagens, explorações de rios, ditas de estradas de ferro e outras. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1885. Disponível em <https://www2.senado.leg.br/bdsf/handle/id/518706>. Acesso em 17 de maio de 2022.

GONZAGA, João Marcellino de Souza. **Relatorios dos Presidentes das Provincias Brasileiras : Imperio (RS)**. Rio de Janeiro: Typographia Universal de Laemmert, 1865. Disponível em <http://bndigital.bn.gov.br/>. Acesso em 16 de maio de 2022.

RODRIGUES, Alfredo Ferreira. **Almanak Litterario e Estatístico do Rio Grande do Sul para 1889**. Pelotas: Typographia da Livraria Americana. Disponível em <https://bndigital.bn.gov.br/> . Acesso em 16 de maio de 2022.

SOUZA, Augusto Fausto de. Fortificações no Brazil. **Revista Trimestral do Instituto Histórico, Geographico e Ethnographico do Brazil**. Rio de Janeiro, Tomo XLVIII, Parte II, 1885, p. 1-140.

Vila Olimpo, **ATA nº 1** da Emancipação, 20 de nov. de 1957.

Fontes iconográficas

AMORETTY, Augusto. **Chemin de fer de Rio Grande à Bagé** [iconográfico]: Pont du Piratiny: longueur totale du tablier. Século XIX. Disponível em <https://bndigital.bn.gov.br/> . Acesso em 16 de maio de 2022.

AMORETTY, Augusto. **Estação Piratiny**. Século XIX. Disponível em <https://bndigital.bn.gov.br/> . Acesso em 16 de maio de 2022.

PRATI, André. **Trem sobre o rio Piratini** (década de 1930). Disponível em <https://prati.com.br/category/pedro-osorio> . Acesso em 17 de maio de 2022.

Fontes cartográficas

CÂMARA, José Ewbank. **Carta da provincia do Rio Grande do Sul**: Contendo o traçado dos caminhos de ferro e sua correspondência com as vias de comunicação dos estados limitrophes, 1875. <https://bndigital.bn.gov.br/acervodigital/> . Acesso em 16 de maio de 2022.

Carte des chemins de fer de la province de São Pedro do Rio Grande do Sul (Brésil). Século XIX. Disponível em <https://bndigital.bn.gov.br/acervodigital/> . Acesso em 16 de maio de 2022.

Fonte audiovisual

NOS TRILHOS da memória: histórias ferroviárias de Pedro Osório. Direção e produção: Iram Lima. Pedro Osório, 2024 (20 min). Revista eletrônica pedroosorionet. Disponível em https://www.youtube.com/watch?v=L_H0Ldj10vw . Acesso em 09 de jan de 2025.

Fontes orais

Entrevista feita com Milton Vaguetti, nos dias 06 e 07 de janeiro de 2004, na residência dele. Entrevistadora: Darcimary Moraes.

Entrevista feita com Milton da Silva Leal, nos dias 16 e 17 de janeiro de 2004, na residência dele. Entrevistadora: Darcimary Moraes.

Entrevista feita com João Alberto Rodrigues Gonçalves, no dia 24 de janeiro de 2008, na residência dele. Entrevistadora: Darcimary Moraes.

Entrevista feita com Nede Luiz Souza, nos dias 30 de junho e 02 de julho de 2008, na residência dele. Entrevistadora: Darcimary Moraes.

Entrevista feita com Alcides Vargas Corrêa, no dia 07 de julho de 2008, na residência dele. Entrevistadora: Darcimary Moraes.

Entrevista feita com Cherlok Peres, no dia 07 de julho de 2008, na residência dele. Entrevistadora: Darcimary Moraes.

Entrevista feita com Sidinei Medeiros de Medeiros, julho de 2008, na residência dele. Entrevistadora: Darcimary Moraes.

Entrevista feita com Antônio Carlos Bandeira de Ávila, no dia 23 de junho de 2020, em frente ao prédio abandonado da Estação Ferroviária no Bairro Orqueta. Entrevistador: Cláudio Madruga Júnior.

Entrevista feita com Mara Rubia Martins, no dia 23 de junho de 2020, na residência dela. Entrevistador: Cláudio Madruga Júnior.

Entrevistas feita com Fábio loost, no dia 28 de junho de 2020, no pátio do antigo depósito das locomotivas. Entrevistador: Cláudio Madruga Júnior.

Entrevistas feita com Sandro Vaghetti, no dia 28 de junho de 2020, no pátio do antigo depósito das locomotivas. Entrevistador: Cláudio Madruga Júnior.

Entrevista feita com Ibrena Ferraz Soares, no dia 08 de julho de 2020, na casa dela. Entrevistador: Cláudio Madruga Júnior.

Entrevista feita com Maria Neuslecy Cardozo, no dia 08 de julho de 2020, em frente à casa dela. Entrevistador: Cláudio Madruga Júnior.

Entrevista feita Milton Vaguetti, no dia 14 de julho de 2020, na casa dele. Entrevistador: Cláudio Madruga Júnior.

Entrevista feita com Paulo Brasil Belasquem Neves, no dia 02 de agosto de 2020, na casa dele. Entrevistador: Cláudio Madruga Júnior.

Entrevista feita com Benoni de Bem, no dia 04 de agosto de 2020, na casa dele. Entrevistador: Cláudio Madruga Júnior.

Entrevista feita com Antônio Braga, no dia 15 de agosto de 2020, nas dependências da Rothiva Panificadora. Entrevistador: Cláudio Madruga Júnior.

Entrevista feita com Nadir Leal Fernandes, no dia 15 de agosto de 2020, na casa dela.
Entrevistador: Cláudio Madruga Júnior.

Entrevista feita com Telmo Ferreira, no dia 23 de junho de 2014, na casa dele.
Entrevistadora: Tatiana Carrilho Pastorini Torres.

Entrevista feita com Rubinho, no dia 19 de março de 2021, de forma remota via aplicativo whatsapp. Entrevistadora: Tatiana Carrilho Pastorini Torres.

Entrevista feita com Rubinho, no dia 19 de março de 2021, de forma remota via aplicativo whatsapp. Entrevistadora: Tatiana Carrilho Pastorini Torres.

Entrevista feita com Álvaro Medeiros Lucas D'Oliveira, no dia 15 de julho de 2021, de forma remota via aplicativo Google Forms. Entrevistadora: Tatiana Carrilho Pastorini Torres.

Entrevista feita com Augusto Gowert Tavares, no dia 15 de julho de 2021, de forma remota via aplicativo Google Forms. Entrevistadora: Tatiana Carrilho Pastorini Torres.

Entrevista feita com Auta Inês Medeiros Lucas, no dia 15 de julho de 2021, de forma remota via aplicativo Google Forms. Entrevistadora: Tatiana Carrilho Pastorini Torres.

Entrevista feita com Daniel Reis de Barros, no dia 15 de julho de 2021, de forma remota via aplicativo Google Forms. Entrevistadora: Tatiana Carrilho Pastorini Torres.

Entrevista feita com Elyane Satte Alam Ferro, no dia 15 de julho de 2021, de forma remota via aplicativo Google Forms. Entrevistadora: Tatiana Carrilho Pastorini Torres.

Entrevista feita com Luzia Helena Brandt Martins, no dia 15 de julho de 2021, de forma remota via aplicativo Google Forms. Entrevistadora: Tatiana Carrilho Pastorini Torres.

Entrevista feita com Marcelo Freitas Gil, no dia 15 de julho de 2021, de forma remota via aplicativo Google Forms. Entrevistadora: Tatiana Carrilho Pastorini Torres.

Entrevista feita com César Gonçalves, no dia 21 de julho de 2021, de forma remota via aplicativo Google Forms. Entrevistadora: Tatiana Carrilho Pastorini Torres.

Entrevista feita com Chaiane da Cunha Islabão, no dia 21 de julho de 2021, de forma remota via aplicativo Google Forms. Entrevistadora: Tatiana Carrilho Pastorini Torres.

Entrevista feita com Emanuel Antunes dos Santos, no dia 21 de julho de 2021, de forma remota via aplicativo Google Forms. Entrevistadora: Tatiana Carrilho Pastorini Torres.

Entrevista feita com Lucas Fernandes, no dia 21 de julho de 2021, de forma remota via aplicativo Google Forms. Entrevistadora: Tatiana Carrilho Pastorini Torres

Entrevista feita com Ronie Von Rosa Martins, no dia 21 de julho de 2021, de forma remota via aplicativo Google Forms. Entrevistadora: Tatiana Carrilho Pastorini Torres.

Entrevista feita com Thalís Canals Quiroga, no dia 21 de julho de 2021, de forma remota via aplicativo Google Forms. Entrevistadora: Tatiana Carrilho Pastorini Torres.

Entrevista feita com Augusto Gowerth Tavares, no dia 20 de novembro de 2021, na casa dele. Entrevistadora: Tatiana Carrilho Pastorini Torres.

Entrevista feita com Marcelo Freitas Gil, no dia 15 de julho de 2023, na casa de Eloah da Silva Goulart. Entrevistadora: Tatiana Carrilho Pastorini Torres.

Entrevista feita com José Eugênio A. Perez, no dia 15 de julho de 2023, na casa dele. Entrevistadora: Tatiana Carrilho Pastorini Torres.

Entrevista feita com Beto Cunha, no dia 20 de setembro de 2024, de forma remota via aplicativo whatsapp. Entrevistadora: Tatiana Carrilho Pastorini Torres.

Entrevista feita com Iram, no dia 14 de dezembro de 2014, em frente à antiga Estação Ferroviária (1887). Entrevistadora: Tatiana Carrilho Pastorini Torres.

Entrevista feita com João Carlos Bittencourt, no dia 14 de dezembro de 2024, na casa dele. Entrevistadora: Tatiana Carrilho Pastorini Torres.

Entrevista feita com Eloah da Silva Goulart, no dia 18 de agosto de 2024, na casa dela. Entrevistador: Jocarlos Goulart Alberton.

Legislação

BRASIL. Projeto de Lei Nº 263, de 29 de abril de 1959. Autoriza o Poder Executivo a abrir, pelo Ministério da Fazenda, o crédito especial de Cr\$ 30.000.000,00, para socorrer as vítimas e cobrir os prejuízos decorrentes da enchente ocorrida no município “Coronel Pedro Osório”, no Estado do Rio Grande do Sul. **Departamento de Imprensa Nacional**, Rio de Janeiro, 1959.

BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil**: promulgada em 5 de outubro de 1988. Disponível em https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em 7 de fev de 2025.

BRASIL. Portaria IPHAN Nº 17, de 29 de abril de 2022. DOU – Dispõe sobre os critérios de valoração e o procedimento de inscrição de bens na Lista do patrimônio Ferroviário, visando à proteção da memória ferroviária. Imprensa Nacional. Disponível em <https://www.in.gov.br/web/dou/-/portaria-iphan-n-17-de-29-de-abril-de-2022-396534052>. Acesso em 27 de jan. de 2025.

BRAZIL. Decreto Regencial s/nº de 06 de julho de 1832. Dispõe sobre a instituição do município de Jaguarão. Coleção de Leis do Império do Brasil – 1832. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1874. Disponível em <https://www.camara.leg.br>. Acesso em 17 de maio de 2022.

BRAZIL. Decreto 641 de 26 de junho de 1852. Autorisa o Governo para conceder a huma ou mais companhias a construcção total ou parcial de hum cminho de ferro que,

partindo do Município da Côrte, vá terminar nos pontos das Províncias de Minas Geraes e S. Paulo, que mais convenientes forem. Coleção de Leis do Império do Brasil - 1855, Página 5 Vol. 1. Disponível em <https://www.camara.leg.br>. Acesso em 19 de fev. 2025.

BRAZIL. Decreto nº 2.397, de 10 de setembro de 1873. Dispõe sobre autorização para construção de uma estrada de ferro entre o litoral da capital da Província de São Pedro do Rio Grande do Sul e as fronteiras. Coleção de Leis do Império do Brasil - 1873, Página 332 Vol. 1. Disponível em <https://www2.camara.leg.br>. Acesso em 21 de abr. de 2022.

BRAZIL. Decreto Nº 7.056, de 26 de outubro de 1878. Dispõe sobre a concessão da construção da estrada de ferro Rio Grande a Bagé, na Província de São Pedro do Rio Grande do Sul. Coleção de Leis do Império do Brasil - 1878, Página 776 Vol. 1. Disponível em <https://www2.camara.leg.br>. Acesso em 21 de abr. de 2022.

BRAZIL. Decreto nº 8.346, de 24 de dezembro de 1881. Dispõe sobre a concessão da construção da estrada de ferro Rio Grande a Bagé à Compagnie Impériale du Chémin de Fer de Rio Grande do Sul. Coleção de Leis do Império do Brasil - 1881, Página 1313 Vol. 2. Disponível em <https://www2.camara.leg.br>. Acesso em 21 de abr. de 2022.

PEDRO OSÓRIO. Lei n.º 2245, de 31 de dezembro de 2005. Dispõe sobre a proteção do patrimônio cultural e natural do município de Pedro Osório. Cria o Conselho Municipal do Patrimônio Cultural e dá outras providências. Disponível em <https://www.pedroosorio.rs.gov.br/legislacao>. Acesso em 19 de fev. 2025.

RIO GRANDE DO SUL. Decreto-lei Nº 7199, de 31 de março de 1938. Dispõe sobre os municípios. Disponível em <https://leisestaduais.com.br/rs/decreto-n-7199-1938-rio-grande-do-sul-da-execucao-ao-decreto-lei-nacional-n-311-de-2-de-marco-de-1938>. Acesso em 17 de maio de 2022.

RIO GRANDE DO SUL. Decreto-lei Nº 3735, de 3 de abril de 1959. Cria o município de Pedro Osório. **Diário Oficial**, abr. 1959.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABUCHAIM, Vera Rheigantz. **O tropeiro que se fez rei**. Porto Alegre: Gráfica Mosca Ltda, 2013.

ALBAINI, Antônio M. Emancipação. **A Gazeta Cerritense**, Cerrito, 1º de maio de 1957.

AZEVEDO, André Nunes de. A gênese e o desenvolvimento da idéia de civilização na Europa: da Idade moderna ao século XIX. **Revista Intellectus**. Rio de Janeiro, Ano III, n. 2, 2004. Disponível em <http://www.intellectus.uerj.br/>. Acesso em 17 de abr. de 2022.

AZEVEDO, André Nunes de. Sob o lume da civilização: um estudo da ideia de progresso no Brasil das últimas décadas do período monárquico. **Revista Intellectus**.

Rio de Janeiro, Ano XIII, n. 1, 2014. Disponível em <http://www.intellectus.uerj.br/>. Acesso em 17 de abr. de 2022.

BARCELOS, Artur Henrique Franco. De cultura material, memória, perdas e ganhos. In: **Métis: história & cultura**. v.8, n.16, jul./dez. 2009, p. 27-40.

BENTO, Genes Leão. **Raízes de Nossa História**. Pelotas: Stillus, 2005.

BLOCH, Marc. **Apologia da história: ou o ofício do historiador**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2001.

BOIA, Lucian. **Pour une histoire de l'imaginaire**. Paris: Les Belles Lettres, 1998.

BORGES, Síria Emerenciana Nepomuceno. **Invenção do patrimônio mundial: parque nacional da Serra da Capivara PI**. Teresina, 2007. 213p. Dissertação de Mestrado, Mestrado em História do Brasil, UFPI, 2007.

BOSI, Ecléa. **Memória e sociedade: lembranças de velhos**. São Paulo: Companhia das Letras, 1994.

BOURDIEU, Pierre. **O poder simbólico**. Lisboa: Difel, 1989.

BURKE, Peter. **História e teoria social**. São Paulo: UNESP, 2002.

BURKE, Peter. **O que é história Cultural?**. Rio de Janeiro: Zahar, 2005.

CALDAS, Pedro. **Pedro Osório, sim senhor!:** retrato de um município gaúcho. Pelotas: Satya, 1990.

CALVINO, Ítalo. **As cidades invisíveis**. Trad. Diogo Mainardi. São Paulo: Companhia das Letras, 1990.

CANDAU, Joël. **Memória e identidade**. São Paulo: Contexto, 2012.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **O espaço urbano: novos escritos sobre a cidade**. São Paulo: FFLCH, 2007.

CASTELLS, Manuel. **O poder da identidade**. Vol II. São Paulo: Paz e Terra, 1999.

CASTRIOTA, Leonardo Barci. **Patrimônio Cultural: conceitos, políticas e instrumentos**. São Paulo: Annablume; Belo Horizonte: IEDS, 2009.

CAVALCANTI, Silêde Leila Oliveira. **Memórias, oralidades e identidades geracionais: biografando histórias de idosos silenciadas**. In: X Encontro Nacional de História Oral, Testemunhos: História e Política, Recife, UFPE, 26 a 30 de abr. 2010. <https://www.encontro2010.historiaoral.org.br/site/anaiscomplementares>. Acesso em 27 jan. 2025.

CHARTIER, Roger. A história hoje: dúvidas, desafios, propostas. **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, vol. 7, nº 13, 1994.

CHARTIER, Roger. **A história cultural: entre práticas e representações**. Algés: DIFEL, 2002.

COOPER, Martin. **Brazilian Railway Culture**. Thesis submitted for the degree of PhD. England, 2008. 380p. Institute of Railway Studies and Transport History. University of York, 2008.

CUCHE, Denys. **A noção de cultura nas ciências sociais**. Bauru: EDUSC, 1999.

CUNHA, James Bolfoni da. **Jaguarão e os militares: dois séculos na fronteira**. Porto Alegre: Evangraf, 2023.

DECKER, Elton Luiz; KNEIPP, Katia Teixeira. Nos trilhos da memória: construindo uma memória visual dos trabalhadores ferroviários. **História Oral**, [S.L.], n. 1, jan/jun 2011, p.145-152. Disponível em <https://revista.historiaoral.org.br/index.php/rho>. Acesso em 19 de fev. De 2025.

DELGADO, Lucília de Almeida Neves. História oral e narrativa: tempo, memória e identidades. **História Oral**. Associação Brasileira de História Oral, n.6, p. 9-25, 2009. Disponível em: <https://doi.org/10.51880/ho.v6i0.62>. Acesso em 29 jul. 2023.

DEMUTTI, Clayton do Nascimento. **Jaguarão, suas águas e o tratado de 1909: uma reflexão a partir das charges da revista Careta**. Jaguarão, 2015. 75p. Trabalho de Conclusão do Curso (História Licenciatura), Unipampa, 2015.

DE VITO, 2020. Christian G. Por uma micro-história translocal. In: Vendrame, Maíra; KARSBURG, Alexandre. **Micro-história: um método em transformação**. São Paulo: Letra e voz, 2020, p. 101-120.

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

ESPIG, Márcia. O conceito de imaginário: reflexões acerca de sua utilização pela história. **Textura**, Canoas, n. 9, nov 2003 a jun. 2004, p.49-56.

ESPIG, Márcia. **Personagens do Contestado: os turmeiros da estrada de ferro São Paulo-Rio Grande (1908-1915)**. Porto Alegre, 2008. 434 p. Tese (Doutorado em História). Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2008.

FENELON, Dea. Cultura e história social: historiografia e pesquisa. **Projeto História**, São Paulo, Revista do Programa de Pós-Graduação em História, nº. 10, p. 7-28, dez. de 1993, p. 73-90.

FIGUEIREDO, Lauro César. Memória, cidade e documentação: transformação da paisagem cultural da cidade de Santa Maria a partir da fotografia. In: PIMENTA, Margareth de Castro Afeche; FIGUEIREDO, Lauro César. **Lugares: patrimônio, memória e paisagens**. Florianópolis: Editora da UFSC, 2014, p.93-130.

FINGER, Anna Eliza. **Vilas ferroviárias no Brasil: os casos de Paranapiacaba em São Paulo e da Vila Belga no Rio Grande do Sul**. Brasília, 2009. 166 p. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília, 2009.

FINGER, Anna Eliza. **Um século de estradas de ferro: arquiteturas das ferrovias no Brasil entre 1852 e 1957**. Brasília, 2013. 466 p. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo). Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília, 2013.

FLÔRES, João Rodolpho Amaral. **Profissão e experiências sociais entre trabalhadores da viação férrea do Rio Grande do Sul em Santa Maria (1898-1957)**. São Leopoldo, 2005. Tese (Doutorado em História). Programa de Pós-graduação em História da Universidade do Vale do Rio dos Sinos, 2005.

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: UFSM, 2017.

FLORES, Mariana Flores da Cunha Thompson; FARINATTI, Luís Augusto. A fronteira manejada: apontamentos para uma história social da fronteira meridional do Brasil (século XIX). In: HEINZ, Flavio M. (Org.). **Experiências nacionais, temas transversais: subsídios para uma história comparada da América Latina**. São Leopoldo: Oikos, 2009, p.145-177.

FORNI, João José. **Retrato de mãe**. 2. Brasília [s.n.], 2003.

FRANCO, Sérgio da Costa. **Origens de Jaguarão (1790-1833)**. Caxias do Sul: IEL/UCS, 1980.

FREITAS, Nelson Abott de. **Eternas Lembranças de Cerrito e Olimpo**. Pelotas: Visão Artes Gráficas, 2005.

FRIDERICH, Lidiane Elizabete. **Saindo dos trilhos: os ferroviários riograndinos durante a ditadura civil-militar (1960 - 1970)**. Pelotas, 2013. 188p. Dissertação de Mestrado (Mestrado em História), UFPEL, 2013.

GINZBURG, Carlo. Sinais: raízes de um paradigma indiciário. In: GINZBURG, Carlo. **Mitos, emblemas, sinais: morfologia e história**. São Paulo: Companhia das Letras, 1989.

GINZBURG, Carlo. Representação: a idéia, a palavra, a coisa. In: GINZBURG, Carlo. **Olhos de madeira: nove reflexões sobre a distância**. São Paulo: Companhia das Letras, 2001, p. 85-103.

GIULI, Matteo. Morfologia social e contextualização topográfica: a micro-história de Edoardo Grendi. **Revista Brasileira de História**, 2017. v. 37, n. 76. p. 137-162.

GÓMEZ, Guillermo Stefano Rosa; MAGNI, Claudia Turra. Entre “tucos” e “bochas”: a potência fabulatória dos apelidos de ferroviários aposentados na cidade de

Pelotas/RS. **Sociedade Urbana – Revista de Antropologia e Sociologia**, v.1, n.1, mar. 2017, p. 101-116.

GONÇALVES, Janice. Lugares de memória, memórias concorrentes e leis memoriais. **Revista Memória em Rede**, Pelotas, v. 7, n. 13, jul/dez. 2015, p.15-28.

HALBWACHS, Maurice. **A memória coletiva**. São Paulo: Centauro, 2003.

HALL, Stuart. **A identidade cultural na pós-modernidade**. Rio de Janeiro: DP&A, 2006.

HAMEISTER, Martha Daisson. **Para dar calor à nova povoação**: estudo sobre estratégias sociais e familiares a partir dos registros batismais da vila de Rio Grande (1738-1763). 2006. 474 f. Tese (Doutorado em História Social). Programa de Pós-graduação em História Social do Instituto de Filosofia e Ciências Sociais da Universidade Federal do Rio de Janeiro, UFRJ, 2006.

HARTOG, François. **Regimes de historicidade. Presentismo e experiências do tempo**. Belo Horizonte: Autêntica, 2013.

HOBSBAWM, Eric J. **A era das revoluções: 1789-1848**. Rio de Janeiro: Paz&Terra, 2014.

IPHAE. **Patrimônio ferroviário no Rio Grande do Sul**: inventário das estações: 1874-1959/Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado do Rio Grande do Sul: pesquisadoras Alice Cardoso e Frinéia Zamin. Porto Alegre: Palotti, 2002.

IZQUIERDO, Iván. **A arte de esquecer**. 3. Rio de Janeiro: Vieira&Lent, 2007.

IZQUIERDO, Iván. **Memória**. 2. Porto Alegre: Artmed, 2011.

JACINTHO, Maria da Graça Setton. A teoria do habitus em Pierre Bordieu: uma leitura contemporânea. **Revista Brasileira de Educação**, n 20, maio/junho/julho/agosto, 2002, pp. 60-70. Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Educação, Brasil.

JELIM, Elizabeth. Los trabajos de la memoria. Madrid: siglo veintiuno de españa editores s.a, 2001.

JOBIM, André Vinicius Mossate. **Os ferroviários e o trabalhismo**: as greves dos anos cinquenta em Santa Maria. Santa Maria, 2013. 166p. Dissertação de Mestrado (Mestrado em História), UFRGS, 2013.

LANNA, Ana Lúcia Duarte. Ferrovias no Brasil 1870-1920. **História econômica & história de empresas**. v. 8, n.1, jan/jun 2005. Disponível em <https://www.hehe.org.br/>. Acesso em 21 de abr. de 2022.

LANNA, Ana Lúcia Duarte. Trabalhadores das ferrovias: a Companhia Paulista de Estrada de Ferro, São Paulo, 1870-1920. **Varia História**. Belo Horizonte, n. 59, v. 32, mai/ago 2016, p. 5050-545.

LARAIA, Roque de Barros. **Cultura**: um conceito antropológico. 10. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1995.

LEAL, Ondina Fachel. Os gaúchos: cultura e identidade masculina no pampa. 2019. **Tessituras**. Pelotas, v. 7, n.1, jan/jun 2019, p. 16-47.

LE GOFF, Jacques. **História e Memória**. 7. Campinas: Editora da Unicamp, 2019.

LEPETIT, Bernard. Sobre a escala na história. In: REVEL, Jacques. **Jogos de escalas**: a experiência da microanálise. Rio de Janeiro: FGV, 1998, p. 77-102.

LEVI, Giovanni. Sobre a micro-história. In: BURKE, P. (org.). **A escrita da história**: novas perspectivas. São Paulo: UNESP, 1992. p. 133-161.

LEVI, Giovanni. Micro-história e história global. In: Vendrame, Maíra; KARSBURG, Alexandre. **Micro-história**: um método em transformação. São Paulo: Letra e voz, 2020, p. 19-34.

MADEIRA, Claudemir Pereira. **Da multisseriação à nucleção**: a Escola Municipal Alfredo Dias de Cerrito/RS – Décadas de 1980 a 1990. 2010. 135 f. Dissertação de mestrado (Curso de Mestrado em Educação) Universidade Federal de Pelotas, Pelotas, 2010.

MAGALHÃES, Manuel Luiz. **Guerra silenciosa**: crônica da enchente. Pedro Osório [s. n.], 1992.

Manual de normas UFPel para trabalhos acadêmicos [recurso eletrônico] / revisão Aline Herbstrith Batista, Dafne Silva de Freitas, Suelen Aires Böettge . - Pelotas: Ed. da UFPel, 2023. 110 p.

MARTINE, Joly. **Introdução à análise da imagem**. Lisboa: Ed.70, 2007.

MARTINS, Roberto Duarte. **Ocupação do espaço na fronteira Brasil- Uruguay**: a construção da cidade de Jaguarão. Barcelona, 2001. 287f. Tese de Doutorado, Universidade Politécnica da Catalunha, 2001.

MARTINS JÚNIOR, Arlindo Tavares. **O rio é meu e ninguém mexe!**: lugar, paisagem e patrimônio na percepção de moradores alocados em Pedro Osório e Cerrito. Pelotas, 2016. 114p. Dissertação de Mestrado (Mestrado em Memória Social e Patrimônio Cultural), UFPEL, 2016.

MEIRELES, Nauita Martins. **Centro compacto de devaneio cidade-rio**: a casa da avó como espaço alternativo na arte contemporânea. Pelotas, 2018. 142f. Dissertação de Mestrado (Mestrado em Artes Visuais), UFPEL, 2018.

MELLO, Juçara da Silva Barbosa de. O cotidiano, os “regimes de historicidade” e a memória. **Revista Tempo e Argumento**, Florianópolis, v.8, n.19, set/dez 2016 p. 236-256.

MELO, Vilma de Lurdes Barbosa e. **História local**: contribuições para pensar, fazer e ensinar. João Pessoa: Editora da UFPB, 2015.

MENESES. Ulpiano Bezerra. A história, cativa da memória? **Revista do Instituto de Estudos Brasileiros**, nº. 34, 1992, p. 9-24.

MOTA, Janice da Silva. Utilização do Google Forms na pesquisa acadêmica. **Humanidades&Inovação**. Palmas, v.6, n.12,p. 371-380, ago 2019.

MOTTA, Márcia Maria Menendes. História, memória e tempo presente. In: CARDOSO, Ciro Flamarion; VAINFAS, Ronaldo (Orgs.). **Novos Domínios da História**. Rio de Janeiro: Elsevier: 2012.

NORA, Pierre. Entre memória e História: a problemática dos lugares. **Projeto História**, São Paulo, Revista do Programa de Pós-Graduação em História, nº. 10, dez. de 1993, p. 7-28.

NOVAIS, Sônia Barreto. **A cidade tem história porque tem memória**. In: XXVII Simpósio Nacional de História, Natal, RN, 22 a 26 de jul. 2013. Disponível em <http://www.snh2013.anpuh.org/site/anaiscomplementares> . Acesso em 16 de fev. de 2025.

PELEGRINI, Sandra de Cássia Araújo. **Patrimônio Cultural**: consciência e preservação. São Paulo: Brasiliense, 2009.

PEREZ, Carlos Blaya. **A fotografia na narrativa histórica**: o resgate da história da cooperativa dos empregados da viação férrea do Rio Grande do Sul. Campinas, 1998. 164f. Dissertação de Mestrado (Mestrado em Multimeios), UNICAMP, 1998.

POLLAK, Michel. Memória e Identidade Social. **Estudos Históricos**. Rio de Janeiro, v.5, n.10, 2002, p. 200-212.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. Em busca de uma outra história: imaginando o imaginário. In: **Revista Brasileira de História**. São Paulo, v. 15, nº. 29, 1995, p. 9-27.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. **O imaginário da cidade**: visões literárias do urbano-Paris, Rio de Janeiro, Porto Alegre: UFRGS, 1999.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. **História & história cultural**. 3. Belo Horizonte: Autêntica, 2014.

POSSAMAI, Zita Rosane. Cidade: escritas da memória, leituras da história. In: POSSAMAI, Zita Rosane (org.). **Leituras da cidade**. Porto Alegre: Evangraf, 2010.

PRATS, Joaquín. Concepto y gestión del patrimonio local. **Cuadernos de Antropología** [21], ICA: Buenos Aires, 2005, p. 17-35.

PRATS, Joaquín; SANTACANA, Joan. La ciudad, un espacio para aprender. Aula de innovación educativa. **Revista Aula de Innovación Educativa** 182, 2009, p. 47-51.

PONTES, Ana Maria de Lira. A vivência do morto: a preservação de monumentos histórico – culturais em ruína. In: **Domínios da Imagem (LEDI)**, Londrina, Ano IV, N. 7, novembro 2010, p. 46-51.

REVEL, Jacques. Microanálise e construção do social. IN: REVEL, Jacques (org.) **Jogos de escala: a experiência da micro-análise**. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1998. p. 15-38.

RICOEUR, Paul. **Memória, história, esquecimento**. 7. Campinas: Unicamp, 2018.

ROCHA, Ana Luiza Carvalho; ECKERT, Cornelia. Narrar a cidade: experiências de etnografias de duração. In: POSSAMAI, Zita Rosane (Org.). **Leituras da cidade**. Porto Alegre: Evangraf, 2010.

SALES, Eric de. Cronos, mnemosine, Clio e a defesa do patrimônio. **Historiæ**, Rio Grande, 6 (2), 2015, p.153-166.

SANTHIAGO, Ricardo. De volta ao “para uso futuro”? História oral, pandemia e a documentação urgente do presente. **História Unisinos**. São Leopoldo, n. 03, v.27, set/dez. 2023, p. 636-648. Disponível em <https://revistas.unisinos.br/index.php/historia/article/view/24552> . Acesso em 19 de fev. De 2025.

SANTOS, Dominique Vieira Coelho dos. Acerca do conceito de representação. **Revista de Teoria da História**, UFG, Ano 3, n. 6, dez/2011, p.27-53.

SCHMITZ, Maira Eveline. **Nas asas do vapor: construção do espaço ferroviário em Pelotas/RS (fim do séc. XIX – início do séc. XX)**. 2013. 246p. Dissertação (mestrado em História). Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal de Pelotas, 2013.

SCHMITZ, Maira Eveline. “Sou Juca do Basílio, guardião da ferrovia”: acervo pessoal, patrimônio e identidade no sul do Rio Grande do Sul. **Revista de Estudos Interdisciplinares**. São José, v.1, n.2, set/out 2019, p. 55-71.

SILVA, Maria Angélica. Centralidades em movimento: a cidade contemporânea e o tempo histórico. PIMENTA, Margareth de Castro Afeche; FIGUEIREDO, Lauro César. **Lugares: patrimônio, memória e paisagens**. Florianópolis: Editora da UFSC, 2014, p. 317-333.

SILVA, Nathália Guedes da. **As cidades invisíveis e a memória: um estudo sobre espaço, tempo e imaginação na narrativa de Ítalo Calvino**. Brasília- DF, 2018. 115 p. Dissertação de Mestrado (Programa de Pós-Graduação em Literatura), UNB, 2018.

SILVA, Raquel Beatriz. **Patrimônio ferroviário: a questão do uso**. Rio de Janeiro, 2019. 233p. Dissertação (Mestrado Profissional em Preservação Cultural). Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, 2019.

SILVEIRA, Cátia Luciane Silva. **Cheiro de barro queimado: memória das olarias do rio Piratini (Pedro Osório e Cerrito/RS)**. 2008. 85 f. Monografia de Especialização

(Programa de Pós-Graduação em Memória, Identidade e Cultura Material), Universidade Federal de Pelotas, UFPEL, 2008.

SILVEIRA, Éder da Silva. História oral e memória: a construção de um perfil de historiador-etnográfico. In: **Ciência e Conhecimento – Revista Eletrônica da Ulbra**. São Jerônimo, v. 01, 2007.

TARDIVO, Jéssica Aline; PRATSCHKE, Anja. Cidade como lugar de memórias. In: **Revista Memória em Rede**. Pelotas, v.8, n.15, jul./dez. 2016.

TEIXEIRA, Cláudia Adriana Rocha; OLIVEIRA, Osvaldo André. Viabilizando Possibilidades: a educação patrimonial na formação de futuros professores. In: **Âgora**, Santa Cruz do Sul, v. 15, n. 1, p.51 a 60, jan./jun. 2009.

TELLES, Rossana Madruga. **Inundações urbanas nos municípios de Pedro Osório e Cerrito-RS**. 2002. 87p. Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, UFRGS, 2002.

TODOROV, Tzvetan. **Memoria del mal, tentación Del bien**: indagación sobre el siglo XX. Barcelona: Ediciones Península, 2002.

TORRANO, Jaa. In: HESÍODO. **Teogonia**: a origem dos deuses. 3. São Paulo: Iluminuras, 1995.

TORRES, Luiz Henrique. O poente e o nascente do projeto luso-brasileiro (1763-1777). In: **Biblos**: Revista do Instituto de Ciências Humanas e da Informação, Rio Grande, v. 22, n.2, 2008, p. 19 -25.

TORRES, Tatiana Carrilho Pastorini. **Educação Patrimonial na Escola**: uma experiência entre o ensino de História e o Patrimônio Cultural em Pedro Osório (RS). Rio Grande, 2014. 150p. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal do Rio Grande, 2014.

TORRES, Tatiana Carrilho Pastorini; BOTELHO, Maria Fernanda. **Os Traçados Invisíveis de Pedro Osório (RS)**: uma proposta interdisciplinar na Escola Municipal de Ensino Fundamental Getúlio Vargas. In: VII Congresso Internacional de História, XXXV Encuentro de Geohistoria Regional, XX Semana de História, Maringá, PR, 6 a 9 de outu. 2015, Maringá, p. 3109-3117. Disponível em <http://www.cih.uem.br/anais/2015/trabalhos/1078.pdf>. Acesso em 10 de fev. de 2025.

TRAVERSO, Enzo. **O passado, modos de usar**: história, memória e política. Lisboa: Unipop, 2012.

VACARIA, Frei Cristóvão de. **Rebelião das águas** em Pedro Osório (ex-Olimpo e Cerrito). Porto Alegre: Tipografia Champagnat, 1960.

VALENÇA, Tatiane Dias Casimiro; REIS, Luciana Araújo. Memória e história de vida: dando voz às pessoas idosas. **Revista Kairós Gerontologia**. São Paulo, v. 18, nº 2, abr/jun 2015, p. 265-281. Disponível em <https://revistas.pucsp.br/kairos/article/view/27001> . Acesso em 18 de fev. de 2025.

XAVIER, Arlete Soares. **Pedro Osório no tempo dos trens**. Pelotas, 2002, 42p. Monografia de Especialização, Programa de Pós-Graduação em Formação Social, Política e Cultural do Rio Grande do Sul, Universidade Católica de Pelotas, 2002

Sites

Acervo da **Biblioteca Digital da Fundação Biblioteca Nacional** <https://bndigital.bn.gov.br/acervodigital>. Acesso em 27 de jan de 2025.

Acervo do **Center for Research Libraries**. <https://www.crl.edu/> . Acesso em 12 de maio de 2022.

Acervo do **Data for Financial History**. <https://dfih.fr/> . Acesso em 15 de maio de 2022.

Augusto Amoretty. **Enciclopédia Itaú Cultural**. <https://enciclopedia.itaucultural.org.br/pessoa22004/augusto-amoretty>. Acesso em 15 de fev de 2022.

História da cidade. **Prefeitura de Jaguarão**: cidade heróica <https://www.jaguarao.rs.gov.br/historia-da-cidade>. Acesso em 17 de maio de 2022.

João-de-barro. <https://www.wikiaves.com.br/wiki/joao-de-barro>. Acesso em 10 de abr de 2022.

Marli Terezinha Andrucho Boldori. **Locomotiva 310: a Maria Fumaça de Porto União da Vitória**. <http://nacodeprosa.blogspot.com/2012/10/locomotiva-310-maria-fumaca-de-porto.html> . Acesso em 01 de fev de 2025.

Município de Pedro Osório,RS. **Estações Ferroviárias do Brasil**. <http://www.estacoesferroviarias.com.br> . Acesso em 17 de maio de 2022.

Pedro Osório. **Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística**. <https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/rs/pedro-osorio.html>. Acesso em 27 de jan de 2025.

TVpedroosorionet. **Primeira revista eletrônica de Pedro Osório e Cerrito**. <https://www.youtube.com/@tvpedroosorionet> Acesso em 09 de jan de 2025.

Apêndices

Apêndice A – Autorização para o uso de fonte oral



UNIVERSIDADE FEDERAL DE PELOTAS – UFPEL
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA

AUTORIZAÇÃO PARA O USO DE FONTE ORAL

Eu Nilza Elianete S. Madruga, autorizo a utilização dos **vídeos produzidos para o Projeto Trem da Saudade**, publicados no Canal do Madruga no YouTube, como fonte de estudo pela pesquisadora **Tatiana Carrilho Pastorini Torres**, na condição de **subsídio à construção de sua Tese de Doutorado** no Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal de Pelotas. A pesquisadora acima citada fica consequentemente autorizada a utilizar, divulgar e publicar as informações **exclusivamente para fins acadêmicos**.

Pedro Osório, 24 de Março de 2021.

Apêndice B – Instrumento de coleta de dados



Instrumento de coleta de dados

Você está sendo convidado(a) a participar de uma pesquisa acerca da relação entre memória e história na cidade de Pedro Osório, RS. O projeto é de responsabilidade da pesquisadora Tatiana Carrilho Pastorini Torres, doutoranda do Programa de Pós-Graduação em História (PPGH) na Universidade Federal de Pelotas (UFPEL), orientada pela professora Dr^a Márcia Janete Espig.

A pesquisadora atuou como professora na rede pública de Pedro Osório por treze anos e desenvolveu várias atividades com o objetivo de valorizar a memória, a história e a identidade local. O presente estudo pretende dar continuidade a esse objetivo e contribuir para a construção de conhecimento sobre a cidade.

A finalidade deste questionário é coletar informações sobre a cidade de Pedro Osório a partir das memórias construídas por seus habitantes.

Desde já, agradeço por sua valiosa participação na pesquisa.

Pelotas, 12 de julho de 2021.

Apêndice C – Exemplo de cessão de direitos de depoimento oral**CESSÃO GRATUITA DE DIREITOS DE DEPOIMENTO ORAL**

Eu MARCELO FREITAS GIL, declaro ceder à pesquisadora **Tatiana Carrilho Pastorini Torres**, sem quaisquer restrições quanto aos seus efeitos patrimoniais e financeiros, a plena propriedade e os direitos autorais do depoimento de caráter histórico e documental que prestei à pesquisadora/entrevistadora aqui referida, na cidade de Pedro Osório, RS, em 15/07/23, como **subsídio à construção de sua Tese de Doutorado** no Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal de Pelotas. A pesquisadora acima citada fica consequentemente autorizada a utilizar, divulgar e publicar, para fins acadêmicos e culturais, o mencionado depoimento, no todo ou em parte, bem como permitir a terceiros o acesso ao mesmo para fins idênticos, com a única ressalva de garantia da integridade de seu conteúdo e identificação de fonte e autor.

Pedro Osório, 15 de Julho de 2023.

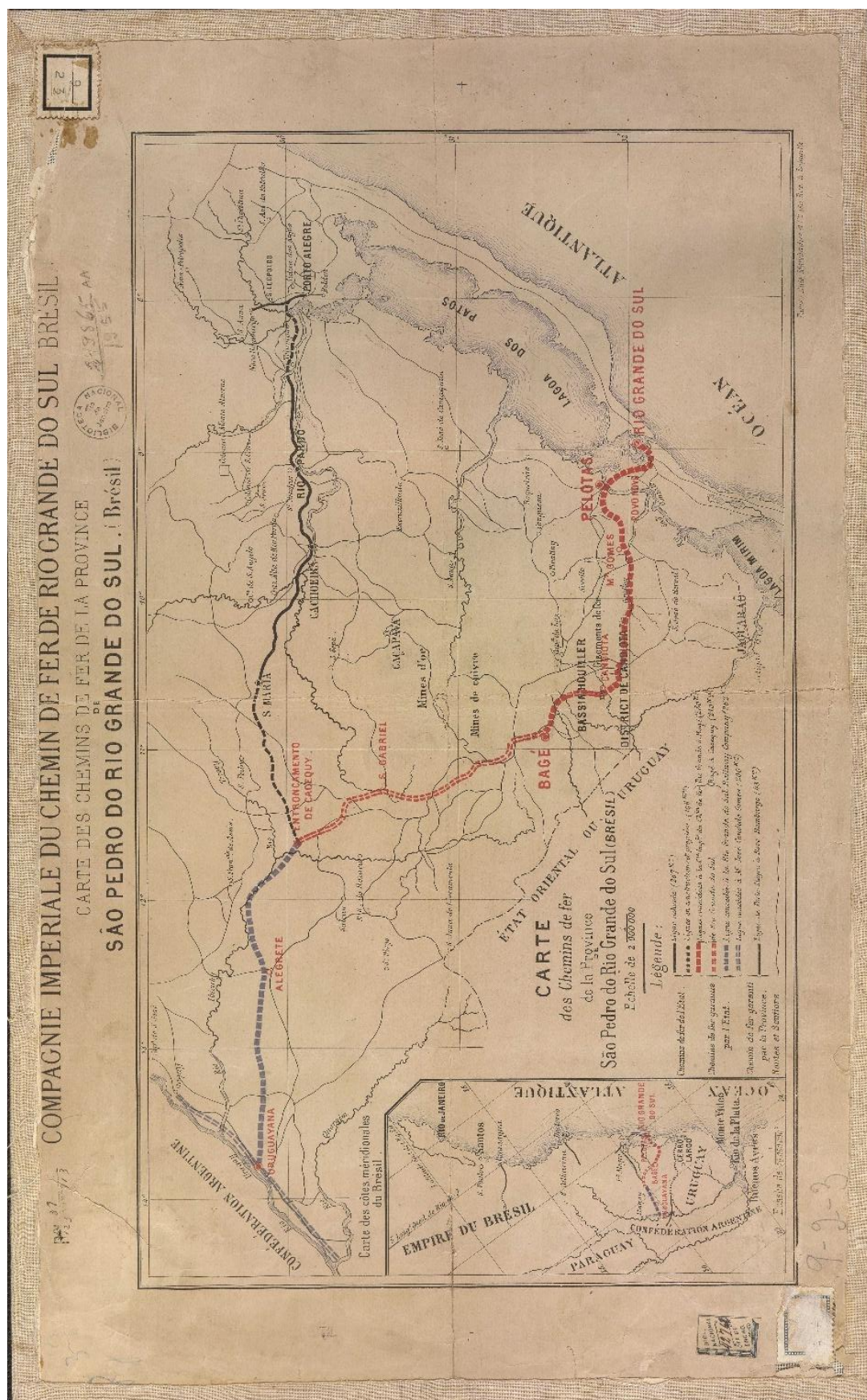

(assinatura do entrevistado/depoente)

Anexos

Anexo A – Carte des chemins de fer de la province de São Pedro do Rio Grande do Sul (1875)



Anexo B - Carte des chemins de fer de la province de São Pedro do Rio Grande do Sul (Brésil). Século XIX.



Anexo C – PL 263/1959

*Arquive-se, de acordo com o
artigo 19, II, do Regimento Interno.*

Em 20.10.59

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Ruassini

PROJETO

N.º 263-A — 1959

Autoriza o Poder Executivo a abrir, pelo Ministério da Fazenda, o crédito especial de Cr\$ 30.000.000,00, para socorrer às vítimas e cobrir os prejuízos decorrentes da enchente ocorrida no Município "Coronel Pedro Osório", no Estado do Rio Grande do Sul; tendo parecer contrário da Comissão de Finanças.

PROJETO Nº 263-59, A QUE
SE REFERE O PARECER

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. Pica aberto o crédito especial de trinta milhões de cruzeiros (Cr\$ 30.000.000,00) para socorrer as vítimas e cobrir os prejuízos decorrentes da enchente ocorrida no município "Coronel Pedro Osório", no Estado do Rio Grande do Sul.

Art. 2º. O Poder Executivo, através do Ministério da Fazenda, estabelecerá os critérios para efeito da indenização dos prejuízos a que se refere o artigo anterior.

Art. 3º. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala das Sessões, em 29 de abril de 1959. — *Joaquim David*.

Justificação

O novo município "Coronel Pedro Osório", no Estado do Rio Grande do Sul, cujo nome é uma homenagem ao grande rio-grandense pioneiro da cultura arrozeira no país, e formado das vilas. Olímpio e Cerrito. Estas localidades já conquistaram um alto grau de progresso e de prosperidade graças ao espírito empreendedor e esclareci-

do de seus filhos, e ao seu trabalho no comércio, nas pequenas indústrias e atividades agropecuárias.

Ambas as localidades são servidas por excelente estrada de rodagem que vai a fronteira e a Pelotas, e ambas são atendidas pela Viação Férrea do Rio Grande do Sul.

Entre ambas, passa o rio Piratini. Ambas sofreram agora os efeitos da maior enchente que já se verificou no Rio Grande do Sul. A pavorosa catástrofe atingiu grandemente o município "Coronel Pedro Osório". As águas do rio Piratini subiram de tal modo que sevaram a ponte ferroviária, monumento arquitetônico construído no tempo do Império, e a ponte rodoviária, construída há poucos anos. Juntamos a esta justificativa a fotografia publicada pelo "Diário de Notícias", de Porto Alegre, de 21 do corrente mês, onde aparecem ambas as pontes antes e depois da catástrofe.

As águas do rio Piratini subiram nada menos de 25 a 30 metros — diz o jornal "Diário Popular" da cidade de Pelotas, edição de 18 do corrente — inundando Cerrito e Olímpio, onde se gerou verdadeiro pânico e foram destruídas pela correnteza 80 casas, 50 em Cerrito e 30 em Olímpio. Ficaram de-

TERMO DE RESPONSABILIDADE DE PLÁGIO

Eu, Tatiana Carrilho Pastorini Torres, matrícula nº 20103278, declaro para todos os fins que o texto em forma de () Dissertação de mestrado ou (X) Tese de Doutorado, intitulado “Trem da saudade”: uma análise das relações entre memória e história na construção de uma identidade ferroviária na cidade de Pedro Osório, RS , é resultado da pesquisa realizada e de minha integral autoria. Assumo inteira e total responsabilidade, sujeitando-me às penas do Código Penal (“Art. 184. Violar direitos de autor e os que lhe são conexos”).

Pelotas, 19 de maio de 2025.


ASSINATURA