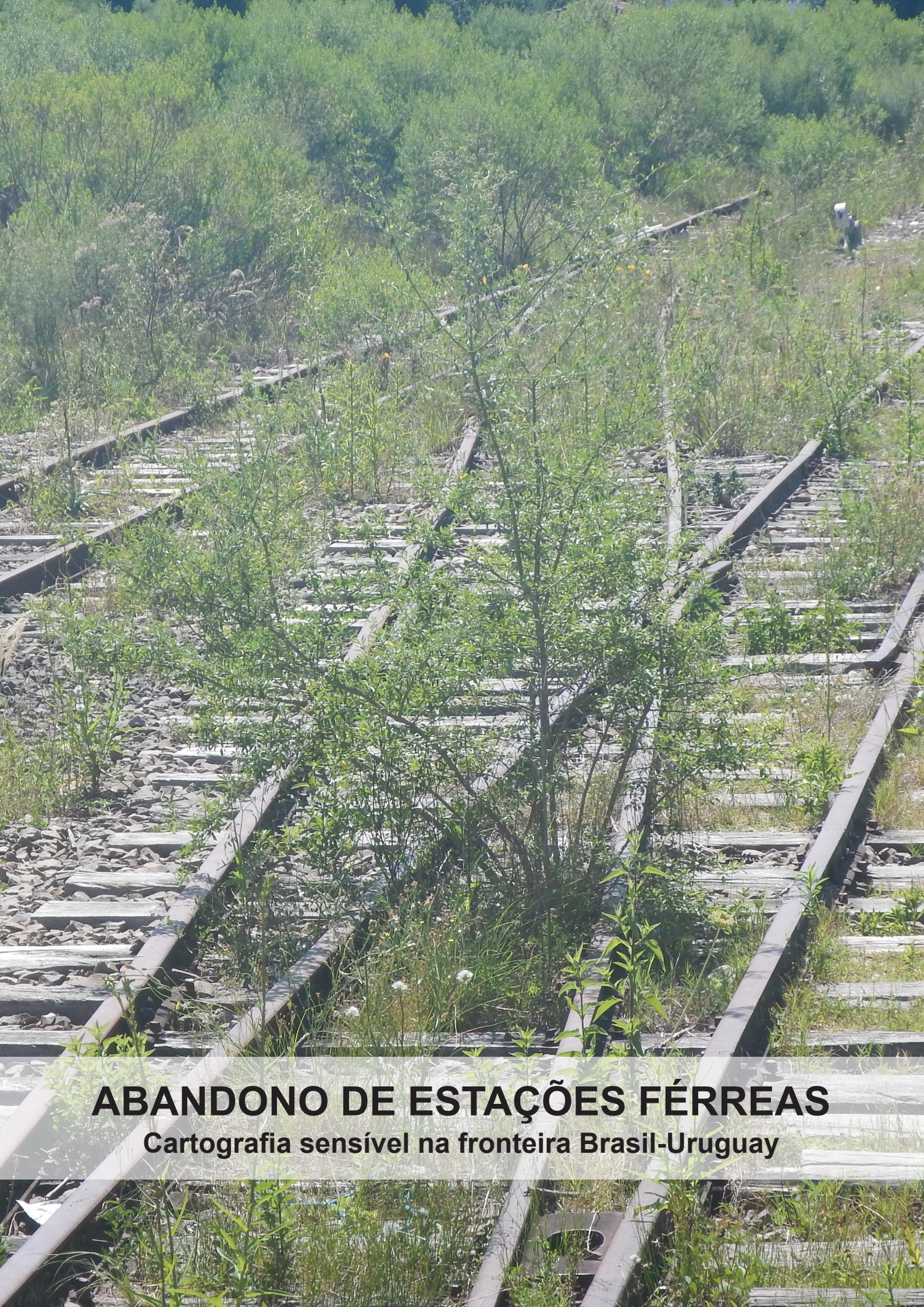


ABANDONO DE ESTAÇÕES FÉRREAS

Cartografia sensível na fronteira Brasil-Uruguay

UNIVERSIDADE FEDERAL DE PELOTAS

Faculdade de Arquitetura e Urbanismo

Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo

Dissertação

ABANDONO DE ESTAÇÕES FÉRREAS
Cartografia sensível na fronteira Brasil-Uruguay

Vanessa Forneck

Pelotas, 2021

Vanessa Forneck

ABANDONO DE ESTAÇÕES FÉRREAS
Cartografia sensível na fronteira Brasil-Uruguay

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Pelotas, como requisito parcial à obtenção do título de Mestre em Arquitetura e Urbanismo.

Linha de pesquisa: Urbanismo Contemporâneo
Orientador: Eduardo Rocha

Pelotas, 2021

Universidade Federal de Pelotas / Sistema de Bibliotecas
Catalogação na Publicação

F728a Forneck, Vanessa

Abandono de estações férreas : cartografia sensível na fronteira Brasil-Uruguay / Vanessa Forneck ; Eduardo Rocha, orientador. — Pelotas, 2021.

343 f. : il.

Dissertação (Mestrado) — Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Pelotas, 2021.

1. Estações férreas. 2. Abandono. 3. Fronteira Brasil-Uruguay. 4. Cartografia sensível. 5. Urbanismo contemporâneo. I. Rocha, Eduardo, orient. II. Título.

CDD : 711.4

Elaborada por Simone Godinho Maisonave CRB: 10/1733

Vanessa Forneck

Abandono de Estações Férreas: Cartografia sensível na fronteira Brasil-Uruguay

Dissertação aprovada, como requisito parcial, para obtenção do grau de Mestre em Arquitetura e Urbanismo, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Pelotas.

Data da defesa: 17 de novembro 2021

Banca examinadora:

_____

Prof. Dr. Eduardo Rocha (Orientador)

Doutor em Arquitetura pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul

_____

Profª. Drª. Lisandra Fachinello Krebs (Membro Interno)

PHD em Engenharia pelo LTH Lund University e Doutora em Arquitetura pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul

_____

Prof. Dr. Manoel Antonio Lopes Rodrigues Alves (Membro Externo)

Doutor em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade de São Paulo

_____

Profª. Drª. Daniele Caron (Membro Externo)

Doutora em Urbanismo pela Universidad Politécnica de Cataluña

Agradecimentos

Ao meu orientador Eduardo Rocha pelo acolhimento, atenção e aprendizado. Pelas (des)orientações e conversas sobre a vida acadêmica, profissional e pessoal.

Aos professores Lisandra Fachinello Krebs, Manoel Antonio Lopes Rodrigues Alves e Daniele Caron que aceitaram o convite para fazer parte da banca de defesa, assim como às professoras Ana Paula Vieceli e Sara Parlato que participaram da banca de qualificação. Agradeço pelo tempo compartilhado e pelas contribuições neste trabalho.

Aos companheiros de viagem Humberto Levy de Souza, Andrews Dubois Jobim e Laís Dellinghausen Portella, pela parceria durante a imersão pelos territórios do abandono.

Aos entrevistados que contaram suas histórias e sentimentos sobre as estações férreas.

À Aline Nascimento dos Santos e Milene Romero pela dedicação e auxílio com as transcrições das entrevistas. À Andrea Ilha e Eduardo Pallermo pela receptividade e assistência em Santana do Livramento e Rivera.

Ao grupo de (des)orientação do Edu pelas constantes contribuições e aprendizados.

Ao grupo de estudos do NEAB pelos encontros e pelas discussões sobre Patrimônio.

Aos professores do PROGRAU, à secretária Cristiane Miritz e demais colegas. Aos amigos pesquisadores que dividiram momentos de aulas, estágios docentes, escritas de artigos, conversas de corredor e afins: Taís Beltrame dos Santos, Carolina Frasson Sebalhos, Laís Dellinghausen Portela, Guilherme Pinto de Almeida, Gabriele Vargas, Isabella Khauam Maricatto, Laís Becker Ferreira, Paula Pedreira Del Fiol.

Um carinho especial à Luana Pavan Detoni pela amizade e pelas trocas sempre afetuosas e à Lorena Maia Resende pela generosidade e compartilhamento em diversos momentos.

À amiga de infância Melina Mörschbächer pela presença constante e às amizades desde a graduação que levo em meu coração Fabíola Nunes da Silva, Isadora Baptista Alves, Cibele Borges Peres e Isabela Baptista Alves, agradeço pela cumplicidade e incentivo de sempre.

À minha família por serem a minha melhor companhia, meu porto seguro, lugar de acolhimento e amor. Meu pai Celso Aloísio Forneck, minha mãe Ilani Maria de Conti Forneck e minhas irmãs Luana Elisa Forneck e Cíntia Forneck.

Ao Andrews Dubois Jobim pelo companheirismo e apoio incondicional.

À Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – Brasil (CAPES) – Código de Financiamento 001, pelo apoio financeiro para a realização deste trabalho.

Resumo

FORNECK, Vanessa. **Abandono de Estações Férreas: Cartografia sensível na fronteira Brasil-Uruguay.** 2021. 343f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Pelotas, Pelotas, 2021.

Por aproximadamente um século, o sistema ferroviário esteve envolvido de forma mais ativa nas dinâmicas urbanas, fazendo parte da história e da vida das pessoas. As estações férreas compunham esse cenário, pois eram os locais de embarque e desembarque de passageiros e mercadorias. No entanto, a partir da década de cinquenta, o sistema ferroviário começa a declinar e, por volta de 1990, ocorre a extinção do transporte de passageiros em muitas cidades. As estações férreas tornaram-se obsoletas e, por consequência, criaram-se em seu entorno territórios abandonados. A partir da aproximação entre as teorias do urbanismo contemporâneo com a filosofia da diferença, o objetivo principal desta pesquisa é cartografar e investigar os territórios do abandono das estações férreas nas cidades-gêmeas de Jaguarão-Rio Branco e Santana do Livramento-Rivera, na fronteira Brasil-Uruguay. A finalidade é compreender as relações desse abandono com as práticas urbanas na contemporaneidade, possibilitando a abertura para novas formas de releitura da cidade levando em conta nossa sensibilidade. O estudo se desenvolve por meio do método da cartografia sensível, que visa explorar um território a partir da imersão corporal da pesquisadora no plano da experiência. Os resultados anunciam, com os mapas dos encontros e os mapas das intensidades, as potências através das rupturas marcadas na malha urbana e no corpo da cartógrafa que caminha pelos trilhos do trem até as estações férreas. Com isso, conclui-se pela sobreposição desses mapas, que esses territórios são constituídos por múltiplas camadas que revelam histórias, encontros, conexões, sentimentos e memórias. A experiência sensível nos aproxima com o plano real, em um ritmo mais lento, onde prevalece a importância da fala, da escuta, da pausa, do silêncio, como uma forma potente de sentir e experimentar a cidade através da nossa sensibilidade.

Palavras-chave: Estações férreas. Abandono. Fronteira Brasil-Uruguay. Cartografia sensível. Urbanismo contemporâneo.

Abstract

FORNECK, Vanessa. **Abandonment of Railway Stations: Sensitive cartography on the Brazil-Uruguay border.** 2021. 343f. Dissertation (Master in Architecture and Urbanism) – Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Pelotas, Pelotas, 2021.

For about a century, the railway system was involved in a more active way in urban dynamics, being part of history and people's lives. The railway stations were part of this scenario, because they were the places where passengers and merchandise embarked and disembarked. However, from the fifties on, the railway system began to decline and, around 1990, passenger transportation became extinct in many cities. The railway stations became obsolete and, consequently, abandoned territories were created around them. From the approach between the theories of contemporary urbanism and the philosophy of difference, the main objective of this research is to map and investigate the territories of abandoned railway stations in the twin cities of Jaguarão-Rio Branco and Santana do Livramento-Rivera, on the Brazil-Uruguay border. The aim is to understand the relations of this abandonment with urban practices in contemporaneity, enabling the opening for new ways of re-reading the city taking into account our sensibility. The study is developed through the method of sensitive cartography, which aims to explore a territory from the bodily immersion of the researcher in the plane of experience. The results announce, with the maps of encounters and the maps of intensities, the potentials through the ruptures marked in the urban mesh and in the body of the cartographer who walks through the train tracks to the railway stations. With this, we conclude by the overlapping of these maps, that these territories are made up of multiple layers that reveal stories, encounters, connections, feelings, and memories. The sensitive experience brings us closer to the real plane, in a slower pace, where the importance of speech, listening, pause, and silence prevails, as a powerful way to feel and experience the city through our sensitivity.

Keywords: Railway stations. Abandonment. Brazil-Uruguay border. Sensitive cartography. Contemporary urbanism.

Lista de Figuras

Figura 1: Mapa da fronteira Brasil e Uruguay indicando as cidades-gêmeas com estações férreas. 30
Figura 2: Sistema Arvore-raiz (à esquerda), fortalece a centralização e hierarquia..... 40
Figura 3: Sistema rizomático (à direita), enaltece a horizontalidade e multiplicidade 40
Figura 4: Ponte Internacional Barão de Mauá cruzando o rio Jaguarão, interligando BR e UY. A área urbanizada na parte superior da imagem corresponde à Rio Branco e na parte inferior à Jaguarão..... 62
Figura 5: Mapa do trajeto realizado a pé até a estação férrea de Rio Branco no Uruguay ... 65
Figura 6: Ponte Internacional Barão de Mauá e os trilhos do trem que dão acesso e indicam o atravessamento da linha de fronteira BR-UY. 66
Figura 7: Registro da aduana com vista para o acampamento cigano em Jaguarão/BR..... 66
Figura 8: Vista para os Free Shops no Uruguay. 70
Figuras 9 e 10: Passadiço elevado, (à esquerda) os trilhos do trem e (à direita) a passagem para os pedestres 71
Figura 11: Vista para a área alagável em Rio Branco/UY 71
Figura 12: Vegetação crescendo entre os trilhos 72
Figura 13: Travessia de pedestre pela linha do trem..... 73
Figura 14: Cavalo pastando na linha do trem encoberta pela vegetação 73
Figura 15: Frames do vídeo durante a caminhada pelos trilhos 79
Figura 16: Caminho pelos trilhos do trem com vegetação no entorno..... 81
Figura 17: Montagem de fotos de elementos que compõem o sítio ferroviário..... 82
Figura 18: Sítio ferroviário de Rio Branco/UY 83
Figura 19: Tapete florido durante o trajeto. 84
Figura 20: Linha férrea em direção à estação férrea de Rio Branco/UY..... 84
Figura 21: Mapa do sistema ferroviário do Uruguay..... 85
Figura 22: Adolescentes conversando na antiga plataforma de embarque da estação férrea de Rio Branco/UY. 86
Figura 23: Estação férrea de Rio Branco/UY. 88
Figura 24: Vista dos fundos da estação férrea de Rio Branco/UY. Na imagem o casal de adolescentes e o Levy 89
Figura 25: Vista das residências no entorno da estação. 90
Figura 26: Silos e galpões aos fundos da estação 90
Figura 27: Senhora cruzando a linha do trem 91
Figura 28: Senhor cruzando a linha do trem 91
Figura 29: Vegetação crescendo em cima da cobertura da plataforma de embarque 92
Figura 30: Telha quebrada da cobertura da plataforma de embarque..... 92
Figura 31: Apodrecimento da madeira que sustenta a cobertura da plataforma de embarque 93
Figura 32: Janela entreaberta no pavimento superior. 96
Figura 33: (à esquerda) antena instalada na fachada 96
Figura 34: (à direita) campainha na porta de acesso principal da estação. 96
Figura 35: Vista para o balcão de atendimento da estação..... 99
Figura 36: Vista interna da estação com os detalhes originais..... 100
Figura 37: Galpão abandonado no sítio ferroviário de Rio Branco/UY 102
Figura 38: Água esverdeada no interior do galpão..... 103
Figura 39: Vista interna do galpão abandonado..... 103
Figura 40: Vista da rua e do entorno no trajeto da volta..... 104
Figura 41: Pequenos mercados na zona predominantemente residencial 105

Figura 42: Trilhos do trem em meio ao asfalto e no canteiro central em Jaguarão/BR 109
Figura 43: Letreiro de padaria misturando palavras em português e espanhol 110
Figura 44: Letreiro de loja de tintas com destaque para a palavra “Fronteira” 110
Figura 45: Pavimentação do canteiro central e acúmulo de sacolas de lixo na Rua Uruguai 111
Figura 46: Lixo depositado no canteiro central 112
Figura 47: Trilhos do trem passando aos fundos das residências em Jaguarão/BR 113
Figura 48: Mapa esquemático da malha ferroviária do Rio Grande do Sul. Situação em 1910 das principais linhas já concluídas. 114
Figura 49: Passagem bloqueada por uma cerca 117
Figura 50: Trilhos do trem soterrados no asfalto, passando na lateral de residências 117
Figura 51: Bloqueio do trajeto com cerca e trilhos do trem concretados criando o acesso às residências 118
Figura 52: Gramado por onde seguiam os trilhos 119
Figura 53: Área cercada e, aos fundos, zona industrial no local de passagem dos trilhos 120
Figura 54: Reaparecimento dos trilhos do trem. Adiante, uma cerca bloqueando a passagem pelo terreno descampado 120
Figura 55: Vegetação crescendo entre os trilhos 121
Figura 56: Edificação abandonada próxima à linha do trem 122
Figura 57: Edificação abandonada próxima à linha do trem. 122
Figura 58: Edificação próxima à estação férrea 123
Figura 59: Sinais da presença de pessoas no sítio ferroviário. Aos fundos a estação férrea de Jaguarão/BR 123
Figura 60: Caixa d’água do sítio ferroviário 125
Figura 61: Lateral cercada da estação férrea de Jaguarão/BR 126
Figura 62: Estação Férrea de Jaguarão/BR 127
Figura 63: Rua lateral da estação com maior movimentação de pedestre. 128
Figura 64: Rua em frente à estação com maior movimentação de veículos 129
Figura 65: Fundos da estação com instalação de aparelhos de ar-condicionado 131
Figura 66: (à esquerda) sacola de lixo em frente à estação 131
Figura 67: (à direita) Instalação de câmeras de vigilância na fachada da estação 131
Figura 68: Estrada de terra que leva ao conjunto de moradias. 132
Figura 69: Conjunto de residências dos antigos ferroviários da estação férrea de Jaguarão/BR. 133
Figura 70: Entrevista com o homem de 59 anos 136
Figura 71: Rua de terra no trajeto do retorno para o hotel 140
Figura 72: Uso misto na região mais próxima do centro 141
Figura 73: Tipologia das residências próximas ao centro, aos fundos o rio Jaguarão 141
Figura 74: Praça Dr. Alcides Marques, Jaguarão/RS 142
Figura 75: Pôr do sol no Rio Jaguarão 146
Figura 76: Topografia acidentada da região. Vista do Marco Divisório de Frontera 42-I em direção à Santana do Livramento 150
Figura 77: Mapa de Santana do Livramento/Rivera até Minas de Corrales/UY 151
Figura 78: Trajeto da Rodoviária até a estação férrea de Santana do Livramento 153
Figura 79: Interior da estação férrea de Santana do Livramento 155
Figura 80: Viagem de carro em direção à Minas de Corrales. Registro do trânsito de caminhões transportando toras de madeira 157
Figura 81: Paisagem dos cerros durante o trajeto até Minas de Corrales. 158
Figura 82: Montagem dos registros em Minas de Corrales/UY 159
Figura 83: Mapa do trajeto realizado a pé da estação férrea de Rivera/UY até a estação férrea de Santana do Livramento/BR 163

Figura 84: Zona residencial com topografia acidentada. 165
Figura 85: Quartel próximo à estação férrea de Santana do Livramento..... 165
Figura 86: Placa informativa próximo à estação..... 165
Figura 87: Rua em declive com acesso à estação férrea de Santana do Livramento/BR... 167
Figura 88: Praça em frente à estação férrea de Santana do Livramento/BR..... 167
Figura 89: Mapa do traçado da ferrovia de São Sebastião à Santana do Livramento em 1943. 169
Figura 90: Estação Férrea de Santana do Livramento/BR.. 169
Figura 91: Galpão do sítio ferroviário funcionando como depósito de reciclagem 170
Figura 92: Residências geminadas dos antigos ferroviários..... 175
Figura 93: Vista de cima do terraço da estação férrea em direção à rua..... 176
Figura 94: A estação restaurada em janeiro de 2013..... 186
Figura 95: A estação férrea no ano em que a visitamos.. 187
Figura 96: Parede da estação férrea com descolamento do reboco. 188
Figura 97: Estado de conservação da fachada da estação férrea de Santana do Livramento/RS 189
Figura 98: Vista do terraço em direção a praça em frente à estação férrea. Na foto também aparecem os trilhos do bonde 190
Figura 99: Vista dos edifícios em ruína do sítio ferroviário.. 190
Figura 100: Vista do pátio cercado do sítio ferroviário..... 190
Figura 101: Menino espiando por cima do muro em direção aos fundos da estação férrea191
Figura 102: Vista da plataforma de embarque de passageiros da estação férrea. 192
Figura 103: Vista dos fundos da estação férrea de Santana do Livramento/RS 194
Figura 104: Relógio e suporte do sino na parede da estação férrea 195
Figura 105: Vegetação crescendo entre os trilhos 195
Figura 106: Edificação anexa à estação férrea e travessia de pedestres pelos trilhos 196
Figura 107: Área cercada do sítio ferroviário. Galpão abandonado e vagões enferrujados 197
Figura 108: Vista do cerro que faz divisa entre os países. 198
Figura 109: Marco de delimitação da divisa da fronteira na Praça Internacional. 198
Figura 110: Pórtico com o slogan Rivera Brilla em Rivera/UY..... 199
Figura 111: Movimento de pessoas devido ao comércio local.. 200
Figura 112: Rua arborizada em Rivera sem muito movimento..... 201
Figura 113: Estação Férrea de Rivera/UY. 202
Figura 114: Vista da parte cercada da estação. Os bancos e as floreiras nas janelas indicavam que pudesse haver moradores.. 204
Figura 115: Janela da estação férrea de Rivera/UY..... 204
Figura 116: Montagem com elementos originais da estação férrea de Rivera/UY. 207
Figura 117: Plataforma de embarque de passageiros..... 208
Figura 118: Avisos fixados na janela da estação férrea 208
Figura 119: Trajeto do trem de passageiros de Rivera a Tacuarembó..... 207
Figura 120: Trem de passageiros de Rivera, UY 209
Figura 121: Passeio turístico de Curitiba a Paranaguá 209
Figura 122: Trecho do trajeto onde não se via além da curva..... 216
Figura 123: Rua perpendicular ao trilho do trem 219
Figura 124: Casa da esquina com a bicicleta encostada na parede..... 223
Figura 125: Encontro com a linha do trem próximo à linha de divisa entre Brasil e Uruguay 227
Figura 126: Linha do trem em direção à Rivera/UY 226
Figura 127: Linha do trem em direção à Santana do Livramento/BR 226
Figura 128: Trilhos do trem no lado brasileiro. 229

Figura 129: Estrada de terra por onde seguiam os trilhos do trem. 228
Figura 130: Vegetação entre os trilhos do trem no lado brasileiro 229
Figura 131: Final do trajeto, aos fundos a estação férrea de Santana do Livramento/BR .. 231
Figura 132: Mapa dos encontros em Jaguarão e Rio Branco na fronteira Brasil-Uruguay.. 241
Figura 133: Vista da vegetação, da água, do céu, dos pássaros e dos trilhos de trem em Rio Branco/UY. 244
Figura 134: Mapa dos encontros em Santana do Livramento e Rivera na fronteira Brasil-Uruguay. 249
Figura 135: Mapa das intensidades em Jaguarão e Rio Branco na fronteira Brasil-Uruguay 255
Figura 136 Frames do documentário Memória dos trens Jaguarão e Rio Branco 260
Figura 137: Frames do documentário Memória dos trens Jaguarão e Rio Branco 260
Figura 138: Mapa das intensidades em Santana do Livramento e Rivera na fronteira Brasil-Uruguay 264
Figura 139: Mapa de sobreposição – mapa dos encontros (figura 132) e mapa das intensidades (figura 135) em Jaguarão e Rio Branco na fronteira Brasil-Uruguay..... 274
Figura 140: Mapa de sobreposição – mapa dos encontros (figura 134) e mapa das intensidades (figura 138) em Santana do Livramento e Rivera na fronteira Brasil-Uruguay. 276

Lista de Quadros

Quadro 1: Retomada dos objetivos específicos.....42

Quadro 2: Relação entre os procedimentos metodológicos e as ações propostas, a fim de alcançar os objetivos específicos.....42

Lista de Abreviaturas e Siglas

ACE	Análise Custo Efetividade
AFE	Administración de Ferrocarriles del Estado
ALL	América Latina Logística
BR	Brasil
CTG	Centro de Tradições Gaúchas
FAURB	Faculdade de Arquitetura e Urbanismo
IPHAE	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado
IPHAN	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
LABURB	Laboratório de Urbanismo
NEAB	Núcleo de Estudos de Arquitetura Brasileira
PROGRAU	Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo
RS	Rio Grande do Sul
UFPEL	Universidade Federal de Pelotas
UY	Uruguay

Sumário

Princípio 21
Plataforma de Embarque 23
1. Locomotiva | O método Cartográfico 37
1.1 Cartografia sensível 39
1.2 Procedimentos metodológicos 43
1.2.1 Referencial teórico 45
1.2.2 Pedagogia da viagem 46
1.2.3 Caminhar pelas bordas 48
1.2.4 Entrevistas cartográficas 52
1.2.5 Mapas cartográficos 54
1.2.6 Análise cartográfica 57
2. Ao apito do trem 59
2.1 A partida do trem em Jaguarão/BR e Rio Branco/UY 61
2.1.1 Bagagem 61
2.1.2 Primeira parada | Rio Branco/UY 63
2.1.3 Segunda parada | Jaguarão/BR 109
2.2 Baldeação em Santana do Livramento/BR e Rivera/UY 149
2.2.1 Bagagem 149
2.2.2 Terceira parada | Santana do Livramento/BR 151
2.2.3 Quarta parada | Rivera/UY 201
3. Entroncamentos 237
3.1 A ruptura corpo-cidade 240
3.2 O abandono sensível 254
4. Desembarque do trem 271
Referências 282
Apêndices 287
Apêndice A | Roteiro de Entrevista 287
Apêndice B | Termo de Consentimento 288
Apêndice C | Entrevista com a mulher de 70 anos em Rio Branco/UY 289
Apêndice D | Entrevista com a moça de 14 anos e o rapaz de 17 anos Rio Branco/UY . 294
Apêndice E | Entrevista com o homem de 63 anos em Rio Branco/UY 296
Apêndice F | Entrevista com o homem de 70 anos em Jaguarão/BR 301
Apêndice G | Entrevista com a mulher de 25 anos em Jaguarão/BR 304
Apêndice H | Entrevista com o homem de 59 anos em Jaguarão/BR 307
Apêndice I | Entrevista com o homem de 42 anos em Santana do Livramento/BR 313
Apêndice J | Entrevista com o homem de 57 anos em Santana do Livramento/BR 317

Apêndice K | Entrevista com o homem de 55 anos em Santana do Livramento/BR 322
Apêndice L | Entrevista com o homem de 34 anos em Rivera/UY 325
Apêndice M | Registro da caminhada pelos trilhos 329
Apêndice N | Diário de campo – Rio Branco e Jaguarão 330
Apêndice O | Diário de campo – Santana do Livramento e Rivera 337

UMA TELA EM VERDE

Não seria uma tela em branco? Não. Porque o verde tem uma relação intrínseca com o abandono. O verde está no percurso do trem, é encontrado na oxidação dos trilhos abandonados. O verde está presente na vegetação que germina entre os dormentes, cresce e envolve a paisagem durante o trajeto. Está no limo que surge na parede da estação férrea e absorve a sujeira, acumula fuligem. Quantas pesssoas já tocaram aquelas paredes? O verde está na telha quebrada que acumula água da chuva e faz proliferar musgo. O verde está no telhado, nas rachaduras das paredes, nas janelas danificadas. O verde está no abandono, assim como o abandono está no verde. O verde simboliza a natureza, liberdade, esperança. Mas o verde também remete ao esquecimento, ao abandono. Tudo depende do ponto de vista, vai prevalecer o verde da esperança por dias melhores ou o verde que deixará ruir, esgotar-se com o tempo?

Princípio

Os prédios abandonados sempre despertaram meu interesse. Movida pela curiosidade, ficava imaginando: *"O que aconteceu nesse prédio? Quem morava ali? Por que foi abandonado? Será que os donos morreram? Será que é mal-assombrado?"* Os questionamentos eram inúmeros e a vontade de desvendar aquele mistério ainda maior. Quando vejo um prédio abandonado desejo entrar, perder-me no abandono, observar o que ficou para trás, na tentativa de encontrar algo que se possa revelar. Ver suas cicatrizes, marcas e manchas. Tudo fica exposto. Como um grito de socorro.

Movida por esse interesse peculiar, durante a graduação em Arquitetura e Urbanismo realizei no Trabalho Final de Graduação[1] um projeto de intervenção na antiga Estação Férrea Theodósio, localizada no município do Capão do Leão/RS, uma edificação de pequeno porte abandonada. Desenvolvi uma proposta de restauração arquitetônica e de revitalização do seu entorno imediato, pois além da proposta da edificação é importante pensar no contexto em que ela está inserida, considerando também o sistema ferroviário na malha urbana.

As estações férreas fazem parte da história, tiveram impacto na vida de muitas pessoas e no processo de desenvolvimento das cidades. Com o passar do tempo, as dinâmicas sociais foram mudando, o transporte ferroviário decaiu e esses espaços começaram a ficar abandonados. Aliando o desejo em pesquisar o abandono e um lugar que tivesse um aspecto singular, decidi estudar o abandono das estações férreas na fronteira Brasil-Uruguay[2]. Um lugar complexo e potente que nos traz muitos desafios a serem investigados, pois mesmo sendo duas culturas diferentes, é um território tão único.

A linha do trem conecta os dois países, traz consigo uma relação de abandono transfronteiriço. Foi assim que surgiu o interesse em unir as duas proposições, a fim de descobrir as potências encontradas nesses territórios, trazendo a perspectiva do abandono das estações férreas na fronteira Brasil-Uruguay.

---

[1] Título do trabalho: *Do abandono ao cenário de encontro* (FORNECK, 2018), para mais informações, acessar: https://wp.ufpel.edu.br/tfgonline/.

[2] A escrita Uruguay, em espanhol, será utilizada em todo o texto, com a intenção de incluir o idioma na pesquisa.

“Você próprio é que terá de encontrar algo que desperte
seu corpo vibrátil, algo que funcione como uma espécie
de fator de a(fe)tividade em sua existência”
(ROLNIK, 2016, p. 39).

Plataforma de Embarque

A implantação do sistema ferroviário nas cidades brasileiras foi sinônimo de prosperidade durante muitas décadas. As ferrovias traziam avanços de infraestrutura, acessos mais qualificados e melhoria nos fluxos, o que fortalecia o desenvolvimento econômico e social da região. Junto dessas melhorias também eram construídas as estações férreas, pontos de embarque e desembarque de passageiros e mercadorias, muitas delas eram edificações que se destacavam na paisagem urbana pela imponência e estilo arquitetônico da época, em sua maioria, do período eclético.

Apesar da perspectiva otimista, desde o princípio a modalidade enfrentava dificuldades, seja por questões de implantação do sistema, seja pela manutenção e execução do serviço. Por volta da década de noventa, o sistema ferroviário entra em decadência, levando à extinção total ou parcial da modalidade. Como consequência, as estações férreas perdem sua função original, de embarque e desembarque de passageiros, e assim criam-se em seu entorno um novo cenário: o do abandono.

Comumente são percebidos o abandono e descaso com as estações férreas em algumas cidades, como também com o complexo ferroviário como um todo, que abrange galpões, linhas férreas, pontes, viadutos, entre outros. Os remanescentes ferroviários ficam ao acaso, sujeitos às diferentes ações que operam com o passar do tempo, sejam oriundas de força natural, como no caso da chuva, sol, vento, ou pela ação humana, por meio da depredação, saque e retaliação.

O abandono se instaura naquele território[3], na maioria das vezes iniciada por algum elemento pontual, como uma porta ou janela

[3] Entende-se por território um conjunto de procedimentos que podem ser relatados e explicados. Não são tomados meramente por aspectos funcionais e utilitários, mas priorizados os sentidos e os modos de expressão. “O território é de fato um ato, que afeta os meios e os ritmos, que os ‘territorializa’. [...] Ele é essencialmente marcado por "índices", e esses índices são pegos de componentes de todos os meios: materiais, produtos orgânicos, estados de membrana ou de pele, fontes de energia, condensados percepção-ação. Precisamente, há território a partir do momento em que componentes de meios param de ser direcionais para se tornarem dimensionais, quando eles param de ser funcionais para se tornarem expressivos. Há território a partir do momento em que há expressividade do ritmo. É a emergência de matérias de expressão (qualidades) que vai definir o território” (DELEUZE; GUATTARI, 1997, p. 121).

danificada, uma pintura descascada, uma parede rachada. Depois o abandono se ramifica, se agrava, criando um bloco de sensações. A autora Germanie Geux (1973) que estuda o *sentimento do abandono* em seus pacientes, comenta sobre as variações de potências e intensidades ocasionadas pelo abandono, que podem ir de um simples mal-estar até a angústia propriamente dita.

As sensações ocasionadas pelo abandono das estações férreas também podem apresentar suas variações. Algumas pessoas podem olhar com sentimento de pena, tristeza, angústia, medo. Outras podem se sentir instigadas, motivadas e encorajadas a ocupar esses espaços que se encontram abertos para novas possibilidades. Pode ser um ponto de encontro, um local silencioso, tranquilo, e longe dos olhares controladores de outras partes da cidade.

O abandono das estações férreas vai além de propor soluções construtivas para as edificações, pois o tema também abarca importantes questões sociais. O sistema ferroviário esteve presente na história e na vida de muitas famílias, que vivenciaram direta ou indiretamente a atividade durante seu funcionamento. Alguns trabalhavam como maquinistas, chefes da estação, faziam a manutenção das máquinas ou dos trilhos, carregavam mercadorias, ou ainda, foram usuários do transporte ferroviário.

Sempre surge alguma lembrança, um sentimento, uma saudade daquele período. Portanto, não se deve descartar esse universo múltiplo e heterogêneo carregado de tantos sentimentos e memórias. Realizar propostas de intervenção ou revitalização nesses sítios sem a devida sensibilidade, despreza os múltiplos fatores compostos por uma sociedade, principalmente às que envolvem as relações que são subjetivas[4] à materialidade.

As estações férreas são consideradas bens de interesse cultural e, por isso, fazem parte das políticas de preservação do patrimônio ferroviário nacional. Os bens culturais são entendidos como todo e qualquer referência que constitui uma forma de manifestação

[4] Ressalta-se que o trabalho consiste na “produção de subjetividade”, que implicam os modos de existência durante o processo. A subjetividade é: “o conjunto das condições que torna possível que instâncias individuais e/ou coletivas estejam em posição de emergir como *território existencial* auto-referencial, em adjacência ou em relação de delimitação com uma alteridade ela mesma subjetiva” (GUATTARI, 1992, p. 19).

de diferentes grupos, é aquilo que foi operado pela ação humana e que com o tempo adquiriu uma expressão cultural, trazendo assim a ideia de pluralidade (KÜHL, 2019).

Apesar do reconhecimento sobre a importância da ampliação e inclusão da concepção dos bens de interesse cultural nos últimos anos, na prática ainda se faz necessário uma articulação mais abrangente. Muitas delas necessitam de incentivos financeiros para a sua restauração e políticas de gestão que estejam alinhadas com pautas que priorizem o interesse coletivo da população. Porém, nem sempre esse público é contemplado, ficando restrito a pequenos grupos que visam garantir interesses próprios. Os lugares[5] de interesse cultural acabam sendo visados principalmente pelo setor imobiliário, que tem a intenção de ocupar pontos estratégicos na cidade a fim de garantir retornos financeiros, promovidos principalmente pelo turismo.

Tais práticas já aparecem há bastante tempo na nossa sociedade, uma vez que no sistema capitalista os objetivos são bem claros: visa-se o lucro e a acumulação de riquezas. São medidas que nos afastam da construção de cidades para as pessoas, uma vez que fica em primeiro plano o retorno financeiro. Isso foi acentuado principalmente no período da Revolução Industrial, onde as pessoas exerciam seu papel de meros trabalhadores assalariados e poucos tinham voz em meio ao sistema vigente. O processo de mecanização modificou o modo de atuação dos trabalhadores, o que acabou refletindo também nas dinâmicas da sociedade.

A massiva mecanização do operário como parte do sistema do "trabalho eficiente", acaba reforçando um comportamento robotizado e podendo se tornar algo habitual em outras práticas do cotidiano. O

[5] O conceito de lugar e espaço apresentam diferentes definições dependendo de cada área. Neste trabalho, entende-de que o espaço " [...] tiene una condición ideal, teórica, genérica e indefinida, y el segundo [o lugar] posee un carácter concreto, empírico, existencial, articulado y definido hasta los detalles. Es espacio moderno se basa em medidas, posiciones y relaciones. Es cuantitativo; se despliega mediante geometrias tridimensionales, es abstracto, lógico, científico y matemático; es una construcción mental. [...], por su misma esencia tende a ser infinito e ilimitado. En cambio, el lugar viene definido por substantivos, por las cualidades de las cosas y los elementos, por los valores simbólicos e históricos; es ambiental y está relacionado con el cuerpo humano desde un punto de visa fenomenológico" (MONTANER, 2011, p. 33).

lado sensível do ser humano fica abandonado, assim como os sentidos pouco explorados nas nossas experiências de mundo. Esse distanciamento do próprio indivíduo em si dá abertura para que sejam criados imaginários de padrões estéticos comercializáveis e vendáveis em todo o mundo, sem considerar características próprias de cada região. De forma crítica e responsável, o papel do arquiteto é "fortalecer nossa experiência do real nas esferas da percepção e da experiência, assim como na interação cultural e social" (PALLASMAA, 2013, p. 23).

Diante dessa perspectiva, por volta da segunda metade do século XX, o grupo denominado Situacionistas levanta algumas ideias para resgatar a importância da conexão e participação com questões sociais, artísticas, culturais e urbanas. Traz a concepção de incentivar a participação das próprias pessoas a fim de criar autonomia e consciência do rumo de sua vida. Busca impedir a alienação da sociedade, envolta na padronização de princípios e ideais preestabelecidos.

A autora Paola Jacques (2012) traz a ideia de sujeito corporificado, também apresentado por Ana Clara Torres Ribeiro (2007) por *corpo-sujeito*. Trata de uma renovação na pauta humanista, que é expressado por "humanismo presentificado", ou seja, que traz uma aproximação de valores interdisciplinares e fomenta uma ruptura de idealismos e do materialismo exarcebado tão dominante na atualidade. Esse sujeito corporificado também tem relação com a urgência de ressubjetivação das questões sociais, que resiste à abstração de números, estatísticas, da relação do corpo ao tempo síncrono, da velocidade, de um processo contínuo da existência pautado na aceleração.

O corpo-sujeito se manifesta como resistência ao automatismo mercantil da vida social, uma forma de combater uma dinâmica de cidade vista como uma mercadoria, de ver a cidade como um objeto de venda, como uma imagem de marca. São questões levantadas pois fazem parte do processo de espetacularização das cidades na contemporaneidade, onde esse processo é:

> [...] indissociável das estratégias de *marketing* – ou mesmo do que se chama hoje de *branding* (construção de marcas) –, que buscam construir uma nova imagem para as cidades

> contemporâneas, de modo a lhes garantir um lugar na geopolítica das redes globalizadas de cidades turísticas e culturais (JACQUES, 2012, p. 294).

A visão de uma cidade como mercadoria, apontado muitas vezes como planejamento estratégico, faz parte do pensamento econômico pautado pelo *marketing* e *branding* urbano. São dinâmicas "sedutoras" que visam promover uma imagem publicitária de cidade, no entanto também promovem o controle ou anulação do sujeito corporificado, pela radicalização das desigualdades sociais, seja no patamar da exclusão ou do extermínio, e ainda, ao atingir uma força que alavanca a relação do corpo como um produto na sociedade (RIBEIRO, 2007).

A idealização de construir cidades homogêneas desconsidera as características de cada cultura, produzindo um tipo de cenário que refuta aquilo que é diverso. Desconsiderar as heterogeneidades da vida é fechar os olhos para aquilo que é diferente[6], múltiplo, complexo e que gera potência na cidade. A atenção direcionada para os elementos que fogem do comum e que escapam das estruturas pré-consolidadas na sociedade são as valorizadas pela *filosofia da diferença*[7].

Os lugares abandonados ou ociosos também são entendidos como áreas que fogem do "comum". São o rejeito, a sobra, o esquecido, o que não interessa mais. Permanecem como áreas que se manifestam como resistência, pois não foram atingidas pelo avassalador ritmo do agir hegemônico, onde podem ser identificadas práticas sociais que visam garantir a circulação e a permanência do *outro* no espaço público contemporâneo (RIBEIRO, 2007).

---

[6] O termo *diferente* está relacionado com *différance,* trazido por Derrida (1991) a partir de uma análise semântica que propõe a escrita com a letra "a" no lugar de "e". Trata-se de uma diferença puramente gráfica, uma vez que foneticamente não é percebida. A diferança (com a) não é uma palavra ou um conceito, pois atravessa a ordem do entendimento, não é um ente-presente ou qualquer que ele seja, não tem existência e nem essência. A *différance* apresenta relação com o verbo *différer* (diferir), daquilo que não é idêntico, ser outro, discernível etc., colocando em questão a alteridade de dissemelhança. "[...] é sem dúvida necessário que entre os elementos outros se produzam, ativamente, dinamicamente, e com uma certa perseverança na repetição, intervalo, distância, espaçamento" (DERRIDA, 1991, p. 39).

[7] A filosofia da diferença faz parte de uma linha filosófica vinculada ao movimento pós-estruturalista que traz a importância da diferença como condição de qualquer processo de significação. Os principais manifestantes que marcam essa linguagem são Michel Foucault, Gilles Deleuze, Félix Guattari e Jacques Derrida (PETERS, 2000).

O abandono das estações férreas muitas vezes pode causar desconforto para que vê o prédio ou o sítio ferroviário em degradação. Dessa forma alguns autores apresentam alternativas para contornar essa realidade. São estudos que envolvem desde a percepção de moradores devido aos impactos da revitalização desses sítios, até propostas mais incisivas que buscam recuperar o sistema ferroviário como alternativa de transporte coletivo

A autora Danielle Faccin (2014), apresenta as revitalizações realizadas nos últimos vinte anos no espaço urbano no entorno do Sítio Ferroviário de Santa Maria/RS. Por meio da etnografia, a autora busca compreender como os moradores vêm percebendo as transformações do espaço urbano, entendendo como são reconhecidos e apropriados os remanescentes ferroviários como patrimônio histórico e cultural na cidade.

Com base no material bibliográfico e documental sobre a estação férrea de São Borja/RS, Maciel *et al.* (2018), afirma a importância de manter viva a história e memória da estação para a valorização cultural da cidade. Complementa ainda que o processo de restauração da antiga estação, contribuiu para a salvaguarda da memória urbana e para uma maior conscientização da preservação do patrimônio ferroviário.

Em outra perspectiva, são realizados estudos sobre o processo de decadência do sistema ferroviário, sendo um desperdício do modal de transporte sustentável, seguro e de baixo custo. Nesse sentido, foram utilizadas metodologias de Análise de Custo e a Multicriterial através da Análise Custo-Efetividade (ACE) para auxiliar o processo de seleção e identificação de projetos prioritários, a fim de garantir a correta aplicação dos recursos do Governo Federal (LANG, 2007).

O remanejo das estações férreas também serve como novas alternativas de transporte intra-modal. Em São Paulo, foram pensadas possibilidades que integrem as linhas de metrô com as linhas ferroviárias. As estações férreas adaptadas no estudo, recebem, agrupam e direcionam o fluxo de passageiros. Uma estratégia de planejamento para suprir as demandas do transporte público urbano (FERNANDES, 2012).

Os estudos acerca do tema são abrangentes, sendo assim, é possível adotar alternativas para “solucionar” o abandono das

estações férreas. Cada escolha visa atender alguma demanda na sociedade, no entanto, nesses estudos não fica claro se as manifestações que já ocorrem nesses lugares são consideradas na implantação das propostas de revitalização e, ainda, se o sentimento da população também é observado nesse contexto.

O abandono não se restringe ao dano material da edificação ou do sistema ferroviário, mas envolve um conjunto de sensações que abarcam história, cultura, sentimento, economia, patrimônio, memória, relações sociais, entre tantos outros fatores. Podemos pensar como uma sobreposição de camadas que foram se acumulando com o passar dos anos. Marca sobre marca. História sobre história. Lugares que se manifestam como palimpsestos[8], que revelam pistas a serem descobertas, desafiando as mudanças que ocorreram no tempo e no espaço, "para dar a ver uma ausência e fazer falar o silêncio" (PESAVENTO, 2004, p. 26).

O abandono das estações férreas se apresenta como um enigma a ser decifrado, requer um mergulho nesses lugares para ouvir o que eles têm a nos contar. Investigar o abandono é um grande desafio, estudá-lo na fronteira Brasil-Uruguay, torna a pesquisa ainda mais instigante. Os territórios de fronteira carregam por si só uma força peculiar, pois são lugares do *entre* – que une, divide, mescla, segrega – uma vez que envolvem dois países, duas culturas, duas realidades, mas que ao mesmo tempo, são tão únicos. A dinâmica de cruzar a linha de fronteira via linha férrea rompe com o sentido do abandono isolado na paisagem urbana. Há um elemento marcante que une esses dois territórios, como, por exemplo, uma ponte que conecta dois países, e é nesse ponto que o trem cruza a linha de fronteira. Cria-se um abandono contíguo, que se estende de um território para o outro, um abandono que está interligado, emaranhado.

[8] "O palimpsesto é uma imagem arquetípica para a leitura do mundo. Palavra grega surgida no século V a.c., depois da adoção do pergaminho para o uso da escrita, palimpsesto veio a significar um pergaminho do qual se apagou a primeira escritura para reaproveitamento por outro texto. A escassez de pergaminhos nos séculos de VII a IX generalizou os palimpsestos, que se apresentavam como os pergaminhos nos quais se apresentava a escrita sucessiva de textos superpostos, mas onde a raspagem de um não conseguia apagar todos os caracteres antigos dos outros precedentes, que se mostravam, por vezes, ainda visíveis, possibilitando uma recuperação" (PESAVENTO, 2004, p. 26).

Este trabalho investiga os territórios do abandono das estações férreas na fronteira Brasil-Uruguay, a partir do olhar da arquiteta e urbanista que desenvolve um estudo na linha de pesquisa do Urbanismo Contemporâneo, a fim de revelar as potências desses lugares na contemporaneidade. A motivação surgiu por uma inquietação pessoal sobre o estudo do abandono, aliado com duas pesquisas desenvolvidas, durante a graduação, pelo Laboratório de Urbanismo (FAUrb/UFPel)[9], na fronteira Brasil-Uruguay.

A linha de fronteira entre Brasil e Uruguay é constituída por seis cidades-gêmeas, quatro delas possuem estações férreas: Jaguarão-Rio Branco; Santana do Livramento-Rivera; Quaraí-Artigas e Barra do Quaraí-Bella Unión, respectivamente citadas no lado Brasil-Uruguay (Figura 1). Para fins de viabilidade da pesquisa foram escolhidas duas cidades-gêmeas para o desenvolvimento do trabalho. Sendo Santana do Livramento e Rivera divididas por uma fronteira seca, ou seja, por terra e Jaguarão e Rio Branco por uma fronteira molhada, ou seja, divididas por um rio e conectadas por meio de uma ponte.

Figura 1: Mapa da fronteira Brasil e Uruguay indicando as cidades-gêmeas com estações férreas. Fonte: Google Earth, adaptado pela autora, 2020.

As cidades de Jaguarão e Santana do Livramento estão localizadas no estado do Rio Grande do Sul (RS), lado brasileiro. As

[9] O projeto de pesquisa que estuda a linha de fronteira Brasil-Uruguay é coordenado pelo Laboratório de Urbanismo, da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, da Universidade Federal de Pelotas/RS. Foram realizadas duas viagens à fronteira, uma no ano de 2016 com a pesquisa intitulada: *O Para-formal na fronteira Brasil-Uruguay: controvérsias e mediações no uso do espaço público,* e a outra no ano de 2018, com o projeto intitulado: *Travessias na Fronteira Brasil-Uruguay*. Para mais informações, acessar o site dos projetos: https://paraformalnafronte.wixsite.com/fronteira/para-formal- e https://wp.ufpel.edu.br/travessias/

cidades de Rio Branco e Rivera pertencem, respectivamente, ao departamento de Cerro Largo e Rivera, no lado uruguaio. A formação das cidades ocorreu principalmente pelo envolvimento militar, pela produção pecuária e pela comercialização de mercadorias, favorecida pela situação de fronteira (MARTINS, 2001). Uma região marcada por inúmeros conflitos, mas também de união, colaboração e negociação com o país vizinho.

Para estudar o abandono na fronteira é preciso estar atento e aberto às possibilidades que só serão descobertas no momento em que forem vivenciadas. Assim, surgem as perguntas desta pesquisa: quem habita esses lugares? Quais são as atividades encontradas? Qual a ligação dos usos atuais com a estação férrea? Existe uma relação de pertencimento da estação com o restante da cidade? E com o país vizinho? Qual o sentimento ocasionado pelo abandono das estações férreas? Com base nessas inquietações, ainda não está evidente **o que pulsa nos territórios do abandono das estações férreas que possibilite a abertura para novas releituras desses lugares, a partir de uma experiência corporal e sensível?**

Para discutir esses questionamentos, como inovação para o estudo foi adotado o método da cartografia. A cartografia tem a intenção de mapear os processos a partir de uma experiência, propondo o registro das peculiaridades diante de um *acontecimento*. Derrida (2012) coloca que para ocorrer um acontecimento propriamente dito, ele precisa ser do tipo passivo, ou seja, não se pode saber o que vai acontecer. O acontecimento precisa ser imprevisível, inesperado e surpreendente.

Diante de um acontecimento podemos vivenciar experiências únicas, que aconteceram em um determinado momento e local. Cada território apresenta forças exteriores que agem sobre nós, podendo nos afetar de maneiras e intensidades variadas. Essas forças podem nos pressionar a sair da nossa zona de conforto e é nesse momento – nessa fuga – que potencializamos nosso processo criativo, sendo capazes de criar algo novo.

Para entender um pouco desse processo, os filósofos Deleuze e Guattari (1997) apresentam o conceito do ritornelo, que significa “retorno”, repetição. O ritornelo envolve um processo que pode ser definido por três aspectos: do caos à casa; de agenciamentos

territoriais; e do cosmos. Cabe ressaltar que eles não são uma evolução do outro, mas processos que passam por transformação.

O primeiro aspecto envolve a territorialização, o ritornelo não pode ser "feito", ele já está lá acontecendo. São forças que se excedem, que não se pode controlar, é uma intuição sensível onde o sujeito se acopla a esse processo. O segundo aspecto é marcado pelo agenciamento territorial, onde estão presentes qualidades expressivas, o território é marcado por motivos e contrapontos. E o terceiro aspecto é a desterritorialização, quando atinge outros agenciamentos. São forças excedentes que objetivam ser captadas, onde o molecular e o molar[10] colidem (DELEUZE; GUATTARI, 1997).

Em outras palavras, os autores querem dizer que a desterritorialização gera potência. Ela é considerada positiva, tem seus limiares e graus, e se comporta de maneira relativa, pois tem como reverso uma complementariedade que ocorre na reterritorialização. Quando o indivíduo desterritorializa diante de um acontecimento exterior, ele reterritorializa de modo interior (DELEUZE; GUATTARI, 2011).

Diante de um acontecimento nosso corpo é sensibilizado por inúmeros estímulos, as ações virtuais e reais se cruzam, ocorrendo, conjuntamente, percepções e afecções. Bergson (2010), associa a afecção como a mistura de nosso interior corporal com as imagens dos corpos exteriores, é o que extraímos primeiramente da percepção para redescobrir o mais puro da imagem. Para Deleuze (1988, p. 52) os *afectos* são definidos como: "devires que transbordam daquele que passa por eles, que excedem as forças daquele que passa por eles". Um exemplo citado pelo autor é a música como possível criadora desses afectos que podem nos levar além da nossa compreensão, fazendo-nos ver coisas que não existiriam fora dela.

[10] Deleuze e Guattari (1996) afirmam que as dinâmicas da sociedade podem ser entendidas a partir da constituição de linhas. O molar é a linha da territorialidade, é formado por segmentos rígidos (por exemplo: namoro, casamento, divórcio). O acontecimento da linha molar é a passagem de um para o outro, (a cerimônia de casamento, por exemplo). A linha molecular se conforma por segmentaridades flexíveis. É o que ecoa nos corpos, as intensidades, as transições de fase. Por exemplo, o acontecimento através do olhar, uma palavra, uma entonação. É o imperceptível que acontece fora do espectro, é algo mínimo que faz toda a diferença.

Já os *perceptos* buscam criar um conjunto de percepções e sensações que ultrapassam aquele que a sente. Um artista, por exemplo, cria perceptos. Os perceptos possuem uma potência por si só e são capazes de gerar um bloco de sensações. Tantos os *perceptos* quanto os *afectos* são conceitos que estão interligados, não há *perceptos* sem *afectos* (DELEUZE, 1988).

Para captar todas essas sensações, será adotada a **Cartografia sensível** como procedimento metodológico neste trabalho. Ao percorrer pelos territórios do abandono, busca-se ir atrás do desconhecido, é preciso estar aberto às possibilidades e com uma atenção à espreita. Como afirma Passos e Barros (2015) uma atenção que exige desativar nossa atenção seletiva, aquela que naturalmente domina nosso funcionamento cognitivo, e ativar uma atenção flutuante, concentrada e aberta. Parar, observar, atentar-se a tudo que está a nossa volta, perceber o espaço e como ele interage com nosso corpo. É o movimento contrário do que estamos acostumados na cidade contemporânea, que requer agilidade, rapidez e eficiência. Deve-se ir contra o movimento veloz, permitir que nossos sentimentos e desejos fluam, para abrir espaço para a experiência, como afirma Orlandi (2014), perder tempo para ganhar espaço.

Para adentrar em um outro território é preciso dar abertura para a *experiência*. A experiência como caminho para *o que acontece conosco*, *o que nos toca*, *o que nos afeta*. A experiência que não tem relação com o ritmo acelerado, nem com o excesso de informações emitidas diariamente. Pois dessa forma, pouco se retém. A experiência em si caminha no ritmo mais lento, introspectivo e contemplativo.

A experiência precisa de tempo e espaço. É preciso observar o que está a nossa volta, perceber como as relações externas interagem com o nosso corpo e com os nossos sentidos. É sentir o cheiro, olhar com calma, caminhar devagar, observar com atenção os detalhes, parar quando for preciso, respirar calmamente, pensar mais devagar. Aprender o que a lentidão e as áreas do abandono têm a nos ensinar, contemplar o silêncio, apreciar o vazio e criar espaço para a experiência pura (BONDÍA, 2002).

Para isso é preciso que o sujeito da experiência se entregue de corpo e alma. Uma experiência sensível, o corpo como passagem que

se afeta e deixa marcas por onde percorre. Trata-se do sujeito que está diante da vulnerabilidade e do risco, pela sua exposição na experiência. E nesse momento é que algo nos ocorre e somos afetados. A experiência nos coloca diante do encontro, da relação com algo novo, com experimentar o que não está previsto (BONDÍA, 2002).

Assim, o objetivo principal desta pesquisa é **cartografar e investigar os territórios do abandono das estações férreas nas cidades-gêmeas de Jaguarão-Rio Branco e Santana do Livramento-Rivera na fronteira Brasil-Uruguay,** relacionando o patrimônio ferroviário com as práticas cotidianas de quem vivencia aqueles lugares, a fim de compreender e identificar as *forças* que atuam nesses territórios, e que possibilitem a abertura para novas formas de releitura da cidade a partir da nossa sensibilidade.

Tem-se como **objetivos específicos**: a) ouvir e registrar o sentimento provocado pelo abandono das estações férreas para quem mora ou ocupa aquele sítio; b) mapear as sensações vivenciadas pelo abandono no percurso da linha do trem até a estação férrea; c) verificar e compreender as interações vivenciadas pelo abandono das estações férreas na contemporaneidade.

O abandono das estações férreas vai no sentido oposto ao pensamento desenvolvimentista[11], que nos leva ao ritmo frenético, automático e doentio que estamos vivendo. A experiência cartográfica permite que sejam explorados os nossos sentidos e a sensibilidade de nosso corpo em relação ao mundo. É perceber que o ritmo mais lento, contemplativo e atento, aproxima-nos das experiências reais, reconectando com o nosso lado sensível e com o do outro.

Os acontecimentos registrados nos mapas dos encontros e nos mapas das intensidades nos fazem entender a importância de *sentirmos* a cidade, perceber o que acontece no nosso entorno e de sensibilizarmos com o próximo. A experiência possibilita explorar mais os sentidos, permitir-se contemplar a paisagem[12], atentar-se para

[11] O Desenvolvimentismo refere-se a qualquer tipo de política econômica que tem como propósito o crescimento da produção industrial e da infraestrutura com atuação marcante do estado como base da economia. Também é identificado por nacional-desenvolvimentismo ou neomercantilismo (GONÇALVES, 2012).

[12] A paisagem está relacionada com a ideia de rostidade de Deleuze e Guattari (1996, p. 45). A rostidade "é produção social de rosto, porque opera uma rostificação de todo o corpo, de suas imediações e de seus objetos, uma

outras vivências e entender que por trás de cada história existem pessoas com sentimentos, afeições e memórias.

A sobreposição dos mapas dos encontros e dos mapas das intensidades reforça uma conexão que retoma um sentimento do passado, mas que ainda está presente na memória e história de vida de muitas pessoas. É poder criar novas formas de pensar e planejar as cidades, levando em consideração a experiência sensível que se fortalece através do encontro, a partir do corpo que *sente* e *experimenta* a cidade.

Para compreender o processo cartográfico proposto nos territórios do abandono das estações férreas, convido-te a percorrer comigo uma viagem de trem pelas cidades da fronteira Brasil-Uruguay, com a intenção de acompanhar os trajetos percorridos durante essa experiência. Assim, o trabalho foi desenvolvido a partir dos capítulos a seguir.

No primeiro capítulo, *Locomotiva*, a intenção é inserir o(a) leitor(a) no método que conduz a proposta desta pesquisa: a cartografia. Com o propósito de mapear os processos de uma experiência são adotados como procedimentos metodológicos: a apresentação do referencial teórico; a pedagogia da viagem; a caminhada pelos trilhos; as entrevistas cartográficas; os mapas cartográficos; e a análise cartográfica, a fim de auxiliar na captura das subjetividades presentes nesses territórios.

O segundo capítulo, *Ao apito do trem*, anuncia o início da viagem em direção às cidades-gêmeas de Jaguarão e Rio Branco, e em seguida, a baldeação em Santana do Livramento e Rivera. No decorrer do relato dos acontecimentos é vinculado com maior

---

paisagificação de todos os mundos e meios". A paisagem não pode ser entendida apenas como meio, mas um mundo de desterritorialização, onde se forma uma pedagogia a partir do rosto e da paisagem: "A arquitetura situa seus conjuntos, casas, vilarejos ou cidades, monumentos ou fábricas, que funcionam como rostos, em uma paisagem que ela transforma. A pintura retoma o mesmo movimento, mas o inverte também, colocando uma paisagem em função do rosto, tratando de um como do outro: "tratado do rosto e da paisagem". [...] Não há rosto que não envolva uma paisagem desconhecida, inexplorada, não há paisagem que não se povoe de um rosto amado ou sonhado, que não desenvolva um rosto por vir ou já passado" (Ibid., p. 35).

aprofundamento o referencial teórico com a experiência cartográfica, propondo uma dinâmica de leitura a partir da perspectiva rizomática.

Entroncamentos é o terceiro capítulo e se refere à costura realizada a partir dos agenciamentos da experiência. Nesse momento, confronta-se a forma vivenciada na contemporaneidade e como as rupturas do corpo-cidade dão abertura para novas formas de experimentar e explorar nossa sensibilidade. São apresentados os mapas dos encontros e os mapas das intensidades que revelam a experiência sensível a partir da caminhada pelos trilhos do trem até as estações férreas.

E por fim, o capítulo quatro, intitulado *Desembarque do trem,* anuncia o final de uma viagem pelos territórios do abandono. Com a sobreposição dos mapas dos encontros e das intensidades é possível evidenciar a sensibilidade e intensidade da experiência, pois são lugares que envolvem memórias, emoções, histórias e por serem dotados de potência. A cartografia sensível acontece a partir da caminhada, por meio da escuta do sentimento dos outros e de permitir-se sentir as sensações ocorridas durante a experiência, visibilizando as múltiplas forças que atuam nas camadas ocultas desses territórios.

1. Locomotiva | O método Cartográfico

A cartografia consiste na elaboração de mapas ou de outras formas de expressão que tem a intenção de comunicar alguma informação, sendo apresentada através de dados de cunho científico, político, técnico, artístico, entre outros. A utilização de mapas é uma ferramenta que pode auxiliar na forma de apresentação, compreensão ou ilustração, por exemplo, quando queremos demonstrar uma porção de terra em qualquer parte do mundo.

Os mapas podem ser comunicados de diversas maneiras, podem ser escritos, desenhados, rabiscados, colados. Assim, permite-se explorar um universo de sensações envolvidas em nosso meio, através de informações visuais, táteis, sonoras, olfativas, gustativas. Os mapas expressam uma realidade do mundo, apresentam informações que revelam o que acontece em determinado local, mas como em qualquer meio de comunicação, a elaboração de mapas pode distorcer realidades (ROCHA, 2008).

A primeira metade do século XX foi marcado pelo movimento modernista[13] e pela influência do período da vanguarda, momentos onde as áreas artísticas e culturais se fortaleciam juntamente com as transformações sociais estabelecidas na época (ROCHA, 2008). Por volta dos anos cinquenta, surge um novo movimento com a intenção de vivenciar e experimentar a cidade de maneiras variadas. A proposta era de “criar situações” a partir de jogos e interações, a fim de construir novas formas coletivas nas dinâmicas sociais. Essa ideia surgiu para superar o funcionalismo enraizado pelo modernismo. O movimento ganhou notoriedade e ficou conhecido por *Grupo do Situacionismo* (JACQUES, 2003).

O movimento situacionista gerou um conjunto de ideias únicas e inovadoras para aquele período, mas que até hoje poderiam ser usadas como inspiração para experimentar os espaços urbanos de outras formas. Ressalta-se que os situacionistas não criaram um modelo de espaço urbano a ser seguido, mas uma forma situacionista

[13] As ideologias modernistas pregavam a sistematização, a racionalidade e a funcionalidade como forma de desenvolvimento da sociedade. A ascensão do período industrial promoveu grandes transformações nos centros urbanos, principalmente com a vinda de moradores rurais para trabalhar na cidade, na perspectiva de melhorarem sua qualidade de vida e de suas famílias.

que possibilitou transformar o modo de viver e experimentar a cidade na época. Assim como transformou o papel de coadjuvante da população para agentes ativos no processo de construção e modificação dos espaços habitados por eles, impedindo qualquer tipo de espetacularização urbana vindas de outra natureza (JACQUES, 2012).

A parte artística teve grande influência durante esse processo, inicialmente inserida na preocupação urbanística e, posteriormente, introduzida nas esferas políticas e revolucionárias. A atuação dos indivíduos nas causas coletivas potencializava o seu comprometimento para mudar suas próprias condições de vida. Cabia a eles a mudança que tanto almejavam para uma cidade mais humana. Muitas dessas ações foram reforçadas através da participação assídua ocorrida nos eventos de Maio de 1968[14] em Paris, obtendo repercussão em vários países. Depois do fortalecimento repentino, o movimento entrou em crise, dissolvendo-se em 1972.

Além das críticas aos modos de organização e ocupação dos espaços urbanos, o período também fomentou um olhar mais abrangente dos acontecimentos políticos mundiais. A autora Paola Jacques (2003), ressalta que os assuntos do grupo também estavam direcionados às questões ideológicas, revolucionárias, anti-capitalistas, antialienantes e antiespetaculares, o que de fato, não deixam de estar correlacionadas com as vivências urbanas.

Autores de outras áreas do conhecimento também reforçam a importância de reivindicar pautas em relação às questões políticas, econômicas e sociais do sistema hegemônico capitalista. Nesta pesquisa serão introduzidas as concepções dos filósofos franceses Gilles Deleuze (1925-1995) e Félix Guattari (1930-1992), que trazem outras formas de ver e pensar a cidade, auxiliando-nos no processo de compreensão do método abordado no trabalho.

---

[14] O movimento de Maio de 68 ocorreu na França com o intuito de renovar valores em relação à cultura conservadora da época. À medida que o movimento ganha força são inseridas lutas de cunho político e social, como protestos estudantis, greve dos trabalhadores e a renúncia presidencial de Charles de Gaulle. As atividades culturais recebem destaque, ganhando espaço num mundo que pulsava por mudanças de comportamentos.

1.1 Cartografia sensível

A Cartografia sensível reúne as reflexões trazidas do pensamento filosófico com as experiências urbanas da contemporaneidade, a partir de perspectivas diferentes das leituras preestabelecidas e estáticas das cidades. O método cartográfico se propõe a explorar um território com um olhar sensível, que leve em consideração as subjetividades que muitas vezes não são abordadas nas leituras dos espaços urbanos.

A partir dos acontecimentos de Maio de 68, os autores Gilles Deleuze e Félix Guattari iniciaram um trabalho em conjunto, trazendo para discussão questões abrangentes do conhecimento. Um dos trabalhos desenvolvidos foi a obra Mil Platôs (1980) que se refere aos mil níveis de possibilidades de interpretação de um mesmo fenômeno e evento. Os filósofos introduzem um pensamento, também desenvolvido por autores como Derrida e Foucault, que é a *filosofia da diferença*. A ideia traz como premissa enaltecer aquilo que é diferente de uma organização comum e homogênea. É olhar para o menor, para situações que rompem com o sistema estrutural e que escapam de tudo o que for hegemônico.

Essa cartografia não objetiva representar objetos fidedignos da cidade, como percebemos usualmente nos mapas urbanos: através do traçado das ruas, quadras, lotes, edificações, áreas verdes, cursos d'água etc. Pretende-se apresentar nos mapas o registro do **processo durante uma experiência** na cidade. Os mapas cartográficos expressam sensações, revelam as especificidades e os sentimentos aflorados a partir da imersão em um território.

A elaboração dos mapas propõe aproximar a pesquisadora com o *alvo* pesquisado, possibilitando que sejam acessadas as multiplicidades e visibilizadas as potências desses lugares. Para propor uma investigação não hierárquica e que abarque as pluralidades no território, Deleuze e Guattari (2011) trazem o conceito do rizoma como forma de atingir modos de produção do conhecimento, rompendo com a estrutura centralizadora do poder.

Podemos pensar na árvore como imagem do mundo, uma estrutura rígida com hierarquia de uma *árvore-raiz*. Apresenta uma disposição natural pivotante, com seu eixo e cercada por folhas

(Figura 2). Nela existe uma lógica binária calcada na dicotomia, ou é de uma forma ou de outra (o bem e o mal, o forte e o fraco, o maior e o menor). O pensamento árvore-raiz não permite a multiplicidade, pois restringe o pensamento e as possibilidades de uma forma estruturalmente preestabelecida, nesse caso, uma forte unidade principal (DELEUZE; GUATTARI, 2011).

Por sua vez, o pensamento rizomático é um regime de funcionamento que rompe a verticalização e centralização (Figura 3). A estrutura da grama se comporta de maneira rizomática, ela cresce e se espraia pela superfície. A grama não apresenta profundidade e hierarquia, dessa forma, configura-se como uma trama.

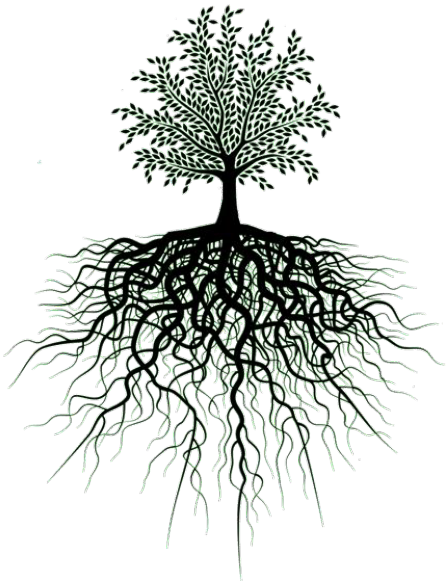


Figura 2: Sistema árvore-raiz (à esquerda), fortalece a centralização e hierarquia. Fonte: https://filovida.org/wp-content/uploads/2016/03/RAIZES-NO-INFERNO1.

Figura 3: Sistema rizomático (à direita), enaltece a horizontalidade e multiplicidade. Fonte: https://chaostrophob.bandcamp.com/track/rizoma-240

O rizoma atinge maior alcance, cresce por todos os lados, se alastra pelas bordas. Não possui centralidade, por isso pode ser acessado por diversos caminhos, apresenta múltiplas entradas e saídas, não tem começo nem fim. O rizoma extrapola, é tudo aquilo que excede, o que escapa e faz fugir do habitual. No plano da experiência, encontramos múltiplas forças atuando no território e mais do que entender o conceito do rizoma, precisamos senti-lo. Para isso é necessário estar imerso no local, perceber os movimentos e os desejos que se abrem através de suas linhas de fuga[15].

[15] A linha de fuga pode ser entendida como uma desterritorialização. Não quer dizer obrigatoriamente que está fugindo de alguém, de alguma ação ou de qualquer responsabilidade. Trata-se de uma fuga de algo, daquilo que escapa, que foge à regra e que permite criar novas possibilidades. É traçar uma ou mais linhas, é toda uma cartografia (ZOURABICHVILI, 2004).

Deleuze e Guattari (2011) reforçam seis princípios que auxiliam na compreensão do rizoma: o primeiro e o segundo referem-se à **conexão e heterogeneidade**, os pontos de um rizoma podem – e devem – ser conectados a qualquer outro ponto. São colocados em jogo signos e estados de coisas diferentes, por exemplo, não existe uma universalidade da linguagem e sim um conjunto de dialetos, gírias, gestuais, perceptuais e assim por diante. O terceiro princípio trata da **multiplicidade**, quando o múltiplo ganha notoriedade como substantivo não há mais relação com o uno – sujeito e objeto. O que se apresenta são determinações, grandezas e dimensões que somente aparecem quando mudam de natureza.

O quarto princípio é o de **ruptura assignificante**, o que diverge dos cortes significantes que dividem as estruturas. O rizoma pode romper em qualquer parte que consegue retomar segundo uma ou outra linha. Corresponde às linhas de segmentaridade que são estratificadas, territorializadas e organizadas entre tantas possibilidades, mas que podem corresponder à linha de desterritorialização, onde o rizoma transborda/extravasa sem parar. Por fim, o quinto e o sexto princípio, trata da **cartografia e decalcomania**. O rizoma não se explica através de um modelo estrutural, pois não corresponde à ideia de eixo genético ou de estrutura profunda. O rizoma não é decalque, não reproduz ou imita "o mesmo do mesmo", mas é mapa que abre inteiramente para um plano de consistência.

Os autores afirmam que o mapa não se refere a uma imitação ou decalque de uma experiência fixada no real, mas um meio de construção do conhecimento. Ele permite a conexão entre os campos e possibilita a plena abertura sobre o plano da consistência. Pode ser realizado em uma parede, feito como uma obra de arte, como ações políticas, numa performance ou como quiser. Não há um manual ou regras que indiquem um passo a passo para fazê-lo, pois é adaptável à diversas inserções:

> O mapa é aberto, é conectável em todas as suas dimensões, desmontável, reversível, suscetível de receber modificações constantemente. Ele pode ser rasgado, revertido, adaptar-se a montagens de qualquer natureza, ser preparado por um indivíduo, um grupo, uma formação social (DELEUZE; GUATTARI, 2011, p. 30).

A cartografia permite a adaptabilidade, ela pode ser modificada à medida que forem surgindo novas inquietações. Ela não traz perguntas prontas com a pretensão de serem respondidas, mas auxilia na elaboração dos questionamentos que surgirem no decorrer do *processo*, palavra essencial no método cartográfico. Outros autores também desenvolveram trabalhos com a cartografia, como é o caso da Paola Jacques trazendo a concepção de corpografia, entendido como um agenciamento entre o corpo e a cidade. Suely Rolnik que após trabalho conjunto com Félix Guattari, traz a cartografia sentimental e discorre sobre a sensibilidade do olhar do cartógrafo, o que ela chama de "corpo vibrátil", a fim de captar as forças excedidas a partir dos encontros. Assim como, demais autores que dissertam sobre cartografia urbana, cartografia social, e assim por diante.

O corpo vibrátil trazido por Suely Rolnik (2016) fala que é preciso estar atento a qualquer tipo de movimentação humana que se deseja investigar, sejam manifestações sociais (formalizadas ou não), variações da sensibilidade coletiva, hostilidade, delinquência, inclusive os fantasmas do inconsciente. A cartografia se nutre de diversas fontes, podem surgir com um filme, uma conversa, uma música, uma obra de arte, uma teoria filosófica. "O cartógrafo é um verdadeiro *antropófago*: vive de expropriar, se apropriar, devorar e desovar, *transvalorado*" (ROLNIK, 2016, p. 65).

Trata de mergulhar em um território para *entender* como a mistura das intensidades dos meios de expressão atravessam nossos corpos, nesse processo que é potencializado a partir do encontro com o outro. O "entender" não significa explicar, elucidar, resolver, mas entender que a captura acontece por todos os lados, pois são intensidades buscando expressões. É um mergulho na geografia dos afetos, deixando que o corpo vibre todos as frequências possíveis, traçando uma passagem para a existencialização (ROLNIK, 2016).

Nesta pesquisa será apresentada a Cartografia sensível, uma cartografia com a proposta de evidenciar as sensações e explorar, a partir dos nossos sentidos, a experiência do(no) abandono das estações férreas na fronteira Brasil-Uruguay. Como afirma Menezes (2016), os sentidos são a parte mais íntima de nossa relação com o mundo, o que consiste em um plano de relações que integra os modos de fazer e saber vivenciados no plano da experiência.

A cartografia sensível diz respeito a um tipo de sensibilidade em que a própria cartógrafa se propõe prevalecer. Permitindo que o fluxo de intensidades se alastre, que desoriente e desestabilize suas "representações" e que por vezes, se detenha o fluxo canalizando as intensidades, dando-lhes sentido. Os planos atuam da coexistência entre macro e micropolítica, sendo duas coisas diferentes, mas que são indissociáveis (ROLNIK, 2016).

Trata de capturar o que está no ar, é tudo o que o corpo vibrátil pulsa, sente, palpita em determinado momento. É uma espécie de *feeling*, sexto sentido ou o que quer seja, mas uma voz interior que nos faz perceber as singularidades em cada situação, "inclusive do limite de tolerância do próprio corpo vibrátil que está avaliando, em relação à situação que ele avalia" (ROLNIK, 2016, p. 69).

A cartografia sensível busca mapear as sensações, os encontros ao longo do trajeto do trem, assim como os sentidos que são aflorados durante a experiência. É entender o que acontece nesses lugares e o que eles têm a nos contar. Os atravessamentos do percurso produzem sentimentos, incertezas e angústias, e afetam nossos sentidos. Mas como perguntaria Alice: "em que sentido? Em que sentido?" Ora, em todos e ao mesmo tempo (DELEUZE, 1974).

1.2 Procedimentos metodológicos

A cartografia como método é uma forma de investigar um território a partir de uma perspectiva sensível e que abarque capturas múltiplas para a composição dos mapas cartográficos. Para isso, são previstos procedimentos metodológicos que auxiliam no processo de construção do conhecimento. No quadro 1, são retomados os objetivos específicos desta pesquisa a fim de articular com alguns dos procedimentos metodológicos descritos no quadro 2.

objetivos específicos

a) ouvir e registrar o sentimento provocado pelo abandono das estações férreas para quem mora ou ocupa aquele sítio;
b) mapear as sensações vivenciadas pelo abandono no percurso da linha do trem até a estação férrea;
c) verificar e compreender as interações vivenciadas pelo abandono das estações férreas na contemporaneidade.

Quadro 1: Retomada dos objetivos específicos. Fonte: Elaborado pela autora, 2020.

Para atender aos objetivos específicos foram adotados os seguintes dispostos: a *Pedagogia da viagem*, que tem como proposição ir a campo e explorar um ambiente desconhecido; a *Caminhada pelas bordas*, que pode nos levar a um universo de descobertas, contando-nos mais sobre uma realidade e revelando o que é visível e invisível; as *Entrevistas cartográficas*, composição de entrevistas qualitativas semiestruturadas com moradores e transeuntes, com o objetivo de capturar a essência desses lugares; e os *Mapas cartográficos*, realização de mapas que capturem as sensações percebidas pelos territórios do abandono das estações férreas. O quadro 2 apresenta a relação entre os procedimentos metodológicos mencionados e as ações propostas em cada etapa.

	Pedagogia da viagem	***Caminhar pelas bordas***	***Entrevistas cartográficas***	***Mapas cartográficos***
Dispositivo?	Diário de campo	App de caminhada + câmera fotográfica	Gravador	Mapas sensíveis
Sujeito da ação?	Pesquisadora	Pesquisadora	Moradores e transeuntes	Pesquisadora
O que faz?	Registros, escritas, desenhos	Registro do trajeto pelos trilhos do trem até a estação férrea	Ouvir as vozes de quem vive/habita esses lugares	Revelam as sensações marcadas com a experiência
Atende à qual objetivo?	A / B / C	B / C	A / C	B / C

Quadro 2: Relação entre os procedimentos metodológicos e as ações propostas, a fim de alcançar os objetivos específicos. Fonte: Elaborado pela autora, 2020.

Cabe salientar que os procedimentos possuem uma flexibilização, não são estruturas rígidas. O importante é estar à espreita a todos os movimentos envolvidos no plano da experiência, pois eles acontecem simultaneamente, interagindo entre si. É uma trama de sustentação, às vezes mais tensionada de um lado do que de outro, mas todas as etapas são imprescindíveis nesse processo.

Além dos dispositivos mencionados no quadro 2, foi realizada a revisão do referencial teórico e a análise cartográfica como procedimentos metodológicos nesta pesquisa. Nos próximos itens serão apresentados todos os procedimentos detalhadamente, a fim de compreender a importância de cada etapa para o processo da construção do conhecimento.

1.2.1 Referencial teórico

As abordagens trazidas para esta pesquisa serviram de propulsão para adentrar no tema sobre o abandono das estações férreas na fronteira. Dentre os conceitos investigados estão os estudos acerca das regiões de fronteira. Territórios que dividem e que apresentam delimitações por meio de barreiras naturais e/ou operadas pela ação humana (MARTIN, 1998; PUCCI, 2010). Ainda, foram capturados estudos com ênfase na fronteira Brasil-Uruguay, principalmente relacionado à história e inserção das ferrovias nas cidades de Jaguarão, Rio Branco, Santana do Livramento e Rivera (CAGGIANI, 1983; MARTINS, 2001; MIRANDA, 2000; MUSSO 2004, POTOKO, 2013).

O abandono foi explorado através da ideia desenvolvida por Germanie Geux[16] (1973), a partir do sentimento causado nas pessoas após terem sido ou por acharem ter sido abandonadas. Já Lynch (2005) traz a perspectiva de olhar para os lugares, prédios e objetos abandonados, abordando a relação e interação das pessoas com esses elementos na cidade. E o autor Rocha (2010) aborda as arquiteturas do abandono, a partir de uma cartografia sentimental na

[16] A autora é uma clínica suíça que estudou com a segunda geração dos discípulos de Freud e foi aluna do psicólogo suíço Jean Piaget, tendo iniciado a sua carreira de terapeuta junto às crianças e às famílias (informações retiradas na aba do livro *O Síndrome de Abandono*, 1973).

cidade de Pelotas, RS. Outras contribuições também foram essenciais para pensar nos espaços ociosos, lugares vazios, de espera, de acolhimento, como, por exemplo, trazido por Fernando Fuão (2004; 2014) em seus textos: *o sentido do espaço* e *as formas do acolhimento na arquitetura*.

O abandono das estações férreas traz à tona a relação com a história e a preservação do patrimônio ferroviário (IPHAE, 2002; PESAVENTO, 2004). No entanto, a pulsão desta pesquisa está relacionada com o lado sensível, com o que desperta, nos afeta, nos emociona e nos toca ao ser recordado um tempo passado ou o que nos causa ao serem explorados esses territórios nos dias de hoje. O autor Henri Bergson (2010) nos aproxima dessa perspectiva abordando sobre a memória, os afectos e perceptos, como também experenciamos as sensações capturadas diante de um acontecimento (DERRIDA, 2012; DELEUZE, 1974; 1988; DELEUZE; GUATTARI, 1997; 2011).

Além desses estudos, outros materiais nos aproximam das discussões sobre o tema, como Jacobs (2011), Saramago (2008) e Pallasmaa (2013). Ainda temos as ideias vinculadas ao método cartográfico, apresentado principalmente nos livros: *Pistas do método da cartografia, pesquisa intervenção e produção de subjetividade*, sob organização de Eduardo Passos, Virgínia Kastrup e Liliana Ecóssia (2015) e *Pistas do método da cartografia, a experiência da pesquisa e o plano comum – volume 2,* sob organização de Eduardo Passos, Virgínia Kastrup e Silvia Tedesco (2016).

O referencial teórico será apresentado com maior aprofundamento durante o desenvolvimento da experiência nas cidades da fronteira. Dessa forma, a proposta é diluir os conceitos e temas apresentados neste item no decorrer do processo cartográfico, a fim de produzir uma abordagem não hierárquica, tal como a proposição do método adotado neste trabalho.

1.2.2 Pedagogia da viagem

A pedagogia da viagem propõe a inserção do indivíduo no plano da experiência, fazendo um mergulho em um território desconhecido. A intenção é caminhar pelos lugares não comuns na

cidade, pelas frestas, pelos pontos não turísticos, pelos locais menos visados, mas que, no entanto, apresentam grande potencial para possíveis descobertas. O procedimento consiste em explorar os meios que sempre estiveram ali, porém ocultos.

Segundo os autores Rocha *et al.* (2017) a proposição da pedagogia da viagem, basicamente, pode ser dividida em três etapas fundamentais: a primeira consiste na *programação da viagem*, fazer as malas, separar os equipamentos, planejar a viagem, local de hospedagem etc. O segundo momento é o da *experiência da viagem*, é estar aberto aos acontecimentos, viver o momento intensamente e saber que algumas coisas serão carregadas e outras deixadas pelo caminho. E o terceiro passo é o *retorno*, momento de voltar para casa, desfazer as malas e retirar toda a "bagagem" que foi absorvida no processo da experiência.

Mesmo que a etapa da programação da viagem seja pré-organizada, ou seja, saber o lugar que se vai viajar, fazer o planejamento das atividades e as reservas necessárias, as descobertas no caminho são imprevisíveis, são sentidas e vivenciadas *in loco*. Nem tudo pode ser previsto, como comenta Derrida (2012, p. 70):

> Um acontecimento é o que vem; a vinda do outro como acontecimento só é um acontecimento digno desse nome, isto é, um acontecimento diruptivo, inaugural, singular, na medida em que precisamente não o vemos vir.

Quando se pode "pré-ver" algo, este fato já foi neutralizado, pois permite que antecipadamente seja administrado, logo não é um acontecimento propriamente dito. Para que seja um acontecimento puro e para que ele aconteça, deve vir em todas as direções: de cima, de baixo, por trás, pelos lados. Ele vem verticalmente e não horizontalmente, pois assim os nossos olhos não podem ver antecipadamente o que está por vir (DERRIDA, 2012).

Os acontecimentos propriamente ditos vão ao encontro da proposta da pedagogia da viagem, pois se propõe caminhar pelo *entre* da cidade. Foge-se do que é habitual, dicotômico, do que é mais seguro, pois nos força a ir atrás do desconhecido, do que é minorizado, dos atalhos e becos. É descobrir um mundo da complexidade e das multiplicidades através dos encontros ao acaso (ROCHA *et al.*, 2017).

Não sabemos o que será encontrado durante o trajeto e nem o que será sentido. A cada instante uma sensação diferente e para que isso não se perca, é adotado como dispositivo de captura o *diário de campo*. O diário de campo é um instrumento, composto por um pequeno caderno e uma caneta, que tem a intenção de registrar as apreensões vividas durante a experiência. Deve ser carregado para todos os lados e sempre que possível, feitas anotações que podem ser em forma de texto, desenhos, rasuras ou o que for, o importante é que os acontecimentos sejam marcados, não só no *corpo* da cartógrafa, mas também no diário de campo.

O desconhecido nos incomoda, incita-nos a sair da zona de conforto, e essa a pretensão da cartografia. Realizar uma viagem que já se sabe o que será encontrado, torna-se algo previsível. E nós estamos em busca do imprevisível, do que não podemos prever, de uma experiência que nos coloca diante de desafios, dispusemo-nos a uma viagem ameaçadora, daquilo que foge do *script*[17]. Afinal, se não fosse desse modo não seria uma viagem, seria apenas uma saída à turismo (DERRIDA, 2012).

Ir a campo é aventurar-se e se redescobrir como pessoa, somos afetados pelos meios exteriores e nos modificamos interiormente. Os territórios da multiplicidade é que possibilitam o processo de criação, pois “se definem pelo fora: pela linha abstrata, linha de fuga ou de desterritorialização segundo a qual elas mudam de natureza ao se conectarem às outras” (DELEUZE; GUATTARI, 2011, p. 25). Os acontecimentos propriamente ditos podem nos proporcionar esses encontros, com aquilo que é múltiplo, potente, daquilo que extravasa das estruturas rígidas e inflexíveis da sociedade, e a partir disso, da nossa reterritorialização é que podemos criar o novo.

1.2.3 Caminhar pelas bordas

Quando propomos descobrir um território novo, estamos diante de um grande desafio, colocando-nos em situação de alerta, em

[17] O termo é uma redução da palavra inglesa *manuscript*, que significa “manuscrito”, “escrito à mão”. Trata-se de um texto contendo instruções para serem seguidas, seja por pessoas em peças de teatros ou em programas de televisão, seja por um programa de computador.

estado de risco. Muitas vezes o desconforto e a insegurança podem falar mais alto, mas tentamos, forçamos o caminho não habitual para descobrir o que se esconde naquela parte da cidade. *O que será que tem ali?* Buscamos experimentar diferentes áreas, cada canto tem algo a nos contar, mas para isso precisamos arriscar.

A cartografia implica na reversão do método tradicional. Pois não vamos à campo com perguntas prontas em busca de respostas. O que acontece é que durante o caminhar são lançadas as metas, no decorrer do percurso, são orientados os efeitos do processo na tríade: objeto de pesquisa, pesquisador e resultados *(reconheço que são definições duras e pragmáticas)*. O processo exige uma imersão da pesquisadora no plano da experiência, onde o conhecer e fazer são indissociáveis, a teoria e a prática se chocam, assim como o pesquisar e o intervir, pois toda pesquisa é intervenção (PASSOS; BARROS, 2015).

Mergulhar em um território desconhecido requer o planejamento prévio de como esse processo será realizado: de carro, bicicleta, correndo, caminhando, sozinho, acompanhado. Cada procedimento implicaria em visões diferentes de um mesmo lugar. Nesta pesquisa propusemos a *Caminhada*, esta que foi acompanhada por algum integrante do grupo de pesquisa[18]. Os instrumentos utilizados foram um celular para registrar o percurso em um aplicativo de caminhada e uma câmera fotográfica para registrar as descobertas pelo trajeto.

A proposta de caminhar pelos trilhos do trem foi pensada para vivenciar na pele o abandono das estações férreas. Entender o processo de degradação do sistema ferroviário e as marcas que ficaram pelo caminho. Caminhar pelas bordas da cidade, ou seja, pelos lugares menos visados, como é o caso dos trilhos de trem abandonados. O plano é encarar o desafio e seguir, atenta e sensível ao que pode ser descoberto no caminho. O caminhar por lugares desconhecidos, sem rumo, à deriva, à toa pela cidade é uma prática já adotada anteriormente. A experiência amplia as possibilidades e nos faz observar o que os espaços urbanos podem nos proporcionar.

[18] Grupo de pesquisa Cidade+Contemporaneidade do Laboratório de Urbanismo, da Universidade Federal de Pelotas. Para mais informações sobre o grupo, acessar: https://wp.ufpel.edu.br/cmaisc/

O autor Francesco Careri (2013), argumenta que o ato de caminhar surgiu a partir das necessidades mais básicas do ser humano, que é de se alimentar e garantir sua sobrevivência. O caminhar também se fez presente na relação do homem com o território a partir dos trajetos que envolviam rituais religiosos, consagrações, danças, narrações ou adorações. Com o passar dos anos, inicia-se uma transformação do ato de caminhar, desvinculando às crenças religiosas ou literárias, adotando-se a caminhada como prática estética, muitas vezes na pretensão de atingir lugares banais ou áreas residuais.

O ato de caminhar foi marcado por alguns momentos importantes da história da arte, como a passagem do dadaísmo ao surrealismo (1921-1924) onde por meio de "visitas-excursões" são acessados os lugares banais da cidade. A partir dessas experiências são levantadas reflexões de componentes oníricos e surreais no caminhar, entendendo a experiência como uma deambulação, capaz de revelar as zonas inconscientes e o que está suprimido da cidade. Entre o período de 1956-1957 surge a passagem da Internacional Letrista a Internacional Situacionista, que contestando a deambulação surrealista introduz a teoria da deriva (*dérive*): "a deriva urbana letrista transforma-se em construção de situações experimentando comportamentos lúdicos-criativos e ambientes unitários" (CARERI, 2013, p. 29).

O movimento dos situacionistas[19] foi fundado por Guy-Ernest Debord (1931-1994) e teve grandes influências dos Movimentos Dadaísmo e Surrealismo. A construção do grupo não consistia na formação de uma doutrina ou de novas teorias urbanas, mas baseava-se em criticar o urbanismo moderno que priorizava a separação das funções no espaço. Os pensamentos urbanos do grupo estavam voltados à psicogeografia e à deriva. A psicogeografia está relacionada aos efeitos gerados em um espaço geográfico que incidem justamente no comportamento afetivo dos indivíduos. Enquanto que a deriva era na prática a experiência da passagem

[19] O movimento Internacional Situacionista (IS) foi fundado na França, mas outros grupos espalhados pela Europa já vinham desenvolvendo atividades sobre os mesmos assuntos de maneira independente. Em seguida, os grupos receberam novos adeptos espalhados por países como Itália, Inglaterra, Alemanha, Bélgica, Holanda, Dinamarca e Argélia (JACQUES, 2003).

rápida em lugares distintos, o andar sem rumo que se mescla em função do cenário vivenciado (JACQUES, 2012).

Paola Jacques (2012) complementa que a proposta de “criar situações”, inventando novos jogos e interações é uma maneira de propor que as pessoas vivenciassem os espaços urbanos de forma lúdica, valorizando as atividades de lazer como meios importantes na sociedade. No entanto, a atividade também era uma estratégia de reivindicação pelas práticas projetuais instauradas nas cidades, criticando o planejamento urbano monopolizado por urbanistas e planejadores que intervinham no espaço urbano sem considerar as motivações coletivas vindas da população. Os situacionistas acreditavam que através da revolução urbana é que haveriam transformações na arquitetura e urbanismo e não ao contrário, como arquitetos e urbanistas modernos acreditavam, como no caso de Le Corbusier, que acreditava que a arquitetura poderia evitar a revolução.

Em 1966 surge a passagem do minimalista à *land art*, que traz o caminhar como uma das formas de intervenção artística na natureza. O período da *land art* traz como pauta o caminhar retomando às origens paisagísticas e da relação entre arte e arquitetura, trazendo novamente a escultura para os espaços e meios da arquitetura. Os rastros do próprio caminhar marcam o terreno, mesmo que o objeto escultórico não está presente, “o caminhar transforma-se em forma de arte autônoma” (CARERI, 2013, p. 30).

Por volta de 1995, surge um grupo baseado na transurbância “uma espécie de pré-arquitetura da paisagem arquitetônica” que se propõe percorrer no meio das “aménsias urbanas” de alguns lugares da Europa (CARERI, 2013, p. 31). O grupo denominado *Stalker,* experimenta a cidade do ponto de vista da errância, geralmente percorrendo lugares residuais, que por carecerem de controle, “produziram um *sistema de espaços vazios* (o mar do arquipélago) que podem ser percorridos indo à deriva” (CARERI, 2013, p. 30). O autor ainda afirma que são nesses territórios que surgem zonas de fluxo, podendo superar a separação de espaços nômades e sedentários.

Na verdade, sempre houve permeabilidade entre o nomadismo e o sedentarismo. Pode-se pensar nos espaços vazios nas cidades como zonas nômades e lugares cheios como espaços sedentários. São zonas muito próximas e suscetíveis às constantes trocas de uma

em relação à outra. A cidade nômade se encontra dentro da cidade sedentária, utiliza-se de seus resíduos e em compensação oferece sua presença como possibilidade de ser percorrida.

O ato de caminhar propicia que sejam criados instrumentos cognitivos e projetuais aliados às práticas da arquitetura. São formas de “reconhecer dentro do caos das periferias uma geografia e como meio através do qual inventar novas modalidades de intervenção nos espaços públicos metropolitanos” como uma alternativa de ganharem visibilidade e reconhecimento (CARERI, 2013, p. 32).

As zonas urbanas se desenvolvem em tempos e velocidades distintas. Nos centros urbanos há, de certo modo, uma estagnação do espaço-tempo, pouco se transforma e quando ocorre é sob rigorosa vigilância. As zonas marginais apresentam maior dinamismo e observa-se “o devir de um organismo vital que se transforma, deixando ao seu redor e no seu interior partes inteiras de território ao abandono e mais dificilmente controláveis” (CARERI, 2013, p. 158).

São nos espaços do vazio, do abandono, do resíduo que é encontrada a multiplicidade e o devir inconsciente da sociedade. As “amnésias urbanas” – já mencionada por Careri – não estão somente no aguardo para serem “preenchidas de coisas”, mas estão à espera de um preenchimento de interpretações. São espaços vivos, que pulsam, que vibram e urgem por visibilidade. É uma não cidade, mas que também é cidade. Ela não precisa ser modificada, mas reconhecida como parte de um território que apresenta dinâmicas e estruturas singulares, necessitando ainda de estudo e compreensão.

1.2.4 Entrevistas cartográficas

Para compreendermos lugares tão dinâmicos e complexos, são empregados dispositivos múltiplos que auxiliam na investigação. Para esse fim, são adotadas entrevistas cartográficas como uma ferramenta potente e que dá visibilidade às narrativas de pessoas que moram, circulam ou fazem parte do contexto urbano ferroviário. As entrevistas consistem em perguntas semiestruturadas e de caráter qualitativo, logo não importa a quantidade de entrevistas, mas o que elas têm a dizer em relação ao que é pesquisado.

A cartografia pressupõe um mergulho no plano da experiência, logo implica em uma pesquisa-intervenção, “considerando que objeto, pesquisador e conhecimento são efeitos coemergentes do processo de pesquisar” (PASSOS; BARROS, 2015, p. 18). O método requer uma análise do trabalho baseado em inferências coletivas, estas que devem ser locais e concretas. Assim, deve-se analisar todos os atravessamentos possíveis que compõe um campo de pesquisa (PASSOS; BARROS, 2015).

Os autores Tedesco, Sade e Caliman (2016) apresentam três pistas a respeito da entrevista na pesquisa cartográfica: a primeira diz que o cartografar é acompanhar processos, ou seja, trata-se de uma realidade que acompanha movimentos, ou mais precisamente, de atentar aos instantes de ruptura ou mudanças presentes nas falas. Logo, não se trata somente da delimitação de objetos e coisas com contornos precisos e atemporais, mas da fluidez e transição presente na conversa.

A segunda pista diz sobre o caráter metodológico da pesquisa-intervenção, além do acompanhamento processual da experiência, há uma intervenção de caráter performativo. Pois são nesses instantes de passagem ou nas provocações de mudanças, que são captados acontecimentos disruptivos trazendo a potência das entrevistas cartográficas. E a terceira pista diz sobre o coletivo de forças como condição de possibilidade e efeitos no plano da experiência (TEDESCO; SADE; CALIMAN, 2016).

A entrevista cartográfica, assim como a pesquisa em si, está diretamente relacionada ao “*ethos* cartográfico”, que percorre desde o processo inicial com a problemática da pesquisa até as explanações formuladas nas etapas finais. De fato, não existe um modelo de “entrevista cartográfica”, mas um manejo cartográfico da entrevista. Não existe uma técnica fechada ou método autossuficiente, mas de um *ethos* onde as escolhas são tidas em função das características de cada situação:

> [...] na nossa proposição, funciona como um conjunto aberto de pistas que servem para sugerir encaminhamentos, mas também para serem equivocadas, expostas como matéria intensiva, como fragmentos reutilizáveis nos ritornelos de criação. O cartógrafo não varia de método, mas faz o método variar (TEDESCO; SADE; CALIMAN, 2016, p. 94).

A pesquisa cartográfica não se baseia somente na troca de informações e acesso à experiência vivida, mas requer uma abordagem ampla de escuta, incluindo seu aspecto genético da dimensão processual da experiência. Os autores ainda reforçam a inseparabilidade de dois planos da experiência trazido por Eirado *et al.* (2010, apud TEDESCO; SADE; CALIMAN, 2016): o primeiro plano fala da experiência do vivido ou o vivido da experiência, quando o entrevistado traz em seu relato acontecimentos de sua vida, emoções, sentimentos, tudo aquilo que ele julga retratar como conteúdo vivido. O segundo plano fala da experiência pré-refletida ou ontológica, neste caso trata-se da processualidade de onde advém todos os conteúdos representacionais, ou seja, os planos de coemergência. Os planos se relacionam entre si, coexistem. Não há exclusão de um, em função do outro.

As entrevistas cartográficas não se referem unicamente à informação dita, ou seja, ao conteúdo apresentado, mas sobre o acesso à experiência considerando as dimensões de forma e força, “de modo que a fala seja acompanhada como emergência na/da experiência, e não como representação” (TEDESCO; SADE; CALIMAN, 2016, p. 97). Logo, buscamos explorar através do diálogo uma abertura desse processo, a partir da pluralidade de vozes nos encontros ao acaso pelo percurso dos trilhos do trem até as estações férreas, a fim de captar as experiências nas falas de cada entrevistado.

1.2.5 Mapas cartográficos

Os mapas cartográficos são ferramentas utilizadas para comunicar informações sobre uma determinada realidade, seja por meio de palavras, desenhos, texturas, sons, entre outros. Um mapa é uma forma de comunicação, de registro e de expressão do que foi sentido, percebido e afetado em um momento específico.

Os mapas não são necessariamente estáticos. Eles são realizados a partir de um acontecimento, em um determinado dia da semana, em um horário definido, em um contexto político e social próprio da época. Talvez, retornando ao local em outro momento, as coisas tenham se transformado, sendo nada igual como antes. Mas isso não invalida o que já foi capturado, pois sempre é possível criar

outros mapas de sensações, estes que podem ser reinventados e sobrepostos, gerando assim novos mapas sensíveis.

A composição de mapas requer um olhar que vai além de uma leitura rígida de cidade, como, por exemplo, a morfologia e os elementos materiais que fazem parte da configuração urbana. É preciso olhar também para o que transborda em sua forma, o que acontece sob aquela estrutura. Questionarmos sobre: o que difere uma parte da cidade com a outra se olharmos além do que se vê? É essencial captar as linhas de fuga nesses lugares, o que escapa das regras e do planejamento urbano enrijecido da cidade. Soma-se a isso, as manifestações dos habitantes, através de reivindicações, modos de viver, conflitos, interações (VELLOSO, 2018).

No texto “Pensar por Constelações”, a autora Rita Velloso (2018) expõe, a partir da filosofia benjaminiana,[20] uma aproximação entre a configuração de uma constelação com a construção do conhecimento. A autora apresenta a ligação através de linhas que vão de uma estrela (isolada) até o extremo de outra estrela, criando-se assim um conjunto de linhas imaginárias de conexão. Não há um centro ou uma hierarquia, no centro da constelação encontra-se o vazio. Nesse caminho, é dito que:

> [...] as ideias se relacionam com as coisas assim como as constelações se relacionam com as estrelas. As constelações são ferramentas de um método. Coisas são o análogo das estrelas, e coisas são fenômenos particulares. Como tais, Benjamin precisa inserir esses particulares numa classificação. Assim, o filósofo se vale dos conceitos. Para classificar os fenômenos, conceitos são mediadores. Conceitos concretizam ideias, posto que são suas representações, são operadores do conhecimento e função do entendimento (VELLOSO, 2018, p. 102).

Correlacionando o pensamento benjaminiano com a área do urbano, a autora argumenta como estratégia trazer os conceitos a partir da construção de fenômenos extremos, traçando linhas imaginárias conectando as diferenças. Para isso deve-se colocar em evidência não somente a estrutura ordenada da cidade, mas tudo o

[20] Walter Benjamim (1892-1940) foi um filósofo, ensaísta, crítico literário e tradutor alemão. Deixou vasta obra literária, além de ter contribuído para a teoria estética, para o pensamento político, para a filosofia e história. Fonte: https://www.ebiografia.com/walter_benjamin/

que excede nesse território. Requer uma construção do entendimento da vida urbana a partir da visibilidade, ou seja, que faz ver resquícios, ranhuras, imperfeições, brechas da cidade. O pensar por constelação, te faz olhar através dos extremos, investigando as cidades por seus fragmentos, pela descontinuidade ou pelo vazio como uma força que não se tem o controle no esforço do conceito (VELLOSO, 2018).

Os acontecimentos vivenciados no caminho são absorvidos e ganham visibilidade nos mapas cartográficos. São mapas que revelam o que é heterogêneo e múltiplo na cidade, apresentam releituras da paisagem e das cenas do cotidiano que transcendem aspectos físicos e hegemônicos. São mapas que expressam um mundo rico e complexo que permeia por processos de transição e da transversalidade universal (ROCHA, 2008).

A experiência de cada pessoa é excepcional, pois apresenta suas próprias intensidades e potências vivenciadas no local. O processo de construção da cartografia também se comporta dessa maneira, a pesquisadora não tem espaço para a neutralidade, pois são atravessados acontecimentos que fazem aflorar reflexos políticos e sociais que nos forçam ao processo de criação (PASSOS; BARROS, 2015). É tudo aquilo que transborda, extravasa e pulsa diante de múltiplos sentimentos vivenciados. Deleuze e Guattari (2011, p. 24) reforçam que:

> [...] um agenciamento é precisamente este crescimento das dimensões numa multiplicidade que muda necessariamente de natureza à medida que ela aumenta suas conexões.

O mapa é aberto, conecta-se a diversas dimensões. É múltiplo, não tem começo nem fim. É rizoma e não decalque. “A orquídea não produz o decalque da vespa, ela compõe um mapa com a vespa no seio de um rizoma” (DELEUZE; GUATTARI, 2011, p. 30). O mapa é inverso ao decalque, ele está estritamente relacionado à experimentação de algo real. Não se reproduz uma determinada concepção sobre ele mesmo, mas se constrói uma conexão dos campos, uma completa abertura sobre um plano de consistência.

A cartografia sensível pretende revelar tudo o que aflorou durante o percurso da linha do trem até a estação férrea em cada cidade-gêmea. Cada marca deixada naquele território manifesta um pouco desse abandono. É o trecho do trilho do trem retirado pelos

moradores, o relato de uma entrevista, um conjunto de fotografias apresentando o trajeto, a malha ferroviária encoberta pela vegetação.

Nesse sentido, reforço a importância da aproximação da pesquisadora no plano da experiência, pois faz com que sintamos na pele o que é vivenciar o abandono das estações férreas. É caminhar e sentir o que pulsa naquele território, inserir a arquiteta e urbanista no plano da experiência, trazendo-a para perto da realidade, aliando assim teoria e prática.

1.2.6 Análise cartográfica

Mesmo que a análise cartográfica em um primeiro momento parta de um objeto com contornos definidos, posteriormente a análise alcança um conjunto de múltiplas relações que surgem progressivamente. As manifestações de outras conformações dão espaço para comportar a heterogeneidade e heterogêneo à pesquisa, dando visibilidade às relações que fazem parte de um determinado território (BARROS; BARROS, 2016).

Na cartografia não buscamos obter discussões em cima de um "dado". O que é levado em consideração é o acontecimento, e assim, a análise na cartografia ocorre por meio do processo. Conforme afirma Barros e Barros (2016, p. 198): "A análise de processos coloca-se ao lado da experiência, o que é bem diferente de afirmar que ela se apoia em uma evidência".

Uma das principais tarefas na análise cartográfica é sustentar a atitude de abertura ao longo de todo o processo. Por isso a importância de testar, experimentar e se colocar diante dos problemas de pesquisa. Durante a experiência é que colhemos as manifestações que pulsam em um determinado território e, assim, podemos enunciar a partir de nossas próprias manifestações.

Nesta pesquisa, as ocorrências são pontuadas por meios de mapas cartográficos. O primeiro mapa, Mapa dos Encontros, anuncia através de ícones os lugares que causaram afecções durante a caminhada entre as estações férreas. O segundo mapa, Mapa das Intensidades, apresenta os pontos durante esse mesmo trajeto que causaram maior intensidade, por meio da sensibilidade da cartógrafa que se coloca diante dos acontecimentos da caminhada.

Durante o processo são captadas as potências percebidas pelos territórios do abandono. Essas que são percebidas a partir da abertura que dá para uma experimentação do corpo no plano da experiência. Nesse processo, podemos pensar em múltiplas formas de releitura, sendo possível, até mesmo a sobreposição dos mapas dos encontros e das intensidades, criando assim um novo mapa, que apresenta outras formas de pensar, experimentar e se aventurar pela cidade.

2. Ao apito do trem

O segundo capítulo inicia-se pelo encontro de duas vias que percorrem juntas nesta pesquisa, a experiência cartográfica e o referencial teórico. No método cartográfico fica muito claro que: *acompanhar o processo de uma experiência* é a frase chave da proposta. Nesse caso, introduzo a experiência dissolvida nos conceitos norteadores deste trabalho: o abandono, a fronteira e os sentidos. Como uma trama que se encontra interligada – experiência e teoria – trago uma proposta rizomática para a escrita, convidando o(a) leitor(a) a acompanhar esse processo.

Quando penso em edificações abandonadas imediatamente visualizo rachaduras nas paredes, o reboco descolado, a tinta descascada, as esquadrias danificadas ou malconservadas, e ainda, nas intempéries que aceleram a degradação da edificação. Também penso no verde que muitas vezes encontro em prédios abandonados, o verde do limo encrostado por toda parte, a vegetação que cresce por todos os lados. Em cada fresta, onde houver ambiente apropriado, o verde brota.

No entanto, o que mais me prende é a história por trás daquele edifício abandonado. *O que acontecia naquele local? Quantas pessoas já passaram por ali? Quantos momentos já foram vividos?* O abandono nos permite imaginar histórias, parar por alguns instantes e fabular. Lugares do abandono nos fazem parar para observar, é outro ritmo na cidade. Não precisamos caminhar apressados, não tem fluxo intenso de pessoas ou de veículos nos atordoando. É o local que permite o desacelerar, são os refúgios do caos na cidade.

Quando penso nas estações férreas, o sentimento de abandono se amplia e se intensifica. A edificação, por si só, já dá indícios de uma narrativa para imaginar uma história. Penso na época de intenso movimento nas estações, a emoção dos moradores ao avistar o trem se aproximando, pessoas chegando e outras partindo. Quantas emoções já aconteceram nessas edificações. Imagino o trajeto que o trem percorria, a contemplação da paisagem e as diferentes paradas em várias cidades. E quem dirá, um trem que cruza de um país para o outro. *Qual seria a sensação de atravessar a*

fronteira Brasil-Uruguay, que por tantos anos esteve envolvida em conflitos militares?

A fronteira é o lugar do *entre*, do lugar do indeterminado, a fresta, o lugar do dualismo – território hospitaleiro e hostil, do controle e da liberdade, de quem chega e de quem é de "casa", da ordem e do caos (RESENDE, 2019). Caminhar pela fronteira é estar aberto à multiplicidade, muitas coisas já aconteceram e, ainda acontecem, em territórios fronteiriços. Em um primeiro momento, pensar sobre fronteiras carrega um sinônimo negativo, um lugar de conflito, disputa e até mesmo de guerra. A disputa territorial sempre se fez presente na história, seja entre os homens, animais ou na natureza. Trata-se de uma constante busca em delimitar uma porção de terra que traga segurança e conforto para se estar.

O pensador alemão Fredrich Rantzel (1844-1904) relaciona a origem da palavra "fronteira" com o movimento. A movimentação de cada *ser* era feita de acordo com as necessidades de sobrevivência naquele momento. A fronteira não estabelece uma função estagnada, mas uma paragem momentânea que é impedida devido à falta de condições necessárias para continuar, ou diante de um movimento contrário que a faz parar. Nesse sentido, a fronteira poderá avançar se as condições forem favoráveis ou se a força oposta enfraquecer. Assim como, pode ocorrer o inverso, pode recuar havendo falta de vitalidade ou se o movimento oposto fortalecer (MARTIN, 1998).

Talvez esse movimento também se fez presente ao cruzar a fronteira Brasil-Uruguay via linha férrea, por vezes a travessia era amigável, em outras as relações ficavam mais estreitas, dificultando o cruzamento. A instabilidade em áreas de fronteira pode ocorrer por influências de qualquer natureza, sejam elas econômicas, políticas, sociais, culturais. Nesse sentido, a fronteira pode ser entendida como uma zona de difusão, que permeia e se entrelaça de acordo com a sua condição atual.

Para dar início à viagem ao encontro do abandono das estações férreas, iniciamos a trajetória nas cidades-gêmeas de Jaguarão e Rio Branco. Para em seguida, realizar a baldeação nas cidades-gêmeas de Santana do Livramento e Rivera na fronteira Brasil-Uruguay.

2.1 A partida do trem em Jaguarão/BR e Rio Branco/UY

2.1.1 Bagagem

Os primeiros registros informam que o início das ocupações no lado brasileiro, liderado pela colônia Portuguesa, ocorreram em 1802, no "lugar denominado de Serrito, na Costa da Lagoa", atualmente município de Jaguarão. No ano seguinte a população inicia a construção de modestas residências às margens do rio Jaguarão, estimulada pela intensificação comercial e circulação de pessoas devido a presença da tropa e pela proximidade com o porto. As primeiras ocupações estavam formadas principalmente pela tropa de soldados e por comerciantes, conhecidos por viandeiros, que abasteciam os soldados, oficiais e a população dispersa em meio rural (MARTINS, 2001).

No outro lado, a Espanha em 1792 instala três guardas localizadas inicialmente no Cerro do Juncal, às margens atualmente brasileiras. Por volta de 1801 a guarda é transferida de lugar, diante do avanço português, dando início a um pequeno povoado conhecido por *Arredondo*. Em 5 de julho de 1853, com a aprovação da lei nº 300 que dá ao povoado de *Arredondo* o nome de Artigas, atual cidade de Rio Branco, inicia-se o processo de regularização e ampliação da área urbana. É escolhida uma região às margens do Rio Jaguarão, dispondo de um cais. Porém, a localização escolhida é mais baixa, ficando o povoado exposto às frequentes cheias do rio. Diante dessa preocupação, é iniciada a formação de outro núcleo populacional numa região mais elevada, conhecida por *la Cuchilla* (MUSSO, 2004).

A fronteira Brasil-Uruguay apresenta um caráter fortemente militar, mas que também é reconhecida pela criação bovina e pelas relações comerciais. Assim, na primeira metade do século, são instaladas as aduanas[21] em Rio Branco (MUSSO, 2004). A conscientização no desempenho desse papel econômico, era fomentado pelas ideias liberais europeias através de lojas maçônicas

[21] Aduanas ou alfândega são postos governamentais responsáveis pelo controle do movimento de entrada e saída de mercadorias para o exterior ou proveniente dele, inclusive na cobrança de tributos e taxas de produtos não-originais do país.

e da Imprensa. Consolidando-se em uma consciência político-liberal na região sulina (MARTINS, 2001).

A travessia feita pelo rio Jaguarão se tornava um empecilho para a integração entre Jaguarão e a Vila Artigas. Então, em 1890, foi solicitada na *Comisión Auxiliar de Vila Artigas* a construção de uma ponte de madeira sobre o rio Jaguarão. Porém, a obra não foi concretizada. Em maio de 1925 ocorre uma nova cheia do rio Jaguarão, nesse momento é registrada a cota máxima do rio para a construção da ponte. Assim, se dá o início da construção da Ponte Internacional Barão de Mauá, conectando Brasil e Uruguay. O nome dado é em homenagem ao Visconde de Mauá, natural de Arroio Grande, que em 1856 instalou o Banco Mauá na Vila Artigas (MIRANDA, 2000).

O início das obras ocorreu em 1927 e a ponte foi inaugurada em 30 de dezembro de 1930, com uso destinado ao transporte rodoviário e ferroviário. No ano de 2011, foi tombada pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), como também, é reconhecida como Patrimônio Cultural do Mercosul (Figura 4):

Figura 4: Ponte Internacional Barão de Mauá cruzando o rio Jaguarão, interligando BR e UY. A área urbanizada na parte superior da imagem corresponde à Rio Branco e na parte inferior à Jaguarão. Fonte: Imagem acervo do IPHAN, sem data informada.

A construção da Ponte Internacional Barão de Mauá era necessária para estimular a circulação de pessoas e do comércio na fronteira. Além disso, representava uma aproximação com as relações econômicas entre os dois países, sendo uma alternativa para

aumentar a exportação de mercadorias através do porto de Montevideo (MIRANDA, 2000).

Para percorrer o trajeto pelos trilhos de trem nas cidades-gêmeas de Jaguarão e Rio Branco, planejamos o percurso para ser feito em dois dias. No primeiro dia, foi realizada a caminhada até a estação férrea de Rio Branco e no segundo, até a estação de Jaguarão. Entre as estações férreas há uma distância considerável, por isso optou-se em fazer o trajeto com tranquilidade em dois momentos, entendendo que a relevância da pesquisa se encontra nas singularidades e na atenção que se deve ter durante todo o percurso.

2.1.2 Primeira parada | Rio Branco/UY

O início da aventura inicia-se em Pelotas, com a partida prevista para às 9h30min na rodoviária. Foram na viagem o Humberto (Levy) e eu. O Levy é professor de arte e participa do projeto de pesquisa Cidade+Contemporaneidade. Juntamente com o propósito da viagem pela pesquisa, participamos do V Encontro Humanístico Multidisciplinar / IV Congresso Latino-Americano de Estudos Humanísticos Multidisciplinares[22], local onde pudemos apresentar estudos que já vínhamos desenvolvendo junto ao grupo de pesquisa.

Ao partirmos da rodoviária de Pelotas, levamos aproximadamente duas horas de viagem. O ônibus era do tipo "comum", ou seja, percorria por algumas cidades durante o trajeto, onde embarcavam e desembarcavam passageiros. Enquanto isso, aproveitei para continuar com a leitura do *Pistas do método da cartografia*[23]. Tive a impressão de que a viagem passou rápido, olhei

[22] Os trabalhos apresentados no Evento podem ser acessados em: https://periodicos.claec.org/index.php/relacult/issue/view/23 e https://claec.org/ehm/wp-content/uploads/sites/2/2019/11/V-EHM_CADERNO_RESUMOS.pdf

[23] Como já apresentado anteriormente, o *Pistas do método da Cartografia: pesquisa-intervenção e produção de subjetividade* é um livro sob organização de Eduardo Passos, Virgínia Kastrup e Liliana da Escóssia que traz reflexões e pistas para o procedimento cartográfico de outros pesquisadores que trabalham com o método. Ao todo são oito pistas nas áreas da saúde, educação, cognição, clínica, grupos e instituições, dentre outros, descrevendo os desafios que envolvem o método processual da cartografia, considerando sempre a produção coletiva do conhecimento.

para o relógio e deduzi que estaríamos próximo de Jaguarão. Fechei o livro e decidi contemplar a vista do restante da viagem.

Seguimos pela BR 116, quando de repente avisto os fundos da estação férrea de Jaguarão. Primeiro desconfiei, mas os detalhes da construção não deixam me enganar, era a estação, cercada por vegetação e alguns silos. A primeira reação que tive foi pensar a quão afastada estaria do centro da cidade, não estávamos próximos do desembarque, e ela distante, à margem, longe da concentração urbana.

As estações férreas geralmente eram construídas próximo ao centro urbano, pois a construção da ferrovia proporcionava uma série de melhorias de infraestrutura para a região. No caso de Jaguarão, a ferrovia pouco contribuiu para a formação do espaço urbano, visto que foi escassa a implementação de equipamentos ferroviários necessários para o desenvolvimento setorial. No entorno da estação são encontradas poucas residências, assim como, é quase inexistente a presença de comércios e serviços (MIRANDA, 2000).

Quando nos aproximamos da entrada da cidade, era notável a importância de uma extensa avenida, a mesma que dá acesso ao país vizinho. A maior parte das edificações eram térreas, de uso residencial e cada uma com uma cor diferente, a maioria vibrantes. Chegando na rodoviária, fizemos uma pausa para o almoço e, em seguida, seguimos em direção ao hotel.

O hotel fica próximo à divisa da fronteira Brasil-Uruguay, cerca de 500 metros. Largamos as bagagens nos quartos e nos preparamos para iniciar a jornada. Iniciamos às 13h30min, registrando o percurso através de um aplicativo de caminhada (ver apêndice M) e com todos os equipamentos em mãos: diário de campo, um mapa de referência caso fosse preciso desviar do trajeto por algum motivo, câmera fotográfica, gravador e mantimentos para recarregar as energias durante o percurso. A figura 5 mostra o mapa do trajeto feito até a estação de Rio Branco no Uruguay (em vermelho) e o trajeto realizado até a estação de Jaguarão (em laranja)[24].

[24] No decorrer do relato das experiências nas cidades-gêmeas são inseridos pequenos mapas guias nas laterais das páginas para que o(a) leitor(a) possa acompanhar a caminhada junto à escrita.

BR 116
N
Estação Férrea
de Jaguarão
Rua Uruguai
Hotel
BRASIL
URUGUAY
Estação Férrea
de Rio Branco
Legenda:
Dia 1 - Trajeto percorrido até a Estação Férrea de Rio Branco/UY
Dia 2 - Trajeto percorrido até a Estação Férrea de Jaguarão/BR
Trajeto percorrido na volta
Traçado original do trilho do trem
BR 116 e Rua Uruguai
Divisa da fronteira BR-UY
Escala gráfica
0 250 500m

Fig. 5

O dia estava nublado, temperatura agradável e com pouco vento. Em frente ao hotel, era a grande “avenida” que eu havia comentado, chamada Rua Uruguai[25]. Era possível visualizar os remanescentes da linha férrea no canteiro central, parcialmente soterrados. Em poucos metros, avisto a Ponte Internacional Barão de Mauá, que indica o cruzamento da linha de fronteira (Figura 6). À direita, ainda em território brasileiro, vejo um acampamento cigano próximo à ponte, na borda, limite do território vizinho (Figura 7).

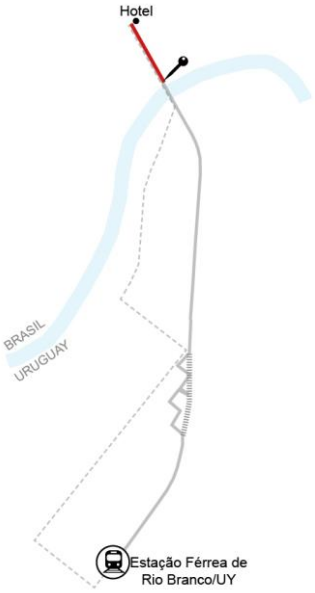


Figura 5: Mapa do trajeto realizado a pé até a estação férrea de Rio Branco no Uruguay. Fonte: Google Earth, adaptado pela autora, 2020.

Figura 6: Ponte Internacional Barão de Mauá e os trilhos do trem que dão acesso e indicam o atravessamento da linha de fronteira BR-UY.
Figura 7: Registro da aduana com vista para o acampamento cigano em Jaguarão/BR. Fonte: Acervo da autora, 2019.

[25] Uruguai aparece com “i”, pois é o nome da rua de Jaguarão.

A ponte é um elemento marcante na paisagem. Não só por sua grandiosidade, mas pelo sentido que ela traz para ambas cidades, afinal demarca a fronteira Brasil-Uruguay. O rio Jaguarão é o limite[26] que separa os dois países, uma linha imaginária que corta o rio "ao meio". No entanto, não se sabe ao certo onde é essa delimitação. Ao percorrer pela ponte, sinto um desconforto. Estamos em um local de passagem, não é local de parada. Deve-se ir, andar, atravessar. E isso desacomoda. Parece que dali, sinto-me vigiada com as aduanas nos extremos da ponte. Estou aqui, mas um pouco lá. Não sei bem onde estou, estou no entre, no território instável, de ambos, mas também de nenhum.

As fronteiras podem ser entendidas como uma zona de difusão, que permeia e se entrelaça. A determinação de fronteira acontece em um intervalo definido de tempo ou quando não tomamos conhecimento do movimento. E dessa forma, considera-se que aquilo que é mais natural, ou seja, o componente móvel acaba por se fixar em algo menos móvel, como por exemplo, a natureza, a água de um rio (MARTIN, 1998).

Com uma delimitação definida, o espaço acaba se tornando diferenciado, partido em dois: o primeiro é o que corresponde ao território do familiar, aquele que abriga, protege e conforta. O segundo espaço é o responsável por romper o comodismo, tem a capacidade de disseminação e diz respeito ao nomadismo. A natureza por si só já demonstra um tipo de fronteira, que age instintivamente no ambiente quando olhada com atenção (MARTIN, 1998).

As fronteiras "plásticas" ou moldáveis, são fronteiras criadas e modificadas pelos homens, um conceito que evolui e se transforma ao

[26] Segundo Pucci (2010), o *limite* é caracterizado como linha, onde são reconhecidos limites precisos de um território. É o limite onde o Estado pode exercer sua autoridade, onde são estabelecidos direitos e deveres que serão diferentes do outro lado da linha. O limite é a linha imaginária que divide dois territórios, e caso um acidente geográfico coincida com essa linha, passa a ser chamada de "limite natural". Nesse sentido é que a linha não pode ser habitada, diferentemente da fronteira. A *fronteira* é uma zona de intercâmbio entre habitantes vizinhos, uma faixa que mescla as relações econômicas, culturais e sociais, sendo esta habitada. Ainda, considera-se como *delimitação*, o estabelecimento da linha de fronteira, isto é, do limite. Já a *demarcação* é a locação da linha de fronteira no terreno – isto é, a construção da divisa – através do estabelecimento de marcos e balizas (MARTIN, 1998).

longo de toda a história. A palavra fronteira tem origem do latim *fronteria* ou *frontaria*, indicando a parte "*in fronte*" a um território, ou seja, às margens. A fronteira, para Pucci (2010 p. 10), é "uma área instável de transição entre dois poderes políticos, mas sem a presença do poder".

As fronteiras também podem ser vistas como espaços do limiar, que estão numa linha que é muito tênue: entre a incompatibilidade e a pluralidade. A fronteira é o lugar que estreita, da transição, que vai do extremo de um território que acaba, mas que é o início do outro. São lugares da passagem, da troca, do cruzamento. São locais de constante transformação e que apresentam uma multiplicidade peculiar.

Ser estrangeiro na fronteira pode ser visto como algo positivo para quem recebe o "hóspede". O estrangeiro que chega para movimentar a economia local geralmente é atraído para os pontos turísticos, é conduzido para as ruas mais atrativas para experimentar comidas típicas, comprar *souvenir*[27] de recordação, registrar momentos em lugares excepcionais.

Por outro lado, quando o objetivo da visita foge do cenário criado, o estrangeiro nem sempre é visto com a mesma empolgação. Pois à medida que os territórios são explorados, revelam-se o que "não deve ser visto", aquilo que está oculto ou o que passa despercebido pelos olhos da maioria dos turistas. Nesse instante, causa o estranhamento, a desconfiança e até a repulsão, podendo sentir quão hospitaleiros ou hostis podem ser esses territórios de fronteira.

A hospitalidade ocorre ao reconhecer o estrangeiro por família, mas em contrapartida, não acontece para quem chega no anonimato, às vezes visto até como um bárbaro. Há uma linha frágil entre uma hospitalidade que acolhe e uma hostilidade que afasta, vigia e controla aquele que chega. A hospitalidade pressupõe uma delimitação rígida, uma vez que a fronteira é fixada na conflitante relação jurídico-política, em um processo de desestruturação-estruturação (DERRIDA, 2003).

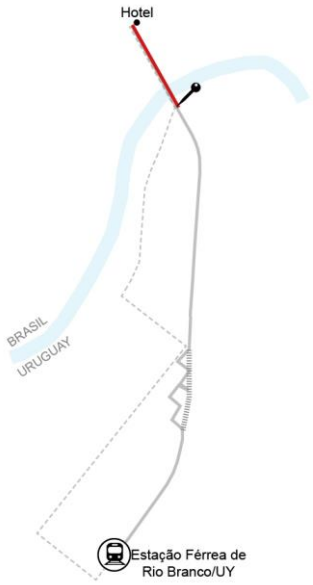
Os lugares de encontro e espera na cidade estão relacionados, de certa maneira, com o acolhimento, com a hospitalidade. A maioria desses lugares são espaços públicos, como: "a porta aberta e

[27] Objeto característico de um lugar que é vendido como lembrança.

entreaberta, a marquise, o alpendre, os baixios de viadutos e pontes, as arcadas, as galerias, as paredes, os bancos, as ruas, as praças" (FUÃO, 2014). Em muitos casos, determinados lugares apresentam maior acolhimento com o outro do que a sua própria moradia.

De certa forma, a escolha do acampamento cigano próximo à linha de divisa (Figura 7), foi pela sensação da indeterminação nessa área fronteiriça. O acampamento esta localizado no extremo da cidade de Jaguarão, no entanto, próximo ao centro e do comércio. Acolhidos, próximos do baixio da Ponte Internacional, nos lugares da espera. Não se sabe por quanto tempo devem permanecer, mas naquele momento o extremo da cidade, a proximidade com o lugar do entre, foi a acolhida ao estrangeiro para se fazer *lar*.

Seguimos a caminhada, os trilhos percorriam pelo centro. A ponte estreita não era convidativa, e ainda, uma circulação perigosa, pois dividíamos espaço com carros, motos e caminhões carregados. A largura da calçada era feita somente para um pedestre, caminhávamos exprimidos, principalmente ao cruzar com outras pessoas que também faziam a travessia a pé.



Pingos de chuva começam a cair, o guarda-chuva serve de abrigo. Na mão uma prancheta com o mapa e o diário de campo, no pescoço a câmera pendurada, nada poderia passar despercebido. Tomo cuidado para não os molhar, e torço para que a chuva não aumente, afinal o trajeto era longo e mal havíamos iniciado a caminhada.

Cruzamos a fronteira, agora estamos no Uruguay. No final da ponte, ao lado direito, localiza-se o ponto de maior atração de Rio Branco: os *Free Shops*. As atividades comerciais na fronteira desempenham um setor importante para a localidade, fato que não é recente, uma vez que a trajetória histórica de intercâmbio econômico e cultural é um ponto marcante nessa região.

De maneira geral, a fronteira Brasil-Uruguay apresenta grande fluxo de pessoas e de mercadorias. Esse fator é oriundo desde a formação da zona fronteiriça, em função da presença da pecuária no território do Rio Grande do Sul. A pecuária chega ao estado com a vinda de padres jesuítas espanhóis para o interior. Eram criadas cidades ou missões catequizadoras nos dois lados do rio Uruguai, locais que introduziram o gado bovino, suíno, caprino e ovino. A

atividade prospera e são criadas estâncias de criação de gado, fomentando a economia e desenvolvimento da região (STRUMINSKI, 2015).

Com o passar dos anos o ramo começa a declinar, sendo introduzidos outros produtos que ganham destaque no setor econômico da fronteira, como a introdução do arroz e o incentivo comercial. A comercialização de mercadorias na fronteira é uma das atividades responsáveis pelo intenso fluxo de pessoas que vão para fazer compras nos *Free Shops*, devido à redução ou isenção de impostos no território uruguaio (Figura 8).

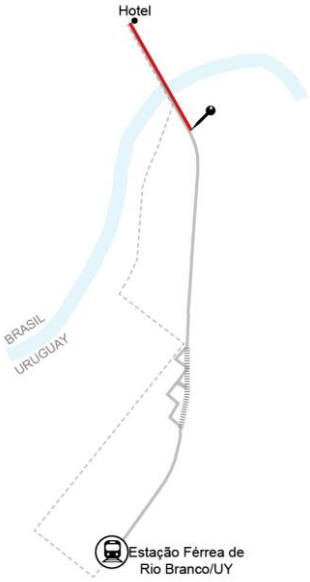
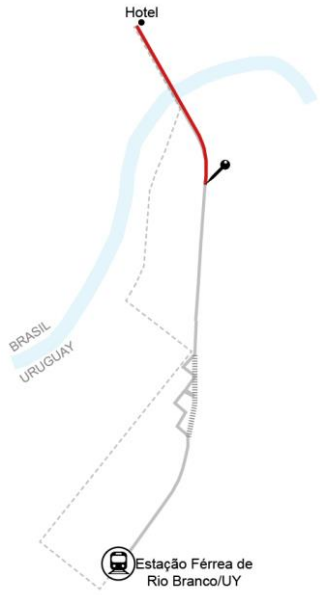


Figura 8: Vista para os *Free Shops* no Uruguay. Fonte: Acervo da autora, 2019.

O acesso para as lojas ocorre à direita, no entanto, nosso propósito era seguir pelos trilhos, registro apenas dois estabelecimentos que se encontram mais próximos da ponte. Mas lembro-me bem do trajeto até as lojas, em outras oportunidades que pude vir à Rio Branco, finalizados os trabalhos era costumeiro termos um tempo para circular pela zona dos *Free Shops*.

Passando a zona comercial, retomo meu olhar para os trilhos. Caminhamos por um passadiço elevado (Figuras 9 e 10), é uma extensão da ponte devido à zona alagável do local. No lado esquerdo,

visualizo uma imensa área de banhado, este que é um ponto de vazão quando ocorre o aumento do nível do Rio Jaguarão (Figura 11).



Figuras 9 e 10: Passadiço elevado. Os trilhos do trem (à esquerda) e a passagem para os pedestres (à direita). Fonte: Acervo da autora, 2019.
Figura 11: Vista para a área alagável em Rio Branco/UY. Fonte: Acervo da autora, 2019.

Haviam poucas residências por ali. No entanto, quando avistava alguma casa pensava na preocupação dessas famílias em períodos de cheias. Devem ser momentos de grande aflição e estado de alerta quando ocorrem maiores precipitações.

Poucas pessoas circulavam pelo passadiço, o tráfego de veículos predominava. A vista da paisagem era encantadora, apreciei o cantarolar dos pássaros, também avistei vacas e cavalos pelo banhado. A sensação era agradável, o ambiente trazia paz e a caminhada fluía com leveza. O verde predominava na paisagem, e também era encontrado entre os trilhos, compondo uma paleta de cores interessante com o tom terroso dos trilhos enferrujados e um toque de amarelo trazido pelas flores (Figura 12).

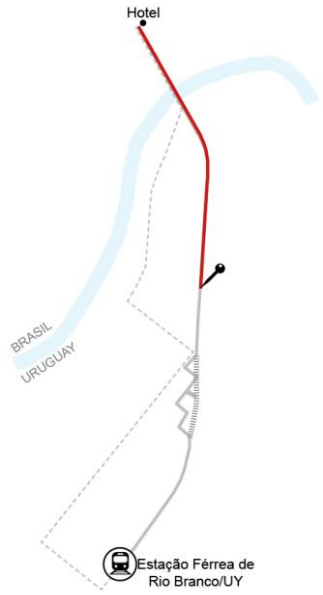
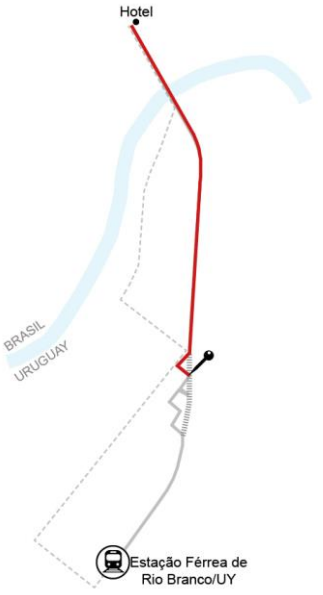


Figura 12: Vegetação crescendo entre os trilhos. Fonte: Acervo da autora, 2019.

Com o fim da travessia elevada, encontramos a área de maior urbanização de Rio Branco, conhecida por *La Cuchilla*. Os trilhos seguiam por trás de algumas residências, mas a passagem estava bloqueada por uma vegetação densa. Contornamos a quadra, pegamos à direita e depois à esquerda, na tentativa de retornar aos trilhos. A rua de saibro tinha menos movimento, enquanto caminhávamos sentia a poeira subindo e grudando no meu corpo.

Essa sensação me fez lembrar de uma casa em que morei na minha infância. Minhas irmãs e eu brincávamos na rua de terra, andando de bicicleta, jogando bola, brincando de taco. Em eventuais quedas, ficávamos com as marcas das pedrinhas e da poeira grudadas na pele, às vezes, misturadas com um pouco de sangue, quando a queda era mais intensa. Marcas que ficam na memória e também em pequenas cicatrizes espalhadas pelo meu corpo.

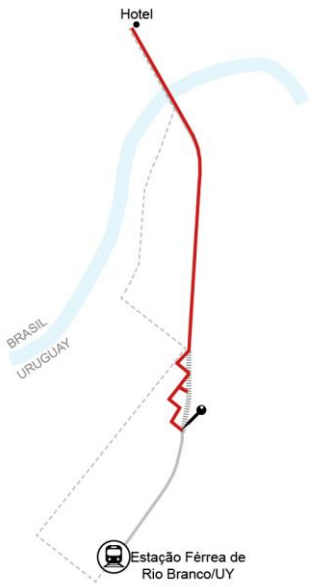


Seguimos caminhando pela rua e ao final, retomamos ao nosso destino. No entanto, a caminhada pelos trilhos era cada vez mais complicada, havia bastante vegetação bloqueando o trajeto. Contornamos mais algumas quadras. Entre uma tentativa e outra, haviam algumas passagens mais abertas que serviam de acesso para o outro lado dos trilhos. A malha urbana seguia naquela direção, haviam mais residências do outro lado. A travessia pelos trilhos só poderia ser feita a pé ou de bicicleta (Figura 13).

Figura 13: Travessia de pedestre pela linha do trem. Fonte: Acervo da autora, 2019.

As flores amarelas seguiam pelo caminho dos trilhos. Avançamos mais um pouco, e logo adiante encontramos alguns cavalos pastando, dificultando a nossa travessia (Figura 14). Retornamos para a estrada de saibro, contornado a quadra para uma nova tentativa de seguir pelos trilhos.

Figura 14: Cavalo pastando na linha do trem encoberta pela vegetação. Fonte: Acervo da autora, 2019.



Em uma nova aproximação, a vegetação alta impedia a passagem, muito mais alta do que poderíamos imaginar. Paramos um pouco, sentia-me frustrada em não conseguir caminhar pelos trilhos. Estávamos parados à beira da linha férrea, quando de repente surge uma senhora. Ela ficou curiosa com nossa presença, afinal eram pessoas desconhecidas próximas à sua casa.

Começamos a conversar, conto sobre a pesquisa e da nossa tentativa sem sucesso de caminhar pelos trilhos. A senhora afirma que era possível caminhar por ali, o mato era alto, mas todos os moradores do entorno faziam aquele trajeto cotidianamente. Olho novamente para o mato, era realmente alto, meio desconfiada, mas mais esperançosa de tentarmos a travessia.

A senhora tinha 70 anos, nasceu em Jaguarão, mas mora há 52 anos perto dos trilhos, no lado uruguaio. Lembrava de muitos momentos que envolviam o período do trem, seu tio havia trabalhado como maquinista, e suas história fizeram ela lembrar de sua partida repentina enquanto caminhava pela rua. Nesse momento, a senhora lembra de outros parentes que também haviam falecido, parece que a história do trem foi levando ao relato de algumas mortes em sua família, como um gatilho.

Depois ela nos conta como é morar perto dos trilhos do trem:

> Ah parece que muita gente da beira da via no le atraia muito, por un motivo porque tinham miedo de que [o trem] saísse fora do trilho y agarrase la casa de ellos. Igual a está senhora que tá aí [apontou para uma casa perto dos trilhos]. E aqui era uma trepidação medonha, pero eu aguentava né, porque se caísse a casa ia seguir, fazendo [risos] (transcrição da entrevista com a mulher de 70 anos)[28].

A senhora ri do seu relato, parecia estar ciente de que essa possibilidade poderia ter acontecido. Levy pergunta sobre a frequência com que o trem passava por ali e ela nos conta relembrando a corriqueira prática do contrabando de mercadorias:

> Ih, quando trabalho aí que levava, este daqui [aponta em direção a uma casa],

[28] Algumas palavras estão em português e outras em espanhol, pois a transcrição da entrevista foi realizada de acordo com a fala da entrevistada, em cidades de fronteira é muito comum os dois idiomas se mesclarem; optou-se por utilizar uma fonte diferente nas falas de todos os entrevistados; as transcrições das entrevistas completas se encontram nos apêndices.

> que trabalhava levando coisas brasileiras pra lá. Creo que vinha no sé si uma vez por semana o duas, parece que era uma vez, no me recuerdo. Uma o duas vez, yo sé que era contrabandista arriba com um bolso que levavam pa` Montevideo pa` venderem coisa, meio escondido, disparavam um pouquinho, aí entravam no trem. Ai começo todo ese reloj (transcrição da entrevista com a mulher de 70 anos).

Ela ainda comenta de um episódio que lhe marcou, relatando sobre o contrabando via linha férrea:

> Un día tinha uma conhecida minha, e dizia pa` mí: "Vivi que haces a las tres horas de carroza, de carro, a esa hora da madrugada?" Dice: "sí, eu venho de um contrabando" y nem sabia que ela era contrabandista. "Venho de um contrabando que eu fiz e diz venho chegando e deixei a charrete atada, a hora exato y se mandaba (inaudível)". Y era lejos, parece que a casa dela era meio em campanha y se ia três horas. Ah, eu no me animaria três horas da madrugada, a tá num carrinho a tocando, a una mujer solita. Eu trabalharia em outra coisa, como doméstica, sei lá (transcrição da entrevista com a mulher de 70 anos).

Martins (2001) afirma que o contrabando na região era muito comum, o que de certa maneira, trazia o sustento de diversas famílias principalmente as mais pobres. Algumas regras foram impostas pelo Governo Central para combater esse tipo de comércio ilegal. Tais medidas eram consideradas abusivas para manter o exercício do comércio, só pelo fato da mercadoria vir pela fronteira. Isso fez com que se expandisse a inserção de artigos de maneira ilegal pela região e, ainda, contribuiu para o declínio do comércio importador.

A atividade acaba tornando-se algo habitual para algumas famílias, e como a senhora comentou, uma prática corriqueira na zona de fronteira. A senhora falava português conosco, mas algumas palavras saiam em espanhol, mais conhecido por "portunhol", muito comum na fronteira entre países de língua portuguesa e espanhola. O portunhol refere-se a uma fusão linguística que é característica dessas regiões, é um dialeto que corrobora a relação mútua entre os territórios da fronteira (STRUMINSKI, 2015).

Enquanto conversávamos, passa por nós a filha da senhora, as duas começam um diálogo, a comunicação é predominantemente em espanhol, de forma rápida e fluída. A filha dela vai em direção aos trilhos e segue pelo matagal que encobre a paisagem. Olho aquela cena e fico surpresa com o caminho que ela segue. No entanto, a senhora havia nos contado que era comum os moradores passarem por ali. Nesse momento, me convenço de que também conseguiríamos atravessar.

Continuando nossa conversa, ela ainda comenta sobre as inúmeras viagens que fez à Montevideo e do costume comum dos moradores irem veranear em Rio Grande, no lado brasileiro. Depois o trem de passageiros foi interrompido, restando apenas o transporte de carga, ela recorda que era usual o trem carregar arroz e cavalos para outras regiões.

Outro caso curioso que ela comenta é a história de duas irmãs que queriam cruzar a linha do trem. Uma das meninas tentou avançar rapidamente antes do trem passar, e acabou ficando presa entre os trilhos. A senhora comenta que falava para a menina:

> Mi hija, usted se ponga como la pantera rosa bien estiradinha en el suelo, assim que quedé contra el suelo. E a máquina "tic tic tic" arriba de la criança. Se no muere nessa primeira máquina, no sé (transcrição da entrevista com a mulher de 70 anos).

E assim foi passando o trem, cerca de trinta vagões, até que a menina pode sair dali, à salvo. Comenta que muitas vezes, aconteciam acidentes, alguns carros também tentavam cruzar a linha antes do trem passar, e acabavam sofrendo acidentes fatais.

Entre uma história e outra, ela comenta sobre seus filhos, se preocupava em levar comida todos os dias para seu filho mais velho que tinha problemas de saúde. Nos levou para conhecer seu pomar, a casa de sua filha e a construção de sua nova casa, tudo no mesmo terreno. Tinha muita preocupação com a população de Rio Branco, pois havia muita pobreza. Achava curioso a quantidade de idosos que moravam em Rio Branco, suspeitando que muitos vinham de outras cidades para passar essa fase da vida lá.

Relembra de como o trem era utilizado pela população, a passagem era mais barata do que a passagem do ônibus, então

muitas pessoas usavam o serviço. Levavam mudança, iam passear, inclusive quando ela esteve grávida, utilizou o trem para ir até o hospital para o nascimento de sua filha. Ela comenta que seria muito bom retornar as atividades da linha férrea: "[...] é lindo el trem, é muito mais barato e uno viaja parece que mais não tá pensando que uno pode alguém peixar, e que pode vir um caminhão e se enfrentar".

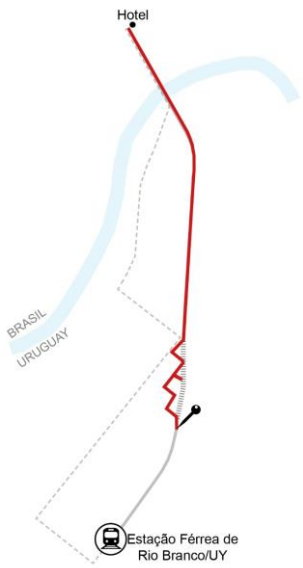
Quando lhe pergunto sobre a estação férrea ela comenta que tudo parece muito quieto, talvez na espera de que o trem possa voltar a operar. Ainda comenta que a integração pela linha do trem entre Rio Branco e Jaguarão seria muito boa, pois vai frequentemente para o Brasil. Acredita que o principal motivo da extinção do trem foi por causa das questões estruturais da ponte, que não suportam mais um elevado peso. Ela comenta que há um tempo atrás havia uma proposta de construção de uma nova ponte, nas proximidades do cemitério das irmandades, mas que o projeto não saiu do papel. E, por enquanto, seguem passando caminhões pesados pela ponte danificada.

Percebi que aquela senhora conhecia muito sobre o período ferroviário, gostava do assunto e se empolgava ao contar as histórias. Uma história ia levando à outra, e assim fomos descobrindo o sentimento de nostalgia que aquela senhora tinha pelas viagens de trem. Tive a sensação que poderíamos ficar horas conversando, não só sobre o trem, mas também sobre sua vida, volta e meia ela comentava sobre seus filhos e netos. Parecia ser uma mãe e avó que se preocupa com todos à sua volta, sempre fazendo de tudo pela família.

Ela foi muito gentil e hospitaleira, assim que nos viu começou a conversar e a aproximação foi imediata. Não parecia desconfiada, apenas curiosa com nossa presença ali perto dos trilhos e consequentemente, de sua casa. Foi um encontro ao acaso, e muito proveitoso. Fomos acolhidos e pudemos ouvir um pouco de suas histórias, ela que mora há tantos anos ao lado dos trilhos de trem. Agradecemos pela sua atenção e decidimos seguir o caminho pelos trilhos, seguros de que a passagem era possível e tranquila, conforme afirmou a gentil senhora.

Estava feliz por conseguir entrevistá-la, pensei que seria um desafio pedir para alguém parar seu tempo e dar uma entrevista. Mas

estava enganada, a primeira impressão foi positiva, ainda mais que encontrei alguém que gostava do assunto.



Decido tirar algumas fotos daquele entorno para registrar o momento, quando de repente uma moradora, vizinha da senhora entrevistada, se incomoda com o registro. Explico a situação na tentativa de acalmá-la, mas percebo que ela ainda fica incomodada. Está na hora de irmos, falo com Levy e decidimos seguir nosso caminho.

A vegetação era densa, a cada passo parecia que o verde tomava conta de tudo, os trilhos ficavam escondidos e nós nos "perdendo" por ali (Figura 15). Fiquei apreensiva por caminhar por um lugar tão fechado, por sorte estava acompanhada. Decido pegar a câmera e fazer um vídeo do trajeto. *Será que conseguiríamos atravessar?*

Fig. 15

Figura 15: Frames do vídeo durante a caminhada pelos trilhos. Fonte: Acervo da autora, 2019.

A vegetação era densa, mas como os moradores estavam habituados com o trajeto, não parecia ser algo impossível. Eu me sentia apreensiva e o Levy não parecia temer. Ele foi indo na frente e eu o seguia, com um pouco mais de coragem. Não sabíamos o que havia logo à frente ou quem poderíamos encontrar pelo caminho, se estivesse sozinha não teria feito esse trajeto. Por medo, por ser mulher e estar ali sozinha, longe de qualquer movimento, longe dos “olhos da rua” (JACOBS, 2011) e encoberta pela vegetação. Seria um risco que eu não iria correr. Senti um pouco do abandono em mim, talvez por experimentar que naquele cenário, como mulher também me via abandonada.

Jane Jacobs (2011) já comentava na década de sessenta sobre a importância de três características principais para que os “desconhecidos” se sintam seguros na rua: a primeira diz sobre a definição bem clara entre os espaços públicos e privados; a segunda aponta que devem existir “olhos para as ruas”, àqueles que naturalmente são proprietários da rua; e a terceira, é que deve haver trânsito ininterrupto de pedestres.

De forma simplificada, a primeira característica aponta para a importância de que os espaços públicos sejam bem definidos, pois nesse caso as pessoas que vigiam a rua estarão fazendo isso a partir de um limite claro e praticável em um lugar público. O que de fato não ocorreria em um lugar privado ou muito menos em lugares sem definição alguma.

A segunda característica evidencia que os edifícios devem estar preparados para receberem estranhos, de forma que eles e os próprios moradores se sintam seguros ao caminhar na rua. É importante que não sejam deixadas fachadas cegas para a rua, pois assim também estão propiciando ruas cegas. Esse controle natural das pessoas de vigiarem as ruas é o que traz mais segurança para quem percorre por ali, especialmente se for um desconhecido.

Por fim, o terceiro ponto indica que o movimento constante de usuários pela rua, torna não só o local com maior número de olhos atentos às mesmas, mas também que incentive que os moradores dos edifícios se sintam mais atraído para observar o movimento nas calçadas. É difícil encontrar alguém observando da porta ou janela de sua casa uma rua vazia, as pessoas gostam de se entreter, por vezes,

observando o movimento da rua. A segurança das ruas se torna mais eficiente, mais espontânea e de forma menos hostil quando as pessoas interagem nas ruas de forma despretensiosa e menos consciente do que estão fazendo, dessa forma, a vigilância se torna mais informal, e não como um policiamento invasivo (JACOBS, 2011).

Logo, caminhar por lugares abandonados, como nos trilhos de trem encobertos por uma vegetação densa, fez-me sentir insegura. Ninguém está vigiando meus passos, sou uma desconhecida caminhando por um território estrangeiro, e caso precise de ajuda, ninguém estará próximo para prestar socorro. Por sorte, acompanhada me sinto mais encorajada em percorrer por esses lugares, pudera eu conseguir esse feito estando sozinha também, no entanto reconheço o quão arriscado seria para mim.

O verde nos acompanha por um bom trajeto, aos poucos o caminho começa a se abrir, os trilhos reaparecem e identifico o rastro deixado no chão, por onde circulam os moradores (Figura 16).

Figura 16: Caminho pelos trilhos do trem com vegetação no entorno. Fonte: Acervo da autora, 2019.

Aos poucos o cenário muda, a vegetação fica mais baixa, arbustiva. Estamos de volta à área urbanizada. Apesar de poucas casas no entorno, o movimento já era diferente. Haviam algumas pessoas circulando por ali, as árvores de portes variados, as flores dando cor ao dia cinzento e esterco de cavalo pelo caminho. Os trilhos ganham maior destaque, alguns elementos do sítio ferroviário

começam a compor a paisagem. Fico mais animada, pois é um sinal de que estamos mais perto da estação férrea de Rio Branco.

As estações férreas não eram objetos isolados na paisagem, havia toda uma rede de conexão entre elementos que formavam o complexo ferroviário, como galpões, armazéns, habitações, oficinas e a própria linha férrea. Ainda, são incorporados viadutos, pontes, aterros, túneis entre outros elementos (KÜHL, 2019).

Quando pensamos em estações férreas temos que lembrar da paisagem que se configura a partir desse cenário, o que de fato já marca no território características únicas que vão sendo identificadas no percorrer pela linha do trem. Alguns desses elementos começam a aparecer na paisagem, como galpões, placas informativas do cruzamento do trem, cancela, trilhos dispersos no gramado e a chave de desvio do trem (Figura 17).

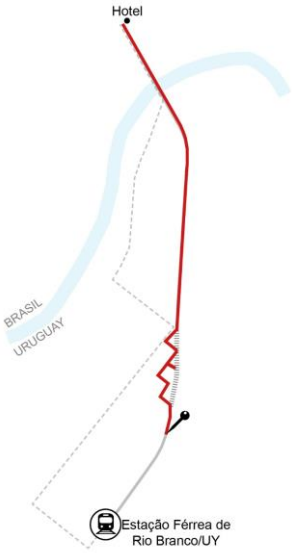


Figura 17: Montagem de fotos de elementos que compõem o sítio ferroviário. Fonte: Acervo da autora, 2019.

A área era mais descampada. Vários trilhos começam a se cruzar, tento olhar para todos os lados admirando a paisagem. Sigo pelos trilhos até que não sei mais por qual caminho seguir, perco-me entre tantas bifurcações (Figura 18).

Figura 18: Sítio ferroviário de Rio Branco/UY. Fonte: Acervo da autora, 2019.

Os cavalos seguem compondo a paisagem. Observo mais galpões de chapas enferrujadas e materiais de obra espalhados pelo sítio. Nos fundos são encontrados grandes silos da produção de arroz. A paisagem traz uma sensação de tranquilidade. Não sinto mais a mesma tensão de antes, talvez pelo lugar ser mais aberto. Consigo enxergar o que está à minha volta.

As texturas no caminho dão pistas desse abandono, o verde tem grande destaque e se mistura com os tons terrosos da ferrugem do ferro e da cor dos cavalos, e ainda, com o cinza dos galpões industriais e do céu nublado. Mas o que mais me chama atenção é o tapete florido nas cores branco e amarelo que segue no trajeto do trem. E eu, sigo no mesmo caminho (Figuras 19 e 20).

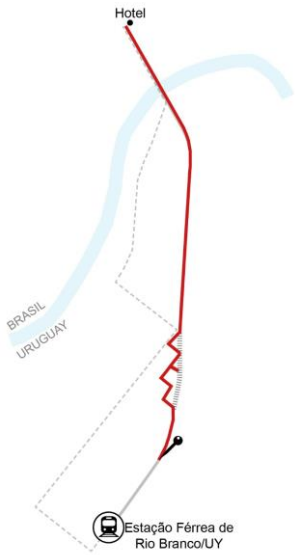


Figura 19: Tapete florido durante o trajeto. Fonte: Acervo da autora, 2019.

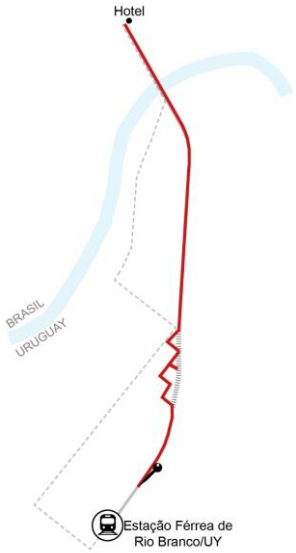


Figura 20: Linha férrea em direção à estação férrea de Rio Branco/UY. Fonte: Acervo da autora, 2019.

Seguia atenta a todos os detalhes. Os pássaros cantarolavam mais alto naquela direção. Logo em frente, consigo observar a fachada lateral da estação férrea de Rio Branco.

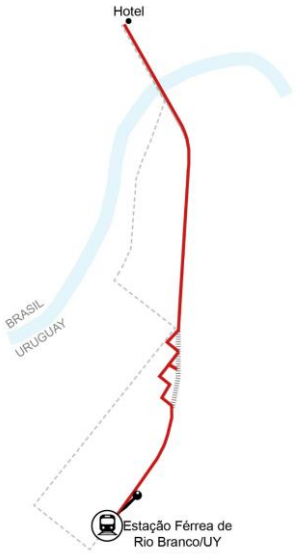
A rede ferroviária chega à Vila Artigas (atual Rio Branco) em 1903. No projeto original a linha viria da cidade de Melo, mas depois o trajeto foi alterado e acabou passando por *Treinta e Tres* (Figura 21). A Vila Artigas possuía um ponto estratégico com o terminal ferroviário *Treinta e Tres* – Rio Branco e também apresentava contato ativo com o Brasil, através de Jaguarão (MIRANDA, 2000).

Figura 21: Mapa do sistema ferroviário do Uruguay. Fonte: Mapa U.S. Central Intelligence Agency – 1995 Link: http://www.america-ma-pas.com/uruguai.htm, Redesenhado e adaptado pela autora, 2021.

Com a chegada do trem e a instalação da estação férrea na Vila Artigas em 1903, ocorreram transformações consideráveis no espaço urbano. Sendo agora um pólo atrativo para expansão urbana no bairro já formado *La Cuchila*. Assim foram surgindo loteamentos, zonas industriais e comerciais em seu entorno. Logo em seguida, a linha férrea de Vila Artigas se conectava com Montevideo, que oportunizava a utilização portuária para expandir sua rede de exportação para a Argentina, Brasil e outros países do mundo. Somente mais adiante, em 1930 houve o cruzamento da fronteira através da ponte para chegar à estação férrea de Jaguarão (MIRANDA, 2000).

Cada vez mais próximos da estação de Rio Branco, reparo a presença de dois adolescentes sentados na antiga plataforma de embarque (Figura 22). A área estava isolada com um cordão que circundava o perímetro da cobertura de embarque, haviam telhas no chão, que mostravam sinais da falta de manutenção da cobertura. Apesar disso, eles estavam sentados e conversando.

Figura 22: Adolescentes conversando na antiga plataforma de embarque da estação férrea de Rio Branco/UY. Fonte: Acervo da autora, 2019.



Aos poucos vou me aproximando deles, na tentativa de iniciar um diálogo. Pergunto se vinham com frequência até a estação e eles comentam que sim, pois gostavam da tranquilidade do local. Eram tímidos, porém bastante receptivos. Não sabiam nada sobre a estação férrea, moravam longe, mas a escola era perto dali. Quando pergunto qual o sentimento ao verem à estação férrea, o rapaz afirma: "Bueno a mí, me causa, tipo tristeza. Porque está todo roto y todo y todo para caerse mismo". A moça comenta que: "Y bueno, en realidad, no se tendrían que arreglar esto igual, porque es una vergüenza que este todo así mal".

Eles comentam que seria interessante se voltasse a funcionar o trem, pois assim poderiam usá-lo. Ainda, pensam que se tivesse algum outro uso também seria relevante, o rapaz comenta: "Podría ser tipo, un lugar para quedarse", já a moça sugere: "Podrían hacer un hotel".

Percebi que para eles, o mais importante não era a estação férrea em si, mas um local que os dois pudessem se encontrar. Um lugar mais tranquilo, assim como a maior parte dos adolescentes que passam pela fase dos "namoricos" durante a escola. E naquele ponto, era o local do encontro, o local acolhedor para os dois adolescentes.

Um lugar com pouco movimento, mas não completamente isolado de outras partes da cidade. Os lugares do abandono permitem

que fujamos por um momento da realidade, permitem nos transportar para outra dimensão, respirar novos ares, criar espaço para a imaginação, nem que sejam por alguns minutos, mas que já nos proporcionam esses escapes.

Os lugares abandonados ainda podem ser associados aos típicos cenários de ficção científica, lugares de terror e deterioração. Os lugares do abandono possuem um vasto material que pode ter utilidade: muros, tetos, metais, madeira, vidro, máquinas. São espaços propícios para que os sentidos de libertação sejam aguçados, assim como uma reconstrução mental mais livre também. Isso implica em prazeres em criar uma “vida secreta” dentro ou próximo a um prédio abandonado, longe dos olhos atentos de controle e atenção. Os lugares do abandono são territórios que provocam sensações que variam de liberdade ao perigo (LYNCH, 2005).

A escala de valores pode variar consideravelmente quando retratadas questões de abandono. Alguns objetos antigos como, por exemplo, roupas velhas, à medida que forem se tornando mais escassas, de tempos em tempos surgem novas ondas de entusiasmo por peças que antes eram descartadas. Dessa maneira, criam-se escalas de valores por objetos que podem variar dependendo de uma pessoa para outra. O que para alguns não tem valor, são relíquias para outros (LYNCH, 2005).

Não há como dimensionar o quanto algo vale para alguém, cada um possui seus princípios e escalas de valores, pois estão envolvidos sentimentos, afetividades, emoções e diferentes sentidos. Os prédios abandonados também apresentam escala de valores, o que para alguns pode ser entendido como algo relevante para uma localidade, para outros pode ser visto como prédios velhos e deteriorados.

No sítio ferroviário de Rio Branco, sentia uma imensa tranquilidade com o cantarolar dos pássaros, que vinha da árvore localizada ao lado da estação férrea. Era uma sensação agradável, a árvore e o som dos pássaros criavam um cenário acolhedor para aquela ambiência, entendia o porquê dos adolescentes escolherem a estação para seus encontros.

Agradeci pela nossa conversa, sentia que eles estavam interessados em seguir com o encontro mais intimista. O diálogo não fluiu muito, eles respondiam aos meus questionamentos de uma forma bastante objetiva. Sinto algumas gotas de chuva caindo, foi o momento oportuno para me afastar do casal para deixá-los à sós. Vou em direção à cobertura de embarque, mas o cordão de isolamento não deixa que nos aproximemos mais. Sento no chão, próximo à cobertura para me proteger da chuva fraca que caía. Aos poucos ela diminui e decido ir para a parte da frente da estação (Figura 23).

Figura 23: Estação férrea de Rio Branco/UY. Fonte: Acervo da autora, 2019.

A estação férrea foi construída com princípios da estética do Ecletismo Historicista. A edificação possui dois pavimentos, com platibandas vazadas e elementos decorativos como compoteiras e esferas. Além disso, traz em sua construção frisos, cimalha, cunhais e vazados retomando as seteiras. Apresenta sacada na frente e fundos da edificação construídas com peitoril metálico (MIRANDA, 2000).

Os vãos apresentam tipologia variadas. As portas do acesso principal e uma das portas na fachada posterior possuem verga em arco pleno. As demais portas aos fundos possuem verga reta, como também, as aberturas na fachada lateral e uma janela na fachada

principal. Os vãos das aberturas no pavimento superior são com verga em arco abatido. Aos fundos possui uma cobertura (Figura 24) de estrutura metálica e madeira, revestida com telha de barro, onde se localizava a antiga área de embarque e desembarque de passageiros (MIRANDA, 2000).

O prédio se destaca arquitetonicamente na paisagem, predominantemente cercada por galpões, silos e residências (Figuras 25 e 26).

Figura 24: Vista dos fundos da estação férrea de Rio Branco/UY. Na imagem o casal de adolescentes e o Levy. Fonte: Acervo da autora, 2019.

Figura 25: Vista das residências no entorno da estação. Fonte: Acervo da autora, 2019.

Figura 26: Silos e galpões aos fundos da estação. Fonte: Acervo da autora, 2019.

As residências no entorno eram, em grande parte, térreas, pequenas e muitas delas tinham o aspecto de inacabadas ou apresentavam falta de manutenção (paredes sujas ou com limo). Os galpões e os silos eram elementos imponentes na paisagem, ressoava de lá um ruído marcante vindo dos equipamentos industriais. Outro fato observado, era a constante travessia de pedestres cruzando os trilhos em direção ao outro lado da cidade. Poucos paravam, era perceptível que ali funcionava com um atalho, local de passagem. O

rastro marcado no chão dava indícios dessa recorrente travessia (Figuras 27 e 28).

Figura 27: Senhora cruzando a linha do trem. Fonte: Acervo da autora, 2019.

Figura 28: Senhor cruzando a linha do trem. Fonte: Acervo da autora, 2019.

Outro ponto que chama a atenção era o veículo embaixo da cobertura. Era evidente que ela estava com risco de desabar. O telhado estava danificado formando algumas ondulações, o que indicava uma estrutura fragilizada. Por cima, começam a crescer

pequenas plantas em um tom avermelhado, dando um aspecto colorido para o telhado (Figura 29).

Figura 29: Vegetação crescendo em cima da cobertura da plataforma de embarque. Fonte: Acervo da autora, 2019.

Os adolescentes comentaram que um senhor morava no prédio. Um fato curioso, pois a estação apresentava sinais visíveis de abandono, como o apodrecimento da madeira da cobertura, portas e janelas danificadas, parede com a pintura descascada, rachaduras, reboco exposto. Qualquer pessoa que passasse por ali, identificaria os sinais do abandono (Figuras 30 e 31).

Figura 30: Telha quebrada da cobertura da plataforma de embarque. Fonte: Acervo da autora, 2019.

Figura 31: Apodrecimento da madeira que sustenta a cobertura da plataforma de embarque. Fonte: Acervo da autora, 2019.

A palavra abandono carrega um sentimento forte. Abandonamos algo, deixamos um lugar, afastamo-nos. Remete ao desamparo daquilo que estava sob domínio, é deixar algo sem proteção. Pode-se abandonar coisas, pessoas, lugares. Quando algo não faz mais sentido em nossas vidas, queremos nos desfazer do que pesa, daquilo que se torna um fardo para carregar.

No livro *O Síndrome de Abandono*, da autora Germaine Geux são descritas as experiências sintomáticas do abandono em pacientes em tratamento na sua clínica. A palavra "*abandonnique*", criada pela autora, é um estado psíquico da pessoa com sentimento de abandono. Obrigatoriamente, não precisa refletir a uma realidade objetiva, pois o paciente pode também *acreditar* ter sido abandonado (GEUX, 1973).

De maneira simplificada, existem duas características que prevalecem nos pacientes com síndrome do abandono: a angústia e a agressividade. Tais manifestações são reflexos de uma ausência do sentimento do ego e da falta de amor próprio. Pode ser retratado da seguinte forma:

> É sobre o tripé da angústia que todo abandonado desperta; da agressividade que faz nascer, e da consequente não-valorização de si próprio que se edifica toda sintomatologia desta forma de neurose (GEUX, 1973, p. 24).

O sentimento de angústia se manifesta em diferentes intensidades, pode ir de um sintoma mais brando, como um simples mal-estar interior, até um nível mais intenso de angústia. Confrontar-

se com prédios abandonados também pode estar correlacionado com o sentimento de angústia. Quando um indivíduo se depara com o abandono, pode provocar nele um sentimento ruim, de aflição e angústia. É instantâneo, incômodo, desconfortável. O sentimento surge de imediato, mas ao se afastar, aos poucos o sentimento diminui, reestabelecendo-se ao estado de espírito habitual, ou pelo menos, de ausência da angústia.

Partindo para o caminho mais extremo, o indivíduo com sentimento de abandono lida com a angústia de maneira mais dolorosa. O sentimento vai além de um simples desconforto momentâneo, pois ele vê na edificação toda a falta de cuidado e amor. Esse tipo de angústia pode despertar um gatilho de frustações antigas de sua vida, reativando nele o sentimento de abandono, tornando-se, muitas vezes, difícil de suportar.

Outro sentimento ocasionado pela síndrome do abandono é a agressividade. Em geral, ela se manifesta em seus atos, pensamentos e sentimentos, ocorre de modo tão intenso que tudo se torna pretexto para reinvindicações. É um mecanismo de defesa. O neurótico do abandono nunca se desarma completamente, seria uma atitude perigosa demais. O sentimento da agressividade faz com que o indivíduo sinta o desejo de *vingar as dores do passado*. Querer que o outro sofra o que ele sofreu, e inclui ameaça, decepção e abandono (GEUX, 1973).

Relacionando o sentimento da agressividade com prédios abandonados, entende-se que, talvez, seja este o motivo para encontrarmos prédios abandonados que também estão depredados, saqueados, sucateados. O indivíduo vê no prédio abandonado a falta de amor e cuidado, logo revida com agressão. Sente a necessidade de retaliação com aquilo que também foi esquecido, abandonado.

Um prédio abandonado não causa amor, foi desprezado, deixado como destroço. Está à espera de amor, cuidado e proteção. Enquanto fica no aguardo, deixa que o tempo aja sobre ele, destrua-o, agrida-o. Uma arquitetura abandonada retrata a passividade, o masoquismo afetivo e a apelação ao amor, características típicas do

negativo-agressivo[29] que espera relutantemente sua salvação (ROCHA, 2010).

O abandono do tipo positivo-amoroso[30] já apresenta uma adaptação ao real, elas são reconhecidas, porém inquietas. Olha-se para este tipo de abandono de maneira saudosista, será que aguentará por mais tempo? Mesmo que estejam abandonadas, mantém-se ativas na cidade. São operados sentimentos de valor, que podem ser do tipo econômico, cultural, social, entre outros fatores. Por exemplo, os prédios abandonados que são muito caros e, por isso, comovem a população. Ou quando o prédio foi a residência de uma família importante, afirmando que por este motivo, deve ser preservado. Tais vínculos criados com esses casos de abandono, fazem com que exista uma relação amorosa, que repara e recompensa seu passado (ROCHA, 2010).

A estação férrea de Rio Branco deixa evidente a falta de manutenção na edificação. Cada detalhe revela mais sinais do abandono. Porém, haviam alguns indícios que diziam o contrário. Na parte de frente da estação algumas pistas apontavam que poderia haver alguém naquele prédio. Olhando com atenção dava para perceber uma luz acesa no pavimento superior através da janela entreaberta na fachada principal (Figura 32).

[29] O termo negativo-agressivo é trazido por Germanie Geux (1973) e refere-se ao indivíduo que possui o sentimento de rancor como dominância. Neste caso, há intensa obsessão do passado, se apega nos fracassos, frustações e tem forte tendência de repetir as suas decepções do passado e presente.
[30] O termo positivo-amoroso apresenta uma característica mais de inquietude, do que de rancor. O indivíduo é ativo e se esforça no sentido de suas necessidades, consegue manter ligação e afetividade com o outro, mas não se arrisca inteiramente, podendo retirar-se quando sentir insegurança. Possui mais consciência de si e maior sentido de valor (GEUX, 1973).

Figura 32: Janela entreaberta no pavimento superior. Fonte: Acervo da autora, 2019.

Na fachada havia uma antena de transmissão, com bastante ferrugem ao redor dela (Figura 33). Chegando mais perto, percebi uma campainha fixada no vidro da porta de acesso principal (Figura 34), e através dele, espio para dentro e vejo uma motocicleta, alguns balcões em madeira e uns vasos com plantas. Sigo curiosa olhando cada detalhe interno daquela edificação. Tenho vontade de tocar a campainha, mas ao mesmo tempo fico com receio de ser mandada embora. *Afinal, o que alguém quer na estação férrea se ela está desativada?*

Figura 33: (à esquerda) antena instalada na fachada. Fonte: Acervo da autora, 2019.
Figura 34: (à direita) campainha na porta de acesso principal da estação. Fonte: Acervo da autora, 2019.

A curiosidade e vontade de descobrir quem mora ali, me faz agir. *Não pensa demais, só toca a campainha* (refletia comigo mesma). Ninguém atende. Espero mais um tempo, sigo atenta olhando para todos os lados ao sinal de alguma movimentação. Nas laterais da estação havia uma cerca improvisada, criando uma barreira para impedir o acesso para o fundo da estação, mas que não fechava completamente a passagem. Um sinal de hostilidade, como um aviso

para não ultrapassar. No entanto, era em vão, uma vez que várias pessoas seguiam cruzando os trilhos para acessar o outro lado da cidade. A estação férrea era vista como ponto de conexão.

A arquitetura sempre se fez presente como mediadora entre “o cosmos imensuráveis e a escala do homem, entre divindades e mortais” (PALLASMAA, 2013, p. 43). Os edifícios interagem com o corpo humano, pois são criados espaços de abrigo, que são funcionais e ergonômicos. Os edifícios são consideráveis no campo mental, proporcionam memórias e criam um convite à ação (movimentar-se pelo piso, entrar ou sair pela porta, contemplar a paisagem através da janela). A arquitetura, sobretudo, é um modo artístico relacional e dialético, que se manifesta de acordo com sua própria essência.

Desta mesma forma, ocorrem as interações do indivíduo com aquilo que o cerca. Uma edificação aproxima o usuário ao toque com a obra que foi projetada. A maçaneta da porta, por exemplo, é um convite ao contato mais direto e físico do usuário com o arquiteto. A autêntica obra de arquitetura é a que atinge e proporciona a experiência mútua de sentir-se imerso no espaço e ao mesmo tempo, o espaço imerso nele (PALLASMAA, 2013).

Antes mesmo de percebermos algo visualmente, inconscientemente já o tocamos. Sem ver uma superfície, já identificamos sua textura, peso, temperatura, rigidez. A arquitetura apresenta propriedades múltiplas e que são percebidas integralmente. A audição, o tato, o olfato e inclusive a gustação oculta são características que “dão ao objeto de percepção seu senso de totalidade e vida” (PALLASMAA, 2013, p. 52).

Eu via a campainha como um convite para a hospitalidade. Era o contato mais íntimo que eu poderia ter com a estação até o momento. O toque do meu dedo com a campainha poderia avançar para uma futura comunicação. Afinal estou chamando alguém, ou melhor, se há alguém lá, estou tentando me comunicar. Insisti mais um pouco, toco novamente a campainha. Aparece um senhor na porta-janela entreaberta do pavimento superior. Um homem magro, cabelos castanhos e com uma camisa de botão aberta. Parecia incomodado com a minha insistência, tinha um semblante pouco amistoso, desconfiado. Explico o propósito da minha visita, ele meio desconfiado, parece em dúvida. *Preciso convencê-lo a conversar*

comigo, sigo meus argumentos sobre a pesquisa, ele me olha e escuta, atento, e concorda em conversar.

Ufa! Foi um alívio, quase um sentimento de vitória só por conseguir convencê-lo, nem sabia quem ele era, mas só por morar na estação já me dava esperança em descobrir mais informações sobre o período ferroviário. Fico ansiosa esperando que ele venha ao meu encontro. Ao descer, ele abre a porta e me convida para entrar. Levy e eu entramos. Ele ascende um cigarro enquanto mostro para ele o termo de consentimento da entrevista. Ele me autoriza a gravação, dou *play* e começo meu roteiro de perguntas.

Aos poucos percebo que ele não está mais desconfiado, seu semblante muda, o que me deixa mais confortável para poder entrevistá-lo. Ele é funcionário aposentado da estação, foi maquinista e chefe da estação, tinha 63 anos e morava ali há 35 anos. A edificação que aparentava estar abandonada era o lar de um antigo ferroviário, desde 1963. O lar de um senhor que zela e cuida da edificação da melhor maneira possível, pois não recebe nenhum auxílio do governo para a manutenção da estação. Todas as palavras que saiam de sua boca, eram ditas com sentimento, emoção, afeto, saudosismo. A cada recordação do sistema ferroviário, exprimia, ao mesmo tempo, um sentimento de alegria e dor:

> Bueno, si le pregunta eso para cualquier ferroviario, si va decir que es inesquecible. Son experiencias vividas, que no se pueden olvidar jamás por muchos anos levaría. Y muchas experiencias y muchas ciudades que son muchas ellas y tu conocen. Te podemos decir que nos conoce a todo o Uruguay, Brasil. No sabrán a tu nombre, pero sabrán que es ferroviarios, por una manera de hablar, por una manera de andar, porque siempre andábamos a dos. Entonces es inesquecible (Transcrição da entrevista com o homem de 63 anos).

Ele comenta que ser chefe da estação era um grande prestígio na sociedade:

> el personaje del jefe de estación, ia del, nosotros es comisarios, ustedes como que llaman, delegado. Delegado mayor. Eran iguales, era uno representante de la ciudad. Comisario y jefe de estación era muy importante y eso es, son personas muy importante. Después eso fue cayendo con os anos,

> (inaudível) público nada más, este pero era una relación muy cercana (Transcrição da entrevista com o homem de 63 anos).

A estação férrea ainda resistia graças à permanência daquele senhor no local, alguém que se preocupava e fazia questão de manter os objetos originais bem cuidados. Na parte interna, estavam resguardados os bancos originais, os balcões de atendimento e de venda de bilhetes. Ele comenta o que funcionava em cada cômodo, detalhe por detalhe, como se estivesse recordando dos momentos de movimento na estação, que chegava a ter mais de mil pessoas para viajar. Acredito que deve ter passado um filme na cabeça dele, relembrando cada acontecimento vivido.

Na parede são encontrados avisos sobre o embarque e um memorial contendo as seguintes informações: a estação denominada como *Ferrocarril Treinta y Tres* – Rio Branco foi finalizada em 1936. Sob responsabilidade da *Empresa Constructura Uruguaya "A.S.S.M" Ingenieros y Contratistas* aliada com *Walter Scott & Middleton Ltd Y Anglo Scottish Construction C° Ltd* de Londres.

Os móveis no interior da estação, assim como o piso, as paredes e o forro estavam em bom estado de conservação, todos elementos originais (Figuras 35 e 36).

Figura 35: Vista para o balcão de atendimento da estação. Fonte: Acervo da autora, 2019.

Figura 36: Vista interna da estação com os detalhes originais. Fonte: Acervo da autora, 2019.

Tudo estava em estado de aguardo, aos cuidados daquele senhor que não deixava que o tempo apagasse a história do período ferroviário, história que também fazia parte da sua vida. O transporte de carga ainda funciona na cidade, mas somente em direção à Montevideo. Ele ainda recorda da época quando funcionava o trem de passageiros, até 1989 a estação era cheia de viajantes e que muitos vinham de Montevideo para fazer compras no Brasil, pois a moeda uruguaia valia mais que a brasileira.

Ele comenta que a varanda dos fundos foi bloqueada pelo risco da queda da cobertura, já havia solicitado verba para o governo para reformar o telhado, mas não recebeu auxílio, por isso teve que isolar a área. Reforça que mesmo assim, a estação é um ponto que atrai muitos jovens, que vão até o local para conversar, tomar um mate e contemplar a paisagem. E que também vêm estudantes para tirar fotos, desenhar e escrever sobre o local. Comenta que não existe documentação da estação, ele diz: "No, no tengo ninguna documentación. Lo único que tenemos son memorias". Pergunto qual seria a perspectiva para aquele local no futuro, ele avalia:

> Bueno, el uso ferroviario, no va a ser posible, no va ser posible, porque los gobiernos, el presidente, la cámara y deputado, dice que es una inversión muy grande de dinero para recuperar la vía, y poniendo el tren. O sea todo tendrá

> a desaparecer, entonces mi pensamiento es que debería entregarse para vivir de alguna función del estado, de quien lo sea, no? Podría ser, eso no? Podría ser la misma junta del personal, de ahí no nos entendemos casi nunca, del municipio o algo, museo o algo que pueda ser un servicio a la sociedad (Transcrição da entrevista com o homem de 63 anos).

Para ele, manter viva a história da estação e mantê-la segura é o mais importante. Cada pedaço desse sítio tem uma ligação muito forte com sua vida. Ele conhece todos naquela região, inclusive os que moram nas residências dos antigos ferroviários. Ele preza para que as coisas não fiquem abandonadas, então durante o dia faz a vigia do sítio e à noite tem um outro senhor que é vigilante do local. Ele ainda reforça:

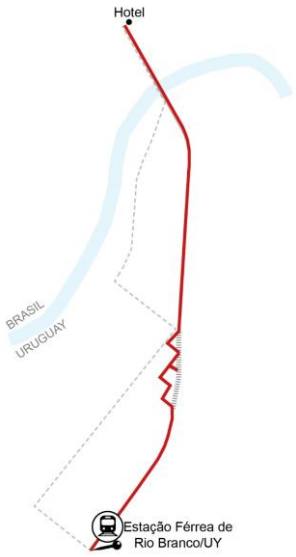
> Y eso que tengo marchado ahora con el alcalde, este que tratar que ellos recuperen toda la parte, que recupere no, por lo menos que den otra vista. Igual y tallar se un museo de cosas nuestras (Transcrição da entrevista com o homem de 63 anos).

Hoje em dia o sistema ferroviário tem participação em 49% da rede privada e 51% da rede pública, e o trem que está em funcionamento é exclusivo da rede privada. Para ele o principal motivo de encerrarem o sistema ferroviário foi por questões políticas. Devido ao interesse estratégico em investir no planejamento de rodovias como novo transporte de pessoas e de carga.

Desde a década de 1920, começa a ser confrontada a eficiência das ferrovias em função das rodovias. No Brasil, por exemplo, a mudança pelas rodovias foi em função da integração nacional, sendo reconfiguradas questões políticas e culturais em favor do setor automobilístico. Ainda haviam investimentos externos, como no caso dos Estados Unidos que enviou 400 milhões de dólares, entre 1955 e 1959, em grande parte para o setor de máquinas-automóveis. Outro fato marcante foi o Plano de Metas do presidente Juscelino Kubitschek (1956-1960) que destinou um maciço investimento na atração da indústria automobilística, construção de estradas, incentivo no setor de máquinas, equipamentos e auto-peças (PAULA, 2008).

Quando lhe pergunto sobre a relação entre Rio Branco e Jaguarão ele comenta que sempre foi excelente:

> Nosotros que vivimos aca tantos, se habla con los compañeros, con hermanos de Brasil ahí. Esto es todos te van a decir lo mismo, nosostros somos una solo ciudad, solo que uno habla español y otro habla portugués (Transcrição da entrevista com o homem de 63 anos).



O encontro com a estação férrea de Rio Branco foi repleto de surpresas, pois mostra que a aparência do abandono, nem sempre reflete o que de fato acontece. Às vezes nos confunde, e faz perceber que somente o contato mais próximo e com o olhar atento, é que se revela a vida por trás de um abandono.

Despeço-me daquele senhor com muita alegria por esse enconto e por poder ouvir suas histórias. Encantada por todo cuidado que ele tem em cada canto do sítio ferroviário e por manter viva, da melhor forma possível, essa história. Nós seguimos nosso caminho, ainda percorrendo mais um trecho pelos trilhos para depois voltar para o lado brasileiro.

Mais adiante encontramos outro galpão abandonado (Figura 37).

Fig. 37

A cobertura, as paredes e as esquadrias estavam danificadas. A sensação de insegurança e medo de cruzar pelo galpão era angustiante (Figuras 38 e 39). Uma típica cena de filme de terror em um galpão abandonado.

Figura 37: Galpão abandonado no sítio ferroviário de Rio Branco/UY. Fonte: Acervo da autora, 2019.

Figura 38: Água esverdeada no interior do galpão. Fonte: Acervo da autora, 2019.

Figura 39: Vista interna do galpão abandonado. Fonte: Acervo da autora, 2019.

A água verde parecia ser de uma antiga cisterna. Mais verde envolvendo o abandono. Segundo o morador da estação férrea, ali era o local preferido dos jovens, onde se encontravam para usar substâncias ilícitas e namorar, um local para não serem vistos. Como afirma Lynch (2005), o abandono tem o potencial de criar espaços

onde a imaginação possa fluir, onde algumas pessoas se sentem convidadas a explorar, longe dos olhos atentos de todos.

O abandono nesse caso, é visto como o lugar do possível, para serem realizadas atividades diversas. Enquanto caminhamos pelo galpão, fico observando cada detalhe do local, imaginando o funcionamento do sítio ferroviário em seus dias de plena atividade. Um galpão amplo, com pé direito elevado. O fechamento da edificação era feito com chapas de zinco e algumas partes em alvenaria, e sua estrutura com perfis metálicos aparentes. Todos os elementos revelando suas marcas do tempo: ferrugem, limo, mofo, partes do teto e paredes faltando. A luz se infiltra por essas brechas, permitindo que ilumine o que se encontra por dentro.

Cruzamos o galpão e seguimos nosso caminho para retornar ao hotel. Fomos por outro trajeto, na zona mais urbanizada da cidade. Assim, foi possível conhecer um pouco mais de Rio Branco, as ruas, os moradores, o contexto da cidade. Mais pessoas circulavam por ali, as ruas eram de asfalto ou de blocos de concreto e o uso residencial predominava, mas haviam pequenos mercados e postos de serviço que movimentavam o entorno (Figuras 40 e 41).

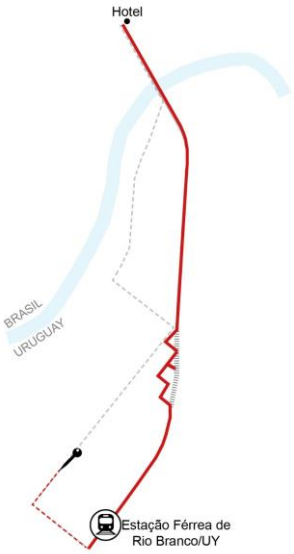
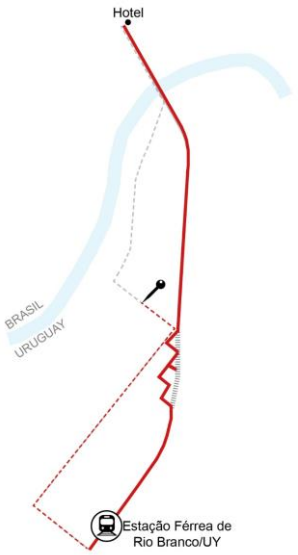


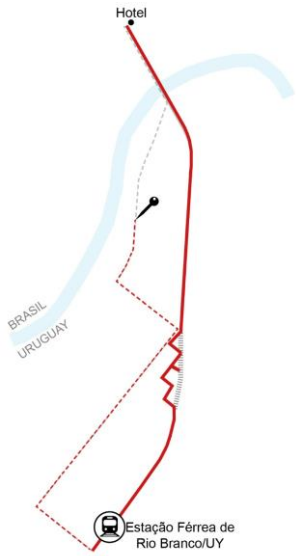
Figura 40: Vista da rua e do entorno no trajeto da volta. Fonte: Acervo da autora, 2019.

Figura 41: Pequenos mercados na zona predominantemente residencial. Fonte: Acervo da autora, 2019.

Seguimos em direção à orla do rio Jaguarão, local onde estão localizados os *Free Shops*. No trajeto nos deparamos com uma rua asfaltada que vai costeando o rio. O caminho é composto por vegetação, poucas residências e alguns equipamentos urbanos localizados mais próximos da zona comercial.



Mais adiante o cenário se modifica, há grande fluxo de pessoas. O rio Jaguarão não fica mais em primeiro plano, ele está para os fundos dos *Free Shops*. Seguimos caminhando pela calçada, percebo que a escala das edificações também se modifica, prédios grandes bem chamativos. Por ali somos vistos como turistas, não mais como estrangeiros que caminham pela cidade recebendo olhares desconfiados. Nesse ponto, os estrangeiros são acolhidos de forma diferente, são bem recebidos como clientes em potencial para contribuir com a economia local.

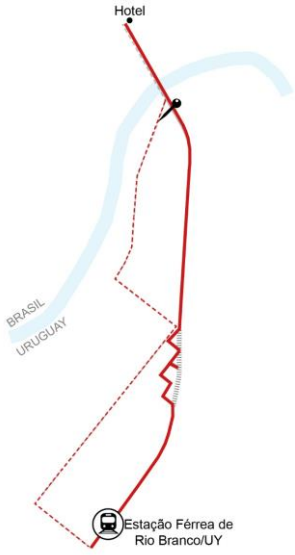


Sinto muito forte a diferenciação de ser estrangeira na fronteira quando caminho pela zona dos *Free Shops* e na parte mais urbanizada da cidade. Parece que existe uma outra fronteira em Rio Branco, a do lugar para os turistas e a outra para os moradores. Quando a estrangeira vai com a intenção de estudar o abandono das estações férreas *na* fronteira a sensação é diferente, o objetivo da visita foge do cenário criado para atrair visitantes, pois faz revelar o que está oculto ou passa despercebido pelos olhos da maioria dos

turistas. Nesta perspectiva é que se pode sentir quão hospitaleiros ou hostis podem ser os territórios de fronteira.

A hospitalidade é um caminho de duas vias, ao mesmo tempo que se tem o hospedeiro, tem-se o hóspede. Assim como tem alguém que chega a algum lugar, tem o outro que o espera, o aguarda, “a figura do errante”. Não se trata da questão do hospedeiro ou do hóspede em si, mas do gesto de acolhimento oferecido ao outro, principalmente se este se encontra desprovido de um teto (FUÃO, 2014).

Ao percorrer pelas ruas e vielas de outros lugares, aqueles menos turísticos, percebemos o que é ser estrangeira. A presença de um outro incomoda, desestabiliza, simplesmente por *estar* naquele território. Fuão (2014) comenta que o sentido do lugar só existe por causa da presença de alguém que habita, ocupa, espera, transita por ali. A hospitalidade sempre teve relação com pessoas e espaços, e que hoje em dia, cada vez mais tem-se criado abismo entre ambos.



Depois da travessia pela zona comercial, encontramo-nos novamente com a Ponte Internacional. A cada passo, sinto-me mais próxima da minha zona de conforto: que é estar em território brasileiro. O trajeto é feito de forma certeira, fico ansiosa para retornar até o hotel e escrever no diário de campo (ver apêndice N) tudo o que foi sentido e vivenciado nesse primeiro encontro com o abandono das estações férreas.

Primeiras impressões | *O abandono (in)visível*

O retorno até o hotel, de certa forma, traz uma sensação de alívio e de dever cumprido, afinal foi realizada a caminhada até a primeira estação férrea investigada. Descarrego no computador todo o material coletado e pego as anotações que fiz durante o caminho para transcrever no diário de campo. Também faço um mapa esboço, como forma de registrar esse momento. Trago informações e impressões que me tocaram e ficaram marcadas na minha memória.

Relembro cada passo percorrido no dia, sendo a minha primeira impressão o sentimento de me sentir estrangeira quando piso em cima ponte. Sinto-me de fato no lugar do entre, de não estar nem em solo brasileiro e nem uruguaio, como se estivesse numa corda bamba, e que deveria seguir, escolher um dos lados, o meio não é o meu lugar de espera. No entanto, quando me deparo com o acampamento cigano na borda do rio, percebo que para eles, talvez esse *entre* seja o seu lugar de espera, do abrigo que se instala temporariamente, mas que acolhe e se transforma em um lar.

Depois da ponte me deparo com os *Free Shops*, mas meu olhar me prende mais para o verde do banhado, uma paisagem encantadora com animais ocupando aquele entorno. O lugar da natureza, é ela quem dita as regras ali, a água do rio sobe, inunda e controla quem pode ficar ou não. A intervenção humana é feita na ponte que se estende e por onde percorre o leito ferroviário, por ali seguimos até encontrar a área mais elevada de Rio Branco. Percebo mais casas e mais pessoas percorrendo pelas ruas.

Os trilhos seguem pelo mato, e o mato invade os trilhos, um lugar nada convidativo para ser percorrido, mas que serve de atalho para os moradores acessarem o outro lado da cidade. O trilho que é travessia, é cruzamento e é passagem. Seguimos nesse caminho também, sentindo o abandono na pele. Chegando mais perto da estação férrea o cenário muda, vejo vários galpões abandonados, trilhos de trem pelo sítio, tudo se encontra parado no tempo. Está abandonado, no estado de aguardo.

A estação férrea segue o mesmo caráter do sítio, está se deteriorando com o tempo. A cada instante uma parte da história daquele lugar é perdida, encoberta por um pouco de limo, de musgo, de poeira, de terra, ou ainda, pelas plantas que brotam sobre o

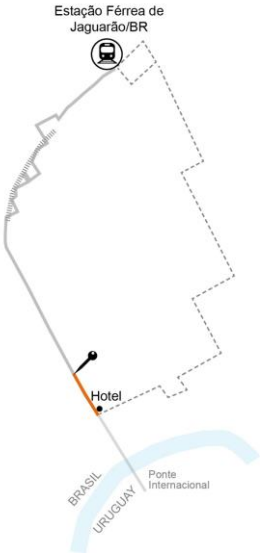
telhado, comprometendo cada vez mais sua estrutura. As telhas caem por todo lado. É preciso isolar a área, ninguém deve circular por ali. Atitude em vão, as pessoas insistem em cruzar pelos trilhos. O lugar parou no tempo, mas segue resistindo e lutando contra tudo o que faz agravar seu estado de conservação. No entanto, sozinho não dá conta de suportar toda essa carga. Assim, encontramos alguns personagens pelo caminho que auxiliam no resgate dessa história.

A senhora que mora perto dos trilhos, recorda dos momentos e das experiências que teve quando o trem de passageiros funcionava e como seria lindo se o transporte retornasse. O casal de adolescentes marca como ponto de encontro a estação férrea, um lugar tranquilo para sentar e conversar. O ferroviário aposentado, mora no segundo pavimento da estação e zela pelo sítio ferroviário com todas suas forças. Lá é sua casa, sua vida, sua história, tudo que se encontra ali faz parte dele e de tudo o que ele viveu. Resta o registro em sua memória, as histórias relatadas e momentos vividos que não se apagam. Lamenta ao ver aos poucos tudo se perdendo com o tempo. Mas espera que um dia, sejam feitas intervenções no local que colaborem para manter viva a história daquele lugar.

Foram encontros incríveis, cada um relatou suas percepções, havendo uma forte ligação com a estação férrea. Percebo um abandono visível, cada canto está dissipando com o tempo, cada vez mais a natureza invade aquele lugar. Mas existe uma força invisível que está presente naquele território, que resiste contra a ação do tempo. Ela permeia pelos ares do sítio ferroviário, está somente no aguardo de pessoas que observem com atenção, atentem-se a esses lugares que clamam por socorro. Lugares que necessitam de visibilidade e que sejam reconhecidos através da sensibilidade e potência que possuem. São pontos de encontro e revelam relatos emotivos que marcaram a história vivida no período das ferrovias.

2.1.3 Segunda parada | Jaguarão/BR

O dia seguinte amanheceu quente e ensolarado, o oposto do dia anterior. Pela manhã estivemos envolvidos no evento, então a segunda parte da experiência seria realizada no turno da tarde. Combinamos de sair do hotel às 14 horas. Com os equipamentos em mãos, estávamos prontos para iniciar a caminhada pelos trilhos até à estação férrea de Jaguarão.



À primeira vista foi difícil identificar a linha do trem. Percorri o olhar no sentido dos trilhos que vinham do Uruguay para tentar localizá-los em território brasileiro. Olhando com atenção, dava para vê-los entre o assentamento dos blocos de concreto na calçada do canteiro central, na Rua Uruguai. Entre uma quadra e outra, no cruzamento das ruas, os trilhos apareciam de forma mais evidente, mas seguiam soterrados. Era quase um caça ao tesouro para seguir o trajeto dos trilhos na malha urbana de Jaguarão (Figura 42).

Figura 42: Trilhos do trem em meio ao asfalto e no canteiro central em Jaguarão/BR. Fonte: Acervo da autora, 2019

A rua era movimentada, principalmente pelo fluxo de veículos. Os pedestres caminhavam pelas calçadas laterais, o movimento no canteiro era quase inexistente. O uso do solo era diversificado, haviam residências, comércios e serviços, a maioria das edificações de pequeno porte. Como a rua dá acesso à Ponte Internacional, ao longo do trajeto era perceptível a influência do país vizinho nos comércios e

serviços locais, como, por exemplo: “Confeitaria e Padaria Uruguay”, “Fronteira tintas”, “Rua Uruguai”, “Pancho” (Figuras 43 e 44).

Figura 43: Letreiro de padaria com palavras em português e espanhol (*sandwich*: sanduíche em português). Fonte: Acervo da autora, 2019.

Figura 44: Letreiro de loja de tintas com destaque para a palavra “Fronteira”. Fonte: Acervo da autora, 2019.

A cidade de Jaguarão conta com uma política de incentivo de comércio comum, que visa aproximar os laços e ampliar o setor econômico com o país vizinho. Historicamente, tanto o comércio legal quanto o ilegal, contribuíram para o desenvolvimento e sustento da população local (MARTINS, 2001).

No canteiro central praticamente não se viam os trilhos. Foram plantadas palmeiras em toda sua extensão, o calçamento variava entre blocos de concreto e uma grama seca. Talvez haviam pensado em transformar o local dos trilhos em calçada, pois seria um local melhor aproveitado pelos moradores. No entanto, fiquei pensando se as pessoas realmente usam o canteiro central, afinal enquanto caminhávamos, não observei outras pessoas optando por este trajeto. O canteiro também era utilizado para depositar as sacolas de lixo dos estabelecimentos e residências, percebi várias sacolas e caixas de lixo ao longo do caminho (Figuras 45 e 46).

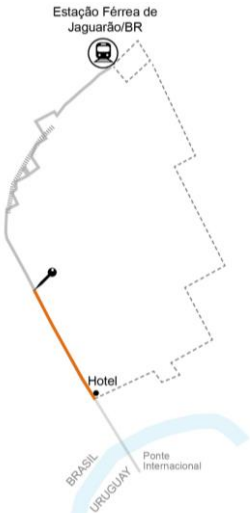


Figura 45: Pavimentação do canteiro central e acúmulo de sacolas de lixo na Rua Uruguai Fonte: Acervo da autora, 2019.

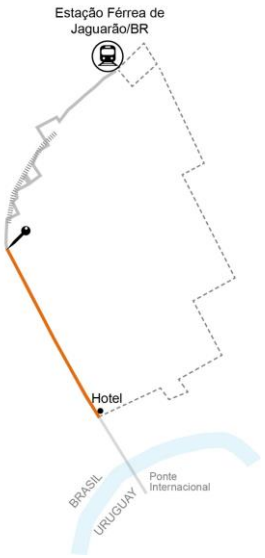
Figura 46: Lixo depositado no canteiro central. Fonte: Acervo da autora, 2019.

Tive a impressão que aquele canteiro era inutilizado, assim optaram por depositar os resíduos domésticos para que seja feita a coleta posteriormente. Seguindo o trajeto, sentia-me um pouco frustrada, pelo visto os trilhos não faziam mais parte daquele contexto. *Será que mais adiante vou encontrá-los? Será que tudo foi soterrado?* Só havia uma forma de descobrir, seguindo a caminhada naquela direção.

No fim do canteiro, os trilhos seguiam encobertos entre o asfalto. Mas dava para perceber que tomavam um caminho diferente, levando a uma nova direção. As marcas no chão indicavam uma leve inflexão à direita, passando por trás de algumas residências já consolidadas (Figura 47).

Figura 47: Trilhos do trem passando aos fundos das residências em Jaguarão-BR. Fonte: Acervo da autora, 2019.

O caminho era irregular, a estrada de terra e os trilhos passavam por uma valeta que parecia um depósito de entulho. Um senhor que mora em uma das casas, olhava com atenção nossa movimentação. Fui me aproximando da cerca de sua casa com a intenção de iniciar uma conversa. Um senhor de meia estatura, com um olhar curioso, ao conversar com ele, percebia que ele não me escutava direito. Chego mais perto e aumento o tom da minha voz, ele me escutou melhor. Até que ele me convida para entrar em seu estabelecimento, que ficava anexado à sua residência.



O senhor tinha 70 anos e morava há muito tempo naquela casa. Ele recorda que ajudou a descarregar cimento e banana quando chegava uma carga na estação férrea. Havia andado no trem de passageiros também, afirmando que a viagem era desagradável, pois balançava muito e os bancos eram desconfortáveis. Comenta que mesmo passando o trem bem no centro da cidade, não atrapalhava ninguém, a passagem era tranquila.

Na época, a região da fronteira representava uma área muito próspera no estado do Rio Grande do Sul, principalmente pela criação da agropecuária. Apesar disso, a zona que primeiro ganhou investimentos para a instalação das ferrovias foi a região da capital Porto Alegre (IPHAE, 2002).

A implantação do primeiro trecho ferroviário ocorre na zona de colonização alemã, localizada no vale médio dos Sinos, sendo

considerada “o celeiro da Província”. Além dessa, haviam mais quatro linhas principais de ferrovias: a Estrada de Ferro Porto Alegre – Uruguaiana; a Estrada de Ferro Rio Grande – Bagé; a Estrada de Ferro Santa Maria – Marcelino Ramos e a Estrada de Ferro Barra do Quaraí, conforme mostra a figura 48 (IPHAE, 2002).

Figura 48: Mapa esquemático da malha ferroviária do Rio Grande do Sul. Situação em 1910 das principais linhas já concluídas. Fonte: IPHAE, 2002. Redesenhado e adaptado pela autora, 2021.

A construção da Estrada de Ferro de Rio Grande a Bagé foi inaugurada em 1884, e tinha como principal objetivo acessar o gado oriundo da fronteira oeste para o porto de Pelotas e Rio Grande. Esse projeto acabou prejudicando os negócios de Jaguarão, uma vez que a cidade era a principal fornecedora de gado daquela região. Desde o ano de 1879 a Câmara de Jaguarão tenta agilizar o processo de inclusão do Ramal na estrada de ferro Rio Grande-Bagé. Somente em 1912 é iniciada a construção da ferrovia, que em seguida é interrompida em decorrência da 1ª Guerra Mundial, principalmente pelo motivo do setor ser dependente das indústrias estrangeiras, que neste caso, advinha da indústria inglesa (MARTINS, 2001).

Com o final da 1ª Guerra Mundial são retomadas as atividades do sistema ferroviário. Em 12 de dezembro de 1931 é inaugurado o

trecho ferroviário Airosa Galvão – Jaguarão, construído pelo 1º Batalhão Ferroviário. A conexão da linha férrea da estação de Jaguarão à estação de Rio Branco só foi consagrada em 1932 (MIRANDA, 2000).

O senhor ainda comenta que era comum a travessia do trem entre o Brasil e Uruguay. O trem passava de duas a três vezes na semana para Montevideo e depois retornava para o Brasil. Enquanto conversávamos, chegou seu filho, um homem de aproximadamente 50 anos. Ficou parado ouvindo a conversa, mas em seguida quis relatar alguns acontecimentos vividos por ele. Empolgado com as histórias, relata que ele e outros meninos subiam no trem em movimento, algo perigoso, mas que para eles era uma diversão. Ainda comenta sobre o acidente com um de seus amigos, em função dessa brincadeira acabou amputando a perna. Apesar disso, tem uma recordação muito boa da época do trem.

O senhor comenta que tem pouco contato com a estação férrea e quando pergunto qual o sentimento que ele tem, me responde: "[..] não me resta muita coisa, porque não tinha muito contato com a estação, mas só conhecia lá", e como agora funciona outra atividade no local (a maçonaria), o uso daquele entorno fica muito restrito. Sinto que ele vê a estação férrea como algo que ficou no passado, ao recordar da estação, ele ativa suas memórias, mas que hoje não parecem mais fazer sentido. No entanto, lamenta que não é mais usado o transporte ferroviário. Pergunto como ele gostaria de ver a estação férrea no futuro, ele afirma:

> Toda vida, toda vida deveria de ter continuado. Só que não está desativado só aqui, lá dentro do Uruguay também. Lá também *tá* desativado. Porque eles passavam nas estações que tinha arroz, carregavam, traziam cimento e por aí adiante, traziam carga de tudo e tinha o carro motor que vinha aqui levar em mercadorias. Os castelhanos, compravam aqui os carros motor, só que eles paravam no outro lado da ponte [...] Passando a aduana, o carro motor parava ali, descia todo mundo a pé e vinham, faziam as compras e voltavam (transcrição da entrevista com o homem de 70 anos).

O filho do senhor comenta que quem fazia a manutenção da via e, inclusive da estação férrea de Jaguarão, eram os uruguaios, conhecidos por “tuco”. O governo brasileiro não dava assistência:

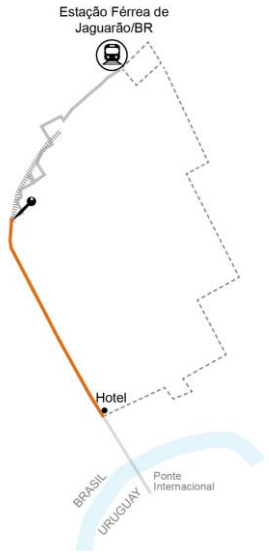
> Infelizmente estamos num país que é totalmente ao contrário, isso aqui [referindo-se à estação] não davam nenhuma atenção. A manutenção que dava aqui era os uruguaios, não era os brasileiros. Até a estação ali eram os uruguaios. Nem os brasileiros não dão manutenção nisso (transcrição da entrevista com o homem de 70 anos).

Com o passar dos anos, as atividades portuárias começam a perder força e mais tarde, o mesmo acontece com a desativação das redes ferroviárias em ambos países. Logo iniciam as estradas de rodagem, ganhando importância nas cidades, sendo as principais responsáveis pelo transporte de mercadorias e passageiros (MIRANDA, 2000).

Estávamos nos encaminhando para o fim da conversa e a caminhada pelos trilhos deveria continuar. Comento com eles sobre a nossa intenção em caminhar pelos trilhos e o filho do senhor comenta:

> É, vai chegar aqui na esquina, tu não *consegue*, vocês tem que ir mais ou menos desviando. É, eles tomaram conta, a população tomou conta. Só nós que não invadimos aqui, mas o resto do pessoal daqui *pra* lá. Só depois do ginásio municipal tu *consegue* (transcrição da entrevista com o filho do homem de 70 anos).

Cientes já do desafio que iríamos ter, nos despedimos deles para continuar nossa caminhada. Percebo que o trem para aquele senhor e seu filho, fez parte de suas vidas. Eles contaram suas histórias com empolgação, recordando de momentos que viveram no passado. No entanto, hoje vêm a estação e o sistema ferroviário muito distantes de sua realidade, não possuem mais contato com o local.



Retomamos nossa caminhada e cerca de 10 metros adiante havia uma cerca bloqueando o acesso naquela direção (Figura 49). Fomos contornando as quadras, caminhando pela calçada, mas mantendo-nos mais próximos possíveis dos trilhos. No trajeto pela rua dava para perceber seus vestígios, muito sutis em meio a pavimentação da rua. Logo adiante, eles seguiam pelo pátio de algumas residências (Figura 50).

Figura 49: Passagem bloqueada por uma cerca. Fonte: Acervo da autora, 2019.

Figura 50: Trilhos do trem soterrados no asfalto, passando na lateral de residências. Fonte: Acervo da autora, 2019.

De acordo com a Lei 11.483, de 31 de maio de 2007, o patrimônio ferroviário oriundo da extinta Rede Ferroviária Federal AS (RFFSA) passa a ser de responsabilidade do IPHAN que fica incumbido de zelar pela guarda e de garantir a manutenção dos bens

Figura 51: Bloqueio do trajeto com cerca e trilhos do trem concretados criando o acesso às residências. Fonte: Acervo da autora, 2019.

imóveis e móveis do patrimônio ferroviário, incluindo terrenos e trechos da linha férrea.[31]

Nesse caso, por ser de domínio público poderíamos circular por aquele trajeto. No entanto, estaríamos caminhando pelo pátio de algumas residências, o que configura como uma área privada. Com receio, vamos andando devagar. Atentos a qualquer sinal de reprovação. *Seria transgressão passar por ali?*

Seguimos, afinal fazia parte da experiência cartográfica surgirem situações imprevisíveis. Os cachorros latiam enquanto passávamos, anunciando o sinal de intrusos em seu território. Como era um pátio lateral, os moradores haviam feito a garagem para o veículo. Tinha a sensação que estava invadindo a casa de alguém, prestes a ouvir alguma repressão.

Finalizando o trajeto, mal sabíamos que mais adiante havia outro empecilho. Esse mais evidente, um portão, deixando bem claro que a passagem por ali era restrita (Figura 51).

[31] O patrimônio ferroviário oriundo da RFFSA engloba bens imóveis e móveis, incluindo desde edificações como estações, armazéns, rotundas, terrenos e trechos de linha, até material rodante, como locomotivas, vagões, carros de passageiros, maquinário, além de bens móveis como mobiliários, relógios, sinos, telégrafos e acervos documentais (Site do IPHAN. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/127. Acesso em: 20 maio 2021.

Apesar de ser um portão simples de madeira, entendemos o recado: a passagem não era livre, há uma barreira, um controle de quem pode passar. Os trilhos serviram como “guias” para a concretagem da calçada. O trilho que antes passava o trem, agora servia como passagem para os moradores.

Não ousamos arriscar, contornamos a quadra até o outro lado. Em frente, um gramado imenso onde ainda não havia a inserção de residências (Figura 52). Os trilhos cruzam pelo gramado, cortando o traçado regular das ruas. Em seguida encontramos outra cerca bloqueando o trajeto. Em frente, uma indústria e dois silos enormes, marcando presença na paisagem urbana (Figura 53). Os trilhos não podiam mais ser vistos, talvez tivessem sido retirados. Contornamos a quadra novamente para tentar reencontrá-los.

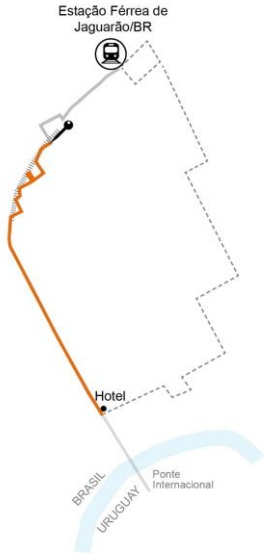


Figura 52: Gramado por onde seguiam os trilhos. Fonte: Acervo da autora, 2019.

Figura 53: Área cercada e, aos fundos, zona industrial no local de passagem dos trilhos. Fonte: Acervo da autora, 2019.

O sentimento era de frustração, os trilhos estavam soterrados em meio a cidade. Quando apareciam, entre uma quadra e outra, era uma vitória, sensação de alívio por ainda estarem ali. Uma forma de resistência que se manifestava apesar da interferência urbana. Contornando a quadra, os trilhos reaparecem cruzando uma valeta. A alegria tomou conta de mim naquela hora (Figura 54).

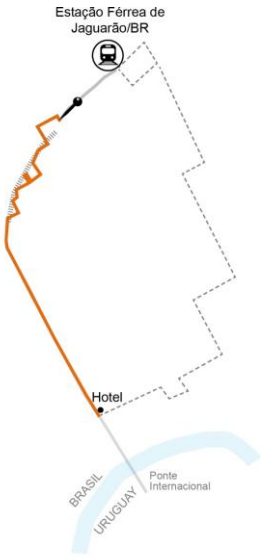


Figura 54: Reaparecimento dos trilhos do trem. Adiante, uma cerca bloqueando a passagem pelo terreno descampado. Fonte: Humberto Levy de Souza, 2019.

Literalmente, caminhar pelos trilhos. Era uma ponte, um caminho para finalmente seguir até chegar à estação férrea de Jaguarão. A partir desse ponto não haviam mais residências pelo caminho, apenas uma cerca improvisada impedia o livre acesso. No

entanto, não hesitei em seguir. Talvez aquela simples cerca era uma forma simbólica de limitar o avanço da urbanização naquele terreno.

O verde toma conta da paisagem, a vegetação cresce entre os trilhos, e de certa forma, traz esperança, pois pelo menos eles ainda estão ali (Figura 55).

Figura 55: Vegetação crescendo entre os trilhos. Fonte: Acervo da autora, 2019.

Pela altura do gramado, suponho que o terreno receba uma manutenção esporádica, a fim de garantir que a vegetação não cresça livremente. Durante o trajeto encontramos algumas edificações abandonadas, restando praticamente só as paredes (Figuras 56 e 57). Chego mais perto e encontro alguns pertences como um tênis, um microondas velho, restos de material de construção, alguns sacos e papelão. Talvez ali tenha sido um local de abrigo por um tempo.

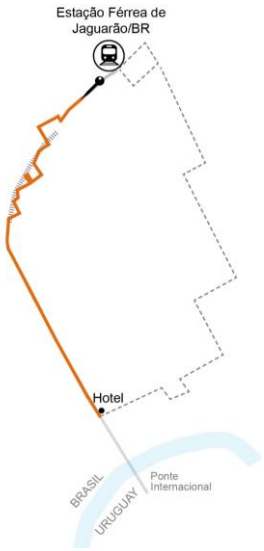


Figura 56: Edificação abandonada próxima à linha do trem. Fonte: Acervo da autora, 2019.

Figura 57: Edificação abandonada próxima à linha do trem. Fonte: Acervo da autora, 2019.

Presumo que as edificações façam parte do sítio ferroviário, não só por estarem localizadas no terreno e próximas da linha férrea, mas pela tipologia construtiva que indica pertencer aos postos de serviço do sistema ferroviário. Seguindo o caminho, surge outra edificação mais próxima da estação (Figura 58). Um pouco maior e com acabamentos parecidos.

Figura 58: Edificação próxima à estação férrea. Fonte: Acervo da autora, 2019.

Mais adiante dava para identificar a estação férrea de Jaguarão, com uma pintura em azul claro, o que contrastava com o restante das edificações encontradas até o momento. No prédio da figura 58, havia um misto de abandono com sinais de presença humana, haviam brinquedos espalhados pelo terreno, um carrinho de bebê, um banco de madeira, uma cobertura que abrigava um carro, roupas estendidas em uma corda e um balanço (Figura 59).

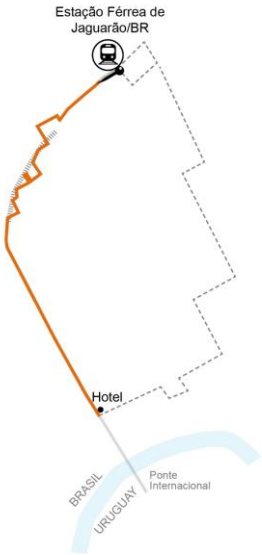


Figura 59: Sinais da presença de pessoas no sítio ferroviário. Ao fundo a estação férrea de Jaguarão/BR. Fonte: Acervo da autora, 2019.

Nesse momento senti que o sítio ferroviário não havia sido esquecido, como percebi em grande parte do trajeto pelos trilhos. Os remanescentes ferroviários estavam presentes naquele território, mas foram apropriados de outras formas, dando um novo sentido ao local, uma moradia. O balanço que serve de diversão para as crianças, fez-me pensar que nada pode ser simplesmente extinto. A história não é apagada, ela está presente naquele local e foi reinventada, readaptada conforme as necessidades e modificações urbanas que acontecem com o tempo. Talvez nada vá simplesmente embora, mas volta com outros sentidos. Assim como o vai e vem do balançar.

A autora Sandra Pesavento (2004) traz uma aproximação metafórica entre o palimpsesto e o passado da cidade, abordando a história e a memória no contexto urbano que se transforma, acumula, se sobrepõe e muda de sentido no espaço e no tempo. O historiador vê a cidade com outros olhos, é capaz de desvendar elementos ocultos, revelando as marcas deixadas em outros tempos. As cidades são compostas por uma sobreposição de camadas, nelas estão contidas experiências de vida que incitam o trabalho de exploração, a fim de descobrir o que está oculto, mas que deixou pegadas nesse caminho.

Essa sobreposição de camadas nos contam algumas das marcas dessa história, que vão além da materialidade ou de registros bibliográficos, pois alcança o plano das recordações, onde “muitas lembranças jazem na esfera do inconsciente, podendo ser recuperadas, como bem aposta a psicanálise” (PESAVENTO, 2004, p. 26-27).

Pensar na materialidade da cidade também é pensar na cidade como palimpsesto de formas, apresentando-nos uma trama em seu tecido urbano. Ali são sobrepostas camadas que alteram suas formas com o passar do tempo, assim, como também, a função que se modifica. A cidade, de certo modo, acumula marcas visíveis e outras invisíveis, que estão em constante transformação e adaptação, assim, as questões sociais acompanham esse mesmo processo, dando lugar às novas interações (PESAVENTO, 2004).

Cada pedacinho na cidade tem algo para nos contar, é preciso estar atento aos detalhes que estão evidentes, mas principalmente aos mais sutis, aqueles que ficam ocultos. Seguimos caminhando em direção à estação férrea de Jaguarão, a fim de desvendar mais pistas nesse território. Observo uma torre com uma caixa d'água enferrujada e a lateral da estação férrea de Jaguarão. As ruas do entorno eram de terra e havia vegetação crescendo ao redor (Figura 60).

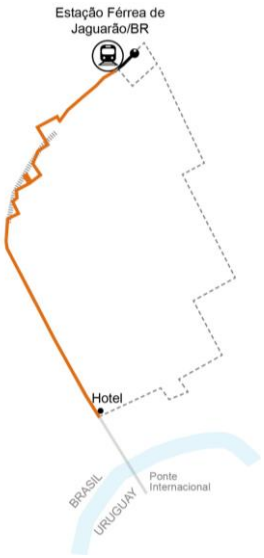


Figura 60: Caixa d'água do sítio ferroviário. Fonte: Acervo da autora, 2019.

A proximidade com a edificação se torna um tanto quanto hostil, as laterais e os fundos da edificação estavam cercados (Figura 61).

Figura 61: Lateral cercada da estação férrea de Jaguarão/BR. Fonte: Acervo da autora, 2019.

O primeiro instinto que tive ao chegar perto da estação foi observar a cerca. A barreira delimita o acesso pelas laterais e fundos da estação, somente pela face frontal a entrada era liberada, havia uma sensação constante de vigilância e controle. Uma câmera de segurança estava instalada na fachada principal como forma de inibir o acesso. Ainda havia um marco imponente em frente ao prédio, indicando o novo uso – a loja maçônica.

O trecho ferroviário de Jaguarão pertencia à Linha Rio Grande-Bagé-Cacequi/Ramal Basílio-Jaguarão. A estação foi construída afastada da malha urbana, localizada em uma grande área isolada, não havia vizinhança, muito menos infraestrutura urbana. Segundo Martins (2001), exceto a ferrovia de escoamento da produção agrícola de emigração alemã para Porto Alegre, as demais ferrovias apresentavam um cunho mais político e militar, do que por outro interesse.

Segundo a ficha técnica elaborada pelo IPHAE (2002), a estação férrea de Jaguarão localiza-se na Praça Viscondessa de Magé. Foi inaugurada em 25 de março de 1932 e desativada na década de 1980. A edificação apresenta dois pavimentos, com cobertura inclinada em múltiplas águas. Possui beirais largos, revestidos com telha francesa. Os vãos das aberturas do pavimento inferior são com verga em arco abatido e no pavimento superior com verga reta. As esquadrias são de madeira com caixilhos de vidro e bandeira fixa (Figura 62). A estação estava desocupada até 2011, quando passou por intervenções para abrigar um novo uso: a loja maçônica[32].

Figura 62: Estação Férrea de Jaguarão/BR. Fonte: Acervo da autora, 2019.

A edificação é caracterizada de médio porte, possui dois terraços descobertos nas extremidades, com guarda-corpo com elementos vazados (IPHAE, 2002). Possui características da

[32] Confirmação da informação pela Secretaria de Cultura de Jaguarão via e-mail.

arquitetura campestre norte-americana, com inspiração no Romantismo. Marcada com elementos ornamentais na fachada, complementando uma composição simplificada, de linguagem formal historicista (MIRANDA, 2000).

Dava para perceber que o entorno pouco havia se desenvolvido. Era um grande campo com poucas residências. As que existiam pareciam ser recentes. Em frente à estação havia um campo de futebol, mas o muro que cercava o local impedia a vista para o gramado. Os fundos da estação eram praticamente cobertos por vegetação, um pouco mais adiante já se localizava a BR 116. Na frente da estação passava uma larga estrada de terra, com pouca movimentação de pedestres, circulavam predominantemente caminhões, carros e motos (Figura 63). Na rua lateral, circulavam mais pessoas (Figura 64), estas que ficavam curiosas com nossa presença naquele lugar. Estávamos sendo vigiados, pelas câmeras e pelas pessoas que transitavam por ali.

Figura 63: Rua lateral da estação com maior movimentação de pedestre. Fonte: Acervo da autora, 2019.

Figura 64: Rua em frente à estação com maior movimentação de veículos. Fonte: Acervo da autora, 2019.

Entre uma pessoa e outra que passava em frente à estação, surge um senhor andando de bicicleta, vagarosamente. Olho para ele, meio sem saber o que esperar daquele homem, parece que algo o desacomoda, talvez nossa presença. Percebo esse desconforto pelo seu olhar, como alguém que quer falar, mas está com a palavra engasgada na garganta. Quando alguém quer falar, precisa que um outro o escute. A fala tem o poder de aproximação, como comenta Derrida (2012), a voz é um privilégio que está por toda parte, seja na Bíblia, na cultura grega, egípcia ou a que for. A voz é o que de mais próximo temos com a pessoa que fala, assim como com a pessoa que escuta. Há um duplo privilégio da proximidade, que acessa também a interioridade, a vida do outro.

Decido me aproximar, devagar, da mesma forma que ele se aproximou de mim com sua bicicleta. Penso na melhor forma de iniciar um diálogo, mas quando percebi as palavras saltaram da minha boca, no impulso pela ansiedade de ouvi-lo. O senhor vestia um traje típico de gaúcho: bombacha, camisa de botão, lenço no pescoço, chapéu, alpargatas e uma guaiaca que acomodava uma faca. Para iniciar a conversa, pergunto-lhe: *o que acontece no antigo prédio da estação férrea?* De imediato ele responde: "a maçonaria, ontem mesmo eles se reuniram ali". A conversa começa a fluir, ele me conta de algumas histórias, empolgado em recordar sobre o período ferroviário.

Esse senhor sabe muita coisa, enquanto converso com ele, já imagino que seria uma entrevista rica em detalhes. À medida em que ele se empolga com as recordações, mais vontade eu tenho de ouvi-lo. Pergunto se posso entrevistá-lo e fazer mais algumas perguntas. Ele um pouco sem jeito, diz que está com pressa e precisava ir embora. Lamentei pela situação, tinha certeza que seria uma grande contribuição ouvir suas histórias. Ele pega sua bicicleta e segue pela estrada de chão, olho-o indo embora, frustrada com sua partida.

Quanto mais o tempo passa, menos era a minha vontade de permanecer naquele lugar. Era um dia muito quente, o lugar sem grandes atrativos e nada convidativo. Muitos caminhões passavam em frente à estação, levantando a poeira da estrada que grudava em meu suor. Queria ir embora, definitivamente era um lugar de passagem e não de permanência.

Somando ao cansaço, foi difícil encontrar alguém disposto a conversar. Uns não tinham tempo, outros não moravam ali e estavam só de passagem. Entre uma tentativa e outra, olho novamente para o galpão ao lado da estação e vejo um homem em frente ao prédio, ao ser visto, ele rapidamente desaparece. Vou em direção ao prédio, bato na porta, mas o chamado não é correspondido. Espero e insisto mais um pouco, até que o Levy comenta comigo: “ele não quer”. Penso um pouco, mas por fim entendo que talvez seja por receio, não saber quem eu sou e o porquê de estar ali, pelo fato dele morar em um desses prédios. Tenho vontade de ir embora mesmo, sair daquele território hostil que parece que gritava: *saiam daqui!*

Observo a estação férrea, reformada e em bom estado de conservação, mas o ambiente não propicia um local para *estar*. Fuão (2014) comenta que a arquitetura e urbanismo tem se preocupado mais com a imponência e autonomia do objeto construtivo, do que com as subjetividades das pessoas que irão habitá-lo. E foi assim que me senti aquele território, belo em sua materialidade e vazio em hospitalidade.

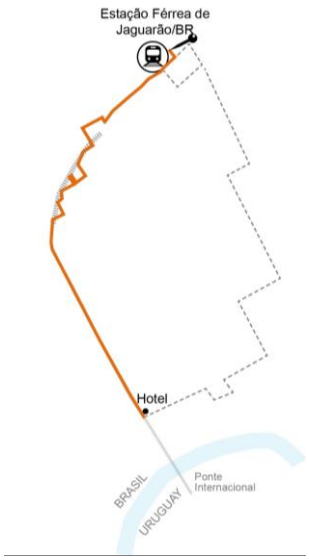
A hospitalidade tem ligação com aceitação, está relacionada com o *fora* (aquele que vem ao encontro do outro) para assim instaurar-se o *dentro*. Há uma relação direta entre interioridade e hospitalidade, pois ambas indicam abertura, que acolhe para o dentro. A arquitetura, deste modo, também implica na construção por fora,

para depois estabecer o dentro, mesmo que às vezes possa ser construída de dentro para fora. A ideia de interioridade, acontece a partir do fechamento externo. Assim como nossa própria pele, que é o fora, “a casca”, que comunica nosso interior com o mundo exterior (FUÃO, 2012).

Falando em interioridade e exterioridade, atento-me um pouco mais aos detalhes da estação, que aparentemente está bem conservada. O que chama atenção são os elementos que dão sinal de uso àquele lugar: as sacolas de lixo, as câmeras de segurança em frente à fachada e a instalação de aparelhos de ar-condicionado nos fundos da edificação (Figuras 65, 66 e 67).

Figura 65: Fundos da estação com instalação de aparelhos de ar-condicionado. Fonte: Acervo da autora, 2019.

Figura 66: (à esquerda) sacola de lixo em frente à estação. Fonte: Acervo da autora, 2019.
Figura 67: (à direita) Instalação de câmeras de vigilância na fachada da estação. Fonte: Acervo da autora, 2019.



Apesar dos indícios, para mim nada fazia sentido naquele momento. Não havia vida, acolhimento, ou a sensação da estação férrea pertencer àquele lugar. O melhor para se fazer era seguir, não havia mais motivo para permanecer. Tento localizar os trilhos novamente, mas eles não seguiam depois da estação, mesmo assim, seguimos caminhando na direção em que, supostamente, seria o trajeto do trem. Numa tentativa de ser surpreendida por algum acontecimento.

Bem ao fundo avistamos uma casa, decidimos nos aproximar. O local era conduzido por uma rua de terra estreita, parecia um acesso restrito aos moradores. Batemos palmas, mas ninguém respondeu, logo apareceram alguns cachorros anunciando nossa chegada. À direita, haviam algumas residências que estavam difíceis de serem identificadas, pois estavam encobertas por arbustos na parte frontal (Figuras 68 e 69).

Figura 68: Estrada de terra que leva ao conjunto de moradias. Fonte: Acervo da autora, 2019.

Figura 69: Conjunto de residências dos antigos ferroviários da estação férrea de Jaguarão/BR. Fonte: Acervo da autora, 2019.

Chegando mais perto das residências, uma das portas estava aberta. Bato palmas tentando atrair alguém para fora da edificação, em seguida, aparece uma mulher jovem. Ela é bisneta de ex-ferroviário, a moradia foi cedida originalmente a ele, e foi passando de geração em geração. Uma edificação em fita (Figura 69) com três moradias independentes. Encontramos somente uma delas com moradores, as outras estavam fechadas ou abandonadas.

Pergunto para a moradora sua idade e o que ela sabia sobre a estação férrea. Ela tem 25 anos e não sabia muitos detalhes do período do trem, mas recorda que quando era criança ia de vez em quando olhar o prédio abandonado. Mas desde que a maçonaria reformou a estação, nunca mais voltou lá. Comentou que antigamente os trilhos passavam em frente à sua casa, mas que agora haviam sido retirados pelos próprios moradores. Ao perguntar sobre qual o sentimento em relação à estação férrea, ela comenta:

> Ah, eu não sei. Eu gostaria de saber mais sobre ela. De ver mais como era, como funcionava. Ou ver nela os vestígios do que ela foi para as pessoas, mas a gente não vê isso né. Acho que isso é triste né, para quem se importa assim, é triste (transcrição da entrevista com a mulher de 25 anos).

Ela ainda comenta que a referência da estação férrea mudou, existem pessoas que dizem que ali é a maçonaria, ao invés da antiga

estação férrea: "[...] se tu *olhar* o conjunto, tu *vê* que realmente essas casas fazem parte do mesmo conjunto né, mas tem gente que não vai perceber isso". Ela afirma que se a estação fosse mais aberta, mais receptiva, as pessoas usariam mais o local. Comenta que a rua que ela mora tem dois endereços, um é rua Cristóvão Colombo e a outra é Praça Viscondessa de Magé, acredita que antigamente essa praça era movimentada. Mas, hoje em dia, não tem mais nada de movimentação e muitos nem sabem que era uma praça.

A perda de referência mencionada pela moradora, reforça o sentimento que tive no local, de ruptura de representação e significado. O prédio da antiga estação férrea está lá, perfeitamente em boas condições, no entanto o que ele simboliza e o seu sentido foram perdidos. Sinto que há um "descolamento" do que imaginamos ser e o como se encontra hoje. Nesse momento, senti que não são somente as intervenções materiais na edificação que asseguram manter viva uma história, aos poucos percebia, mesmo que por minha presença passageira, que o sentido estava se perdendo naquele lugar.

Para Saramago (2008) uma obra de arte ou obra arquitetônica pode promover um comportamento de comoção daquele que a observa. Isso acontece em virtude do conjunto de sentimentos e emoções que atravessam o sujeito. Ela tem um valor próprio, que a torna parte da memória de um lugar. A obra arquitetônica é inserida em um determinado local e tempo, logo faz parte de um acontecimento histórico.

A disponibilidade de obras de arte encontradas em praças públicas, museus, galerias ou exposições podem ser usualmente acessadas. Sendo originais ou não, facilmente podem estar diante de nossos olhos, e muito disso, em virtude de sua materialidade. Ao analisar a obra de arte em seu âmbito espacial, Martin Heidegger dá como exemplo o templo grego, trazendo um "duplo abrigar da obra arquitetônica". Primeiro, por abrigar a imagem do deus no templo e, segundo, pela própria construção do templo no entorno que a envolve. Assim, pode-se pensar na relação entre escultura, templo e entorno como um movimento recíproco e uma doação mútua de sentido. Envolve uma compreensão mais intensa da ideia do **pertencimento**

quanto ao tema do espaço e quanto aos outros elementos relacionados (SARAMAGO, 2008).

Cabe salientar a importância que Heidegger apresenta da obra enquanto obra, por estar em seu espaço essencial, ou chamado de *primigênio estar-em-si*. Quer dizer que somente a obra é considerada com tal, se não for retirada do mundo em que foi instaurada. Cria-se uma unidade entre obra e seu mundo que é indissociável. Entretanto, mesmo obras arquitetônicas como templos e catedrais que permanecem em seus locais originais, "estão sujeitas à dissolução de seu mundo e de seu estar-em-si-mesmas como obras" (SARAMAGO, 2008, p. 186). Complementa ainda que:

> A perda do mundo de uma obra significa, precisamente, a perda de suas relações: por 'suas relações' entendem-se aquelas relações estabelecidas por ela e a partir dela desde sua criação, relações que só se sustentam enquanto permanecer aberto o âmbito gerado, ou irradiado, a partir da própria obra (SARAMAGO, 2008, p. 186).

Aos poucos os elementos foram se perdendo, foram sendo esquecidos com o tempo. E mesmo aqueles que ficaram, parecem se desassociar do contexto do sítio ferroviário. As estações férreas eram locais de encontros, de circulação de pessoas e mercadorias. Aconteciam interações sociais, culturais e econômicas. Com a extinção do transporte ferroviário, muito se perdeu, ficou abandonado, restando um grande vazio.

Chega o momento de seguir nosso caminho, felizmente a caminhada além da estação proporcionou mais um encontro, contribuindo para mais uma percepção de uma moradora sobre aquele território. Depois disso, resolvemos partir. O cansaço invade meu corpo, mas antes de ir, realizamos uma parada no estádio de futebol abandonado, que ficava em frente à estação férrea.

Sento-me na arquibancada de concreto, não haviam mais bancos, apenas a estrutura de ferro enferrujada que acomodava os assentos de antigamente. Organizo os equipamentos e o material da pesquisa, colocando-os dentro da mochila que carregava comigo. De repente, observo um senhor caminhando do outro lado do campo de futebol. Não consigo identificar quem se aproxima. Olho com mais atenção, e de longe percebo que é o senhor da bicicleta com quem havia cruzado anteriormente. Ele caminhava em ziguezague pelo

campo, em um ritmo vagaroso, como da outra vez. Vinha acompanhado por dois cachorros, ele veio dar água para seus cavalos que pastavam no gramado. Quando me viu, decidiu se aproximar. Sentou-se ao meu lado, disposto a participar da entrevista (Figura 70).

Figura 70: Entrevista com o homem de 59 anos. Fonte: Humberto Levy de Souza, 2019.

O senhor tinha 59 anos, sempre viveu nas proximidades da estação férrea de Jaguarão, a cada relato parecia que passava um filme em sua cabeça. Comenta sobre o período da Maria Fumaça, do transporte de cavalos que vinham do quartel de Bagé, do carregamento do gado, de cimento e de outras mercadorias. Ainda aponta um grande acontecimento que ouviu falar que ocorreu na estação férrea de Jaguarão: o embarque de soldados para participar da 2ª Guerra Mundial.

Esse senhor tinha muitas lembranças daquele período, relembra que até circo internacional veio para Jaguarão, e levavam dias para descarregar todos os equipamentos que vinham pelo trem. Carrega consigo um sentimento muito forte e comenta:

> Foi uma pena terem acabado com a estação férrea, com a rede ferroviária, porque isso aqui era um troço movimentado, era um troço bacana. Tu *chegava* aí, bah! Tu *conhecia* gente de diversos lugares, diversos idiomas, diversas raças. E o pessoal tinha: 'ah, vou esperar a chegada do trem'. Por exemplo, quando eu era guri, bah, escutava o apito da Maria Fumaça, dava o apito lá fora, saia, morava três

> quadras da estação e saia correndo *pra* vir olhar o trem chegar (transcrição da entrevista com o homem de 59 anos).

Ele recorda que a conexão com o Uruguay através da linha férrea era muito importante. Até no final dos anos oitenta e noventa, o gado vinha do Uruguay transportado pelo trem até a estação de Jaguarão e depois era levado por caminhões, porque para o lado brasileiro já havia sido extinto o sistema ferroviário. Outros produtos também eram transportados, como: lã, farinha de trigo, banana e carne. Quando a criação bovina começa a declinar, são iniciadas as plantações de arroz na região, beneficiados pela proximidade com a água para irrigar a plantação.

Miranda (2000) comenta que a estruturação da rede ferroviária de Rio Branco e Jaguarão eram diferentes. No Uruguay era utilizada a bitola de 1,435m, sendo esta a medida usual na Europa e Estados Unidos, já no Brasil era utilizado a bitola de 1,00m. As redes ferroviárias se entrelaçavam, alcançando seus ramais até o território vizinho. O trem chegava até as estações ferroviárias de cada país, onde era realizada a carga e descarga de mercadorias, como também, o embarque e desembarque de passageiros.

Isso reforça a forte ligação que Brasil e Uruguay tinham nas relações econômicas e sociais, que só não eram maiores devido às limitações ocasionadas pela diferença de bitola. No entanto, apesar da implantação da ferrovia e da construção da estação férrea finalizada em Jaguarão, Martins (2001) diz que ainda eram enfrentados diversos problemas que impediram o pleno funcionamento do serviço ferroviário. Um dos fatores foi a falta de embarcadeiro adequado para o gado, dificultando a comercialização bovina para outras regiões. Assim os charqueadores optavam em conduzir o rebanho até Arroio Grande ou até o porto de Rio Grande, continuando a seguir o “caminho das tropas”. Ainda haviam falta de vagões para o transporte do gado e o elevado valor tarifário.

Por outro lado, os uruguaios e argentinos, foram mais eficientes na construção da estrada de ferro, beneficiados pelos portos de Montevideo, no Uruguay e Buenos Aires, na Argentina. Assim os charqueadores do oeste do Rio Grande do Sul foram atraídos para levar seus rebanhos por esse caminho, pois os fretes eram mais

rápidos, baratos e eram oferecidas taxas mais atrativas para a exportação (MARTINS, 2001).

Na entrevista, o senhor ainda comenta que era divertido acompanhar a movimentação que acontecia na estação férrea, principalmente quando chegava uma carga de banana que vinha da Bahia:

> [...] aqueles cachos de banana, cachos grandes, quando só passavam para o Uruguay, só para a exportação, Uruguay e Argentina, só a banana verde, os cachos verdes que elas já *vinha* forrada com nylon. E aquela que vinha pintona, vinha madura, eles davam os cachos para o pessoal. Então, tinha gente que vendia, tinha gente que enriqueceu vendendo banana, então eles davam os cachos. Pessoal vinha de carroça, então sempre tem aquele pessoal que gosta do fuzuê. Então dava briga de mulher, por causa dos cachos de banana, então dava as *mulher* rolando no meio das bananas (risos) [...] aquilo era quase todos os dias que chegava o caminhão, dava esse movimento todo, aí então dava essa encrenca. Se agarravam a pau, bah, não tinha outra. Se agarravam a pau (transcrição da entrevista com o homem de 59 anos).

Disse que tanto a estação férrea, quanto as regiões portuárias tinham muito movimento, pois sempre estavam chegando embarcações. Ele lembra que por volta de 1985-86-87 veio uma embarcação pelo Rio Jaguarão, quando por volta das 5h da manhã, ele ouviu um apito e falou para a irmã dele: "chegou embarcação grande, um apito de navio". Ela responde: "Ah, um navio José[33]? No rio Jaguarão?" Ele argumenta: "Eu digo um apito de embarcação grande, não sei se é navio, mas é apito de navio. Apitou lá na curva da Charqueada". Ela com ar de incrédula, argumenta: "Ah José, tu *vai* saber se é na curva da Charqueada, *tá* que nem super-homem, enxergando". Ele por fim argumenta: "tu *era* pequena, tu não te *lembra*, mas eu me lembro". No decorrer do dia, a irmã dele

[33] Nome fictício.

comenta que era verdade o que ele tinha ouvido, era mesmo o apito de um navio[34].

Percebo quantos detalhes preciosos aquele senhor tem em sua memória. Existem acontecimentos que nunca são esquecidos pelas pessoas, como ele comentou, que recordava ainda do apito do navio. É um relato riquíssimo de informações e com sentimentos a cada palavra dita por ele. Encho-me de felicidade e gratidão por ter a oportunidade de ouvi-lo e acompanhar um pouco de sua trajetória de vida. Sinto que ele queria contar ainda mais, um assunto ia puxando para outro e ele seguia entusiasmado.

Comenta também do contrabando, que ocorria tanto à luz do dia, quanto à noite, os principais produtos eram: "ovelha, vaca, lã, couro, o arroz foi forte do contrabando. Que naquela época, as exportações eram difíceis, então era mais fácil buscar e contrabandear". Ele recorda que em algumas casas nessa região, ainda moram os filhos de antigos ferroviários, chamados de "tucos" (o mesmo termo que o outro senhor havia comentado conosco). Pergunto-lhe por que são chamados assim, e ele diz que são associados como os *animaizinhos* que vão de um lugar para o outro arrumando os buraquinhos, os "tuco-tuco".

Quando lhe pergunto sobre como ele gostaria de ver o futuro da estação férrea, ele diz:

> [...] eu acharia assim, o seguinte, que é o difícil, é o mais improvável que aconteça, mas que voltasse a ser uma estação férrea de novo, que voltasse uma linha de ferro aí, como ela foi das pioneiras né. Porque isso aí, tudo foi com construção feita por estrangeiros [...] os governantes nossos, nunca souberam emancipar nada, fazer as coisas. E eles não tiveram uma palavra-chave, uma evolução, porque sempre foi assim ó, foi mandado pelos outros, nunca foram eles [...] O fim da linha do trem, o motivo maior, foi porque a

[34] O episódio aconteceu por volta de 1985-86-87, quando o prefeito da época, Dr. Ribas, já falecido, encomendou uma draga de alto mar que veio de Rio Pardo para canalizar o rio Jaguarão, a fim de fazer um porto novo, o que acabou não acontecendo. No entanto, apareceu uma reportagem mostrando que o navio lá na curva da Charqueada apitou para dar sinal que vinha chegando na cidade. Assim, os barcos areeiros deveriam ficar atentos para não atravessar na frente da embarcação, já que com a velocidade que atinge, não consegue parar de imediato (relato do entrevistado).

> BR naquela época era uma coisa de nova geração (transcrição da entrevista com o homem de 59 anos).

Ele comenta também que seria muito bom se reestabelecesse o transporte ferroviário com o lado uruguaio. Esse senhor demonstrava todo o encantamento que sentia ao relatar sobre aquele período. Era visível o brilho em seu olhar ao recordar tantos acontecimentos. Falava sobre a história da cidade, da economia, do trem, dos navios, da comercialização de mercadorias. Poderia escrever um livro com suas recordações, era atencioso e detalhista. Foi um grande acontecimento reencontrá-lo.

Mas estava na hora de partir, o dia estava terminando e ainda precisávamos fazer o trajeto do retorno até o hotel. Despeço-me do senhor muito feliz por ter conhecido ele e pelo nosso reencontro. Sinto a satisfação por parte dele também, quem sabe foi a situação que havia comentado anteriormente: *quando um quer falar, precisa que o outro o escute*. E para mim, no primeiro momento já identifiquei que aquele senhor queria contar uma história, e que bela história...

Decidimos partir, caminhamos por outros cantos para conhecer um pouco mais da cidade. Naquelas imediações segue sendo rua de terra, as edificações predominantemente de um pavimento e a região com uso residencial (Figura 71).

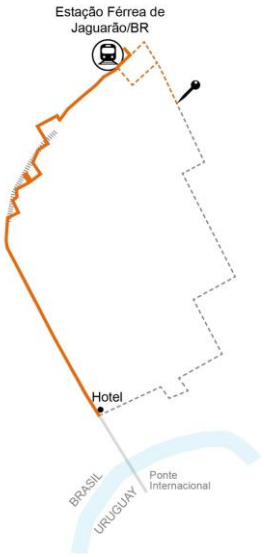


Figura 71: Rua de terra no trajeto do retorno para o hotel. Fonte: Acervo da autora, 2019.

Quanto mais nos aproximávamos do centro, mais encontrávamos o uso do solo diversificado. Identifiquei alguns comércios, escolas, oficinas e praças. A pavimentação era asfáltica ou de paralelepípedo e a circulação de pessoas já era maior (Figura 72 e 73).

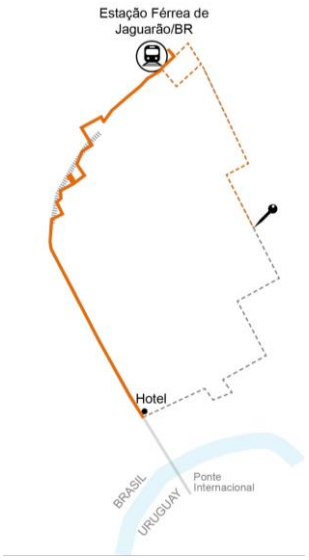
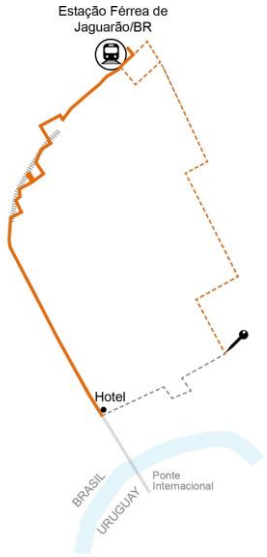


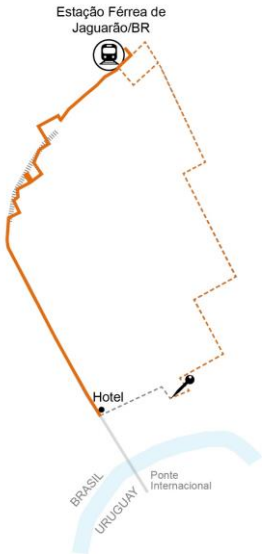
Figura 72: Uso misto na região mais próxima do centro. Fonte: Acervo da autora, 2019.

Figura 73: Tipologia das residências próximas ao centro, ao fundo o rio Jaguarão. Fonte: Acervo da autora, 2019.



A maioria das casas era de um pavimento, construídas no alinhamento predial. Construções típicas da colonização portuguesa. Cruzamos pela Praça Dr. Alcides Marques e Largo das Bandeiras (Figura 74), região onde iniciou o primeiro núcleo populacional, por volta de 1803, onde também foram iniciadas modestas construções às margens do rio Jaguarão (MARTINS, 2001).

Figura 74: Praça Dr. Alcides Marques, Jaguarão/RS. Fonte: Acervo da autora, 2019.

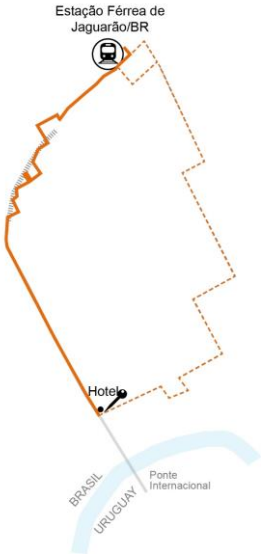


A cidade conta com uma quantidade e qualidade de edifícios de arquitetura do final do século XIX, que possui valor histórico e cultural (MARTINS, 2001). Além da Ponte Internacional Barão de Mauá, o centro histórico também apresenta valor pelo seu conjunto histórico e paisagístico na cidade, com grande acervo de bens culturais, dentre eles as edificações no estilo colonial, eclético, art déco e moderno[35].

Ambas cidades apresentam características com grande potencial turístico, mas o grande atrativo que fortalece a economia local está estruturado pelo comércio dos *Free Shops* no lado Uruguaio.

[35] Informações do Tombamento da Ponte Internacional Barão de Mauá e do Centro histórico de Jaguarão. Site: http://portal.iphan.gov.br

A vinda de turistas de diversas regiões do Brasil, também agrega a economia por meio da oferta de serviços como hotelaria, restaurantes e pontos turísticos para serem visitados (MIRANDA, 2000).



O sol estava se pondo, o dia foi cansativo e cheio de sentimentos que me atravessaram em função da experiência. Eram muitos detalhes que precisavam ser colocados no diário de campo, antes que algo se perdesse na minha memória. Como estávamos no caminho, paramos para jantar e, em seguida, nos encaminhamos até o hotel. É o momento de descarregar todas os equipamentos, fazer anotações e registrar todos os acontecimentos daquele dia quente com o encontro da estação férrea de Jaguarão.

Primeiras impressões | caça ao tesouro

Desde o início da caminhada pelos trilhos, tive a sensação de que aquela história havia sido soterrada, literalmente. Os trilhos não estavam mais à mostra, foram encobertos para trazer novas formas de ocupação. No entanto, na minha percepção o novo canteiro não atraiu os moradores, já que quase ninguém utilizava aquele percurso, a não ser nós. O que eu via, eram apenas sacolas e caixas de lixo.

O que mais me instigou nessa experiência foram as interferências urbanas. O impacto foi grande ao perceber que em praticamente todo o trajeto, a linha férrea havia sido esquecida na cidade. Começando pelo canteiro central na Rua Uruguai, que é o principal acesso da cidade e caminho para o país vizinho.

No decorrer do trajeto, cada vez mais era perceptível essa sensação de abandono. As residências tomaram conta do trajeto do trem, desrespeitando a história das ferrovias. Os trilhos haviam sido retirados em grande parte, casas eram feitas no antigo leito ferroviário, interferindo e modificando a paisagem urbana que conduzia o trajeto do trem até chegar à estação férrea.

À medida em que nos afastamos da região mais urbanizada, percebi que ali os trilhos permaneciam em seu leito original. Uma região com menos edificações, havia uma cerca simples de arame farpado que limitava o acesso para aquela região, talvez, até uma forma de barrar o avanço urbano para o sítio ferroviário. Os trilhos estavam lá, envolvidos pela vegetação que crescia naquele território. O verde e o abandono mais uma vez se fizeram presentes. Além dos trilhos, haviam alguns prédios que faziam parte do complexo ferroviário. O abandono que estava no aguardo, resistindo à ação do tempo e à ação humana.

A estação férrea estava em bom estado de conservação, as esquadrias, o telhado e as paredes estavam bem-acabadas. A restauração da estação foi motivada para se instalar um novo uso. Um uso que infelizmente fez perder e dissolver os sentidos, muito embora, talvez essa referência já tivesse se perdido antes mesmo dessa intervenção, apenas reforçou esse sentimento. O local não é convidativo, tive essa sensação ao ser vigiada por câmeras e pelos olhos das pessoas que passavam em frente à estação, era como se eu não pudesse estar ali.

A sensação de vazio naquele lugar era maior do que se a estação estivesse em ruínas. Não se trata do aspecto material da edificação, mas do aspecto imaterial, daquilo que é sentido. Percebi que aos poucos a história do período ferroviário foi se perdendo, foi sendo encoberta, e que o novo uso à estação fechou esse ciclo.

No entanto, percebo que na memória dos entrevistados, o sentimento daquele momento vivido permanece, principalmente no relato das histórias dos dois senhores com quem conversei. A memória não falha e a recordação daquele momento não foi esquecida. O que fica na nossa memória é difícil de apagar, de encobrir, como foi feito com os trilhos de trem, ao longo do trajeto.

Depois das duas experiências e do registro das primeiras impressões do abandono das estações férreas em Rio Branco e Jaguarão, na fronteira Brasil-Uruguay, está na hora de fazer as malas e voltar para casa. Muitas pistas foram colhidas nesse momento, é preciso de tempo para “digerir” todas as percepções. Uma pausa sempre se faz necessária, a fim de processar tudo o que foi vivido e depois analisar o material de pesquisa. Nesse meio tempo, tenho uma nova aventura à frente: a viagem para as cidades de Santana do Livramento e Rivera. Mais uma experiência de relato sobre o abandono das estações férreas, mas em outras cidades e outros contextos surgirão pela frente, mas isso são histórias para o próximo item.

Por ora, nos despedimos de Jaguarão e Rio Branco, com um registro do pôr do sol, que se põe por trás do rio Jaguarão (Figura 75), o local que faz divisa da fronteira Brasil e Uruguay, mas que une as duas cidades que vislumbram de um mesmo espetáculo da natureza. Encerramos a viagem, a experiência que vivi e compartilhei com o Levy nesse encontro com o abandono foi marcante em minha vida.

Figura 75: Pôr do sol no Rio Jaguarão.
Fonte: Acervo da autora, 2019.

De tudo ficou um pouco
Do meu medo. Do teu asco.
Dos gritos gagos. Da rosa
ficou um pouco

Ficou um pouco de luz
captada no chapéu.
Nos olhos do rufião
de ternura ficou um pouco
(muito pouco).

Pouco ficou deste pó
de que teu branco sapato
se cobriu. Ficaram poucas
roupas, poucos véus rotos
pouco, pouco, muito pouco.

Mas de tudo fica um pouco.
Da ponte bombardeada,
de duas folhas de grama,
do maço vazio de cigarros,
ficou um pouco.

Pois de tudo fica um pouco.
Fica um pouco de teu queixo
no queixo de tua filha.
De teu áspero silêncio
um pouco ficou, um pouco
nos muros zangados,
nas folhas, mudas, que sobem.

Ficou um pouco de tudo
no pires de porcelana,
dragão partido, flor branca,
ficou um pouco
de ruga na vossa testa,
retrato.

Se de tudo fica um pouco,
mas por que não ficaria
um pouco de mim?
no trem que leva ao norte, no barco,
nos anúncios de jornal,
um pouco de mim em Londres,
um pouco de mim algures?
na consoante?
no poço?

Um pouco fica oscilando
na embocadura dos rios
e os peixes não o evitam,
um pouco: não está nos livros.

De tudo fica um pouco.
Não muito: de uma torneira
pinga esta gota absurda,
meio sal e meio álcool,
salta esta perna de rã,
este vidro de relógio
partido em mil esperanças,
este pescoço de cisne,
este segredo infantil...
De tudo ficou um pouco:
de mim; de ti; de Abelardo.
Cabelo na minha manga,
de tudo ficou um pouco;
vento nas orelhas minhas,
simplório arroto, gemido
de víscera inconformada,
e minúsculos artefatos:
campânula, alvéolo, cápsula
de revólver... de aspirina.
De tudo ficou um pouco.

E de tudo fica um pouco.
Oh abre os vidros de loção
e abafa o insuportável mau cheiro da
memória.

Mas de tudo, terrível, fica um pouco,
e sob as ondas ritmadas
e sob as nuvens e os ventos
e sob as pontes e sob os túneis
e sob as labaredas e sob o sarcasmo
e sob a gosma e sob o vômito
e sob o soluço, o cárcere, o esquecido
e sob os espetáculos e sob a morte
escarlate
e sob as bibliotecas, os asilos, as
igrejas triunfantes
e sob tu mesmo e sob teus pés já
duros
e sob os gonzos da família e da classe,
fica sempre um pouco de tudo.
Às vezes um botão. Às vezes um rato.

Resíduo – Carlos Drummond de
Andrade

2.2 Baldeação em Santana do Livramento/BR e Rivera/UY

2.2.1 Bagagem

Inicialmente as terras de Sant'ana do Livramento[36] eram pouco habitadas e de difícil acesso. Por lá habitavam índios minuanos e charruas que pertenciam ao grupo Guaicurú do Sul. Seu estilo de vida era semisedentário, antes de iniciarem as atividades ligadas ao gado, viviam às margens da Lagoa Mirim, da vertente do Rio Negro e no interior do Uruguay. Aos poucos os povos indígenas começam a ser expulsos desse território, chegando ao seu extermínio (POTOKO, 2013).

O início do povoado de Sant'Ana do Livramento teve sua origem nos campos Neutrais do Rio da Prata, por volta de 1810. O sítio onde haviam instalado o acampamento militar de D. Diogo de Souza em 1811, originou o primeiro nome do povoado, chamado de *São Diogo*. A região era considerada perigosa, pois era caminho dos castelhanos que seguiam em direção às Missões.

Em 30 de julho de 1823 é concedido pelo Vigário João Batista Leite de Oliveira Salgado, o licenciamento para a construção da Capela Nossa Senhora do Livramento. Data que oficializa a fundação oficial de Sant'Ana do Livramento. No entanto, os moradores contestavam a construção da capela naquela localização, que acabou sendo demolida. O novo local destinado passa a ser nas terras doadas por Antônio José de Menezes e outros moradores, definindo assim, a nova construção da Capela e elevando-a à Curato (POTOKO, 2013). Anos depois, a Lei Providencial nº 1013, marca o momento em que Sant'Ana do Livramento é elevada à Cidade, em 06 de abril 1876 (CAGGIANI, 1983).

A consolidação do povoado no lado uruguaio é iniciada tardiamente, como uma medida de conter o avanço do lado brasileiro. Num primeiro instante, as *Mesajerías de Paysandu* interligavam com

[36] Grafia utilizada na época, hoje em dia é adotado Santana do Livramento. Segundo Cláudio Morena, doutor em Letras afirma que: "A grafia do nome de um município está submetida às regras ortográficas vigentes, independentemente da forma como constava nas atas de fundação" (apud POTOKO, 2013, p.162). Nesta pesquisa adota-se o termo Sant'Ana do Livramento quando mencionado naquele período histórico e Santana do Livramento quando se trata da cidade nos dias atuais.

o território vizinho, depois foram introduzidas novas ideias, denominada por *La Aurora Oriental* de D. Pedro Carballo. O Parlamento Uruguaio fundou entre 1853-1862 algumas colônias na fronteira, a fim de estabelecer-se como nação uruguaia e para espalhar a língua espanhola como a língua nacional do Uruguay. Uma das colônias criadas foi a de Villa Ceballo, que atualmente é a cidade de Rivera (POTOKO, 2013).

Em 31 de outubro de 1857 são estabelecidos os limites na fronteira, conforme acordado entre os governos do Brasil e Uruguay. Uma área foi concedida ao Uruguay para a edificação da cidade e em contrapartida, uma faixa territorial de mesma proporção para o Brasil. Com o passar dos anos, mais dois marcos foram inseridos na coxilha, junto à Vila de Sant'Ana do Livramento (POTOKO, 2013).

As cidades de Rivera e Santana do Livramento estão localizadas em uma região com topografia acidentada e rodeadas por cerros que proporcionam uma belíssima vista para a natureza. A topografia foi determinante para a delimitação da área de fronteira, devido seu traçado característico, conforme mostra a figura 76.

Figura 76: Topografia acidentada da região. Vista do Marco Divisório de Frontera 42-I em direção à Santana do Livramento Fonte: Google Street View, 2020.

Mesmo com a assinatura de um tratado Binacional, nunca foram estabelecidos os limites políticos entre os países, para manter a paz e não favorecer um em relação ao outro. O traçado diferenciado de fronteira foi uma alternativa de unir os dois povos, assim Santana do Livramento e Rivera são denominadas por Fronteira da Paz (POTOKO, 2013).

2.2.2 Terceira parada | Santana do Livramento/BR

Um novo encontro com o abandono das estações férreas se aproxima, mas antes disso, fizemos um desvio no percurso. A viagem deveria contemplar dois projetos de pesquisa de mestrado, ambos envolvendo o abandono. Nossa primeira parada seria em Minas de Corrales, no Uruguay, trabalho da Laís Portella sobre o abandono de povoados na antiga região aurífera. Logo, deveríamos planejar duas viagens em apenas quatro dias.

A primeira questão a ser resolvida era saber como iríamos: *alugamos um carro ou vamos de ônibus*? Minas de Corrales fica distante da linha de fronteira, então teríamos que arrumar uma forma de chegar até lá. Nosso orientador incentivou que fossemos em pelo menos quatro pessoas, tanto pela companhia, quanto para nos auxiliar na pesquisa de campo. Porém, estava difícil encontrar mais pessoas para nos acompanhar, por enquanto iríamos em três. Decidimos ir de ônibus, estávamos entre poucas pessoas e o custo seria menor. Sem contar que poderíamos ir mais tranquilas e no conforto do ônibus de Pelotas a Santana do Livramento, cerca de 350 quilômetros.

As preocupações ainda não terminaram, precisávamos pensar em como ir até Minas de Corrales, uma cidade com menos de quatro mil habitantes, distante mais de 100 quilômetros da linha de fronteira (Figura 77). Entramos em contato com três locadoras em Santana do Livramento, nenhuma oferecia o serviço de cruzar a fronteira, só era permitido dirigir em solo brasileiro. Estávamos em contato com dois grandes parceiros que acompanham o projeto do LabUrb sobre o estudo na fronteira Brasil-Uruguay há mais tempo, o Eduardo Palermo[37] e Andrea Ilha[38]. Eles nos ajudaram a entrar em contato com locadoras de veículos em Rivera, no Uruguay, processo muito mais simples e menos burocrático para alugar um veículo. Deu certo. Faltando dois dias para a viagem, estávamos com tudo organizado: passagens compradas, carro reservado e hotéis marcados.

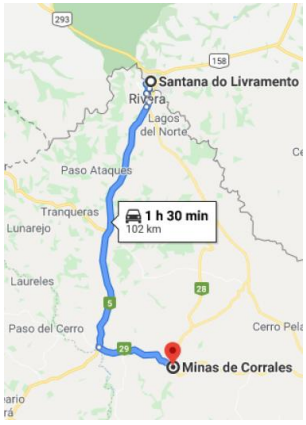


Figura 77: Mapa de Santana do Livramento/Rivera até Minas de Corrales/UY. Fonte: Google Maps, 2020.

Todos os preparativos para a viagem estavam estruturados. Compramos passagem para o dia 05 de dezembro de 2019, às

[37] Historiador e Diretor do *Museo del Patrimonio* Regional em Rivera, Uruguay.
[38] Arquiteta e Urbanista na Prefeitura de Santana do Livramento, Rio Grande do Sul, Brasil.

5h30min da manhã. Às 21h30min do dia anterior, temos a última desistência da nossa companheira de viagem. Nesse momento fiquei apreensiva, seríamos somente eu[39] e a Laís. *E agora? Como vamos resolver isso, faltando poucas horas antes da viagem?* Começo a ficar inquieta e vêm à cabeça inúmeras inseguranças: *duas mulheres caminhando sozinhas pelos trilhos, como saber se o local é seguro?* Duas mulheres indo para outra cidade no interior do Uruguay, nem ideia do trajeto que teríamos que percorrer. *E se o carro estragasse? E se nos perdêssemos? E se o celular não funcionar ou não tiver sinal na estrada? E se alguém tentasse fazer algo conosco? E se...? E se...?*

Pensamos em convidar alguém. *Mas quem? Como iríamos ligar para alguém às dez da noite, convidando para sair de viagem às cinco e meia da manhã do dia seguinte e, ainda, para auxiliar em duas pesquisas e não à turismo?* Era difícil ter em mente alguém que aceitasse o convite em cima da hora, inclusive, nem eu aceitaria se me convidassem. Pensei no meu namorado, para ele eu teria coragem de fazer essa proposta, mas crente que a resposta dele não seria positiva. Eu estava insegura e com medo. Liguei para a Laís e falei: "*temos duas opções: encaramos essa viagem sozinhas ou eu posso convidar meu namorado para ir, mas acho que ele não vai aceitar*". Decidimos tentar o convite, no máximo receberíamos um "não" e teríamos que aceitar a outra opção.

Envio uma mensagem, mas ele demora para responder. Cada minuto parecia uma eternidade, minha ansiedade só aumentava. Às 23h30min ele responde, olho para o celular com o coração na mão, querendo saber a resposta: ele aceita o convite. Na mesma hora eu ligo para ele, aliviada e agradecida por ele aceitar nos ajudar. Sinto-me mais aliviada, agora precisava me acalmar e tentar dormir um pouco. A adrenalina em meu corpo não permitia que eu desligasse, tento respirar profundamente e controlar meus pensamentos. A última vez que olho para o relógio, já era uma hora da manhã e nada de sono. Entre um cochilo e outro, o despertador toca, são quatro horas da manhã. Levanto da cama e começo a me arrumar.

---

[39] Confesso que não sou do tipo aventureira, gosto de me sentir segura e confortável. Mas sigo aprendendo que a vida nos vira do avesso, quantas vezes forem necessárias para nos desestabilizar, sair da zona de conforto e nos permitir se reinventar.

Dia 05 de dezembro, uma quinta-feira, às 5 horas da manhã. Tudo pronto, chamamos um carro de aplicativo e fomos para a rodoviária. Nesse meio tempo fico refletindo em tudo o que aconteceu, esperando que a partir daquele momento a ansiedade e as preocupações sejam aliviadas[40]. A viagem era longa, faríamos uma parada em Bagé e depois pegaríamos outro ônibus até Santana do Livramento. Tento dormir durante a viagem, mas não consigo. O cansaço era grande, sinto dor de cabeça em consequência da noite mal dormida. Durante a viagem, a Laís recebe uma mensagem do Eduardo Palermo nos convidando para almoçar, ele e a Andrea nos aguardam às 13h30min.

Chegamos às 12h30min em Livramento, temos uma hora antes do almoço. A nossa programação era almoçar, ir até a locadora de veículos e seguir viagem para Minas de Corrales. Vejo no mapa (Figura 78) que a Estação de Santana do Livramento é perto da rodoviária, proponho à Laís e ao Andrews passarmos lá rapidamente, pois a estação estará aberta para visitação somente até às 16h e nos dias de semana. Se não fossemos naquele momento, não conseguiríamos entrar lá depois. Fomos. Era uma pouco mais longe do que previámos, as quadras eram grandes e as ruas com desníveis, tornando o percurso mais cansativo. Enfim chegamos, a antiga estação férrea agora abriga um centro cultural que conta a história da linha férrea da cidade e do Estado. Também aloca, no segundo pavimento, o Museu David Canabarro que retrata a história da cidade.

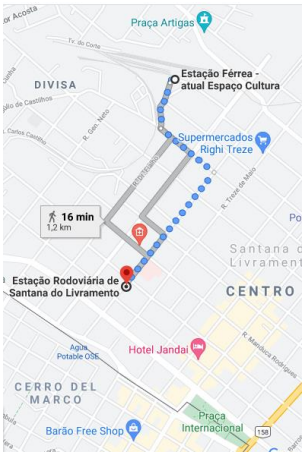


Figura 78: Trajeto da Rodoviária até a estação férrea de Santana do Livramento. Fonte: Google Maps, 2020.

Fomos recebidos por uma guia, ela nos conta detalhes sobre a estação. Em 2013 o prédio foi restaurado através de incentivo advindo do Ministério da Cultura e hoje a prefeitura é quem administra. A guia trabalha há anos no museu, que antes funcionava em outro local. Ela tinha um jeito espevitado e apressado em contar cada detalhe do acervo. Foi atenciosa conosco, parecia estar no aguardo de visitantes para desatar a falar, como um discurso que estava na ponta de sua língua, só era preciso dar *play*.

[40] Relembrando o acontecimento neste momento de escrita, confesso que fiquei com o coração agitado. Passou um filme na minha cabeça ao relembrar todas as incertezas dessa viagem.

Entre uma explicação e outra da guia, introduzo alguns questionamentos sobre a estação e o transporte ferroviário, ela comenta que:

> [...] eles ganharam três vagões e uma Maria Fumaça, mas vai ser explorado por particulares. Os particulares que vão explorar. Aí vai ser uma viagem cultural até os vinhedos, saindo daqui de Livramento, até nos vinhedos (Transcrição do relato da guia turística[41]).

Havia um projeto em retomar com as atividades ferroviárias, mas com o viés turístico. Porém, ela comenta que não há uma previsão para a inauguração:

> Não tem data, porque para receber os três vagões de máquina, eles têm que fazer o abrigo para colocar embaixo. Eles não entregam se eles não fizerem, aí eles vieram olhar, mas até agora não falaram nada do que vão fazer (Transcrição do relato da guia turística).

A impressão que tive é que os trâmites são mais demorados do que se espera quando falamos em patrimônio. Mesmo com a estação restaurada, os próximos passos ainda devem levar um longo caminho pela frente.

Tento acessar mais informações sobre as percepções dela sobre o período ferroviário, ela comenta que andou no trem e afirma: "Ah, aquilo era 'tchá tchá tchá' até que chegava no lugar era bem demorado, porque tu *tinha* que fazer baldeação em Cacequi [...], demorava um horror". Depois ela retoma com seu discurso apresentando mais informações sobre o período ferroviário e nos leva até o segundo pavimento onde funciona o Museu David Canabarro (Figura 79).

[41] Essas informações são transcrições da fala da guia do museu, a partir de uma conversa informal registrada no diário de campo. Não consta como entrevista documentada no apêndice.

Figura 79: Interior da estação férrea de Santana do Livramento. Fonte: Laís Dellinghausen Portela, 2019.

No pavimento superior alguns detalhes originais ficaram à mostra, como parte da parede que deixa visível a cor original da estação. Ela nos conta sobre a padroeira da cidade: "ela foi doada em 1834 por dona Anna Ilha de Vargas, porque nossa cidade que se chamava Nossa Senhora do Livramento, passasse a ser Santa'Ana do Livramento".

Conforme comenta Potoko (2013) a cidade teve seu nome com a fusão de duas denominações. A primeira foi em função da construção da capela Nossa Senhora do Livramento, também conhecida por Nossa Senhora do Rio Pardo, ou ainda, do Bom Despacho. O segundo momento foi marcado em 1834, quando a fazendeira Anna Ilha de Vargas, doa uma imagem de Santa Anna para a cidade. Como sendo uma mulher influente e estimada pelos moradores, o local passou a se chamar de Sant'Ana do Livramento.

Olho para o relógio e está na hora de seguirmos nosso caminho. Porém a guia segue falando e nos conduzindo a todas as

salas do Museu. O relógio marca 13h20min, precisamos ir embora. Chamamos um táxi para nos encontrarmos com o Eduardo e a Andrea. Eles nos aguardavam em frente ao restaurante, muito receptivos e atenciosos conosco. Ajudaram-nos com os preparativos, entraram em contato com conhecidos para nos receber em Minas de Corrales. Eles nos convidaram para participar de um evento no Museu Regional em Rivera, marcado para sábado pela manhã e se dispuseram a caminhar conosco pela linha do trem. Porém, fomos alertados que o caminho a ser percorrido era muito perigoso, não aconselhavam a ir naquela região. Combinamos de manter o contato assim que voltássemos de Minas de Corrales para acertarmos os detalhes.

Depois do almoço fomos trocar o dinheiro – reais para pesos. Em Rivera, alguns estabelecimentos aceitam as duas moedas. Mas tanto na locadora, quanto em Corrales, aceitavam somente em pesos. Decidimos trocar um pouco a mais, o importante era não faltar. Nos despedimos de Andrea e Eduardo, felizes pela receptividade de ambos. Pegamos um táxi até à locadora para podermos seguir até o nosso primeiro destino da viagem.

Desvio fora da curva

Seguimos em direção à Minas de Corrales. Eu estava dirigindo, o Andrews ao meu lado com o mapa do trajeto pelo celular e a Laís encarregada pela trilha sonora e pelos registros do percurso. Pegamos a *Ruta 5*, estrada asfaltada e com pista simples. Muitos caminhões passavam por ali, extensos e transportando toras de madeira (Figura 80).

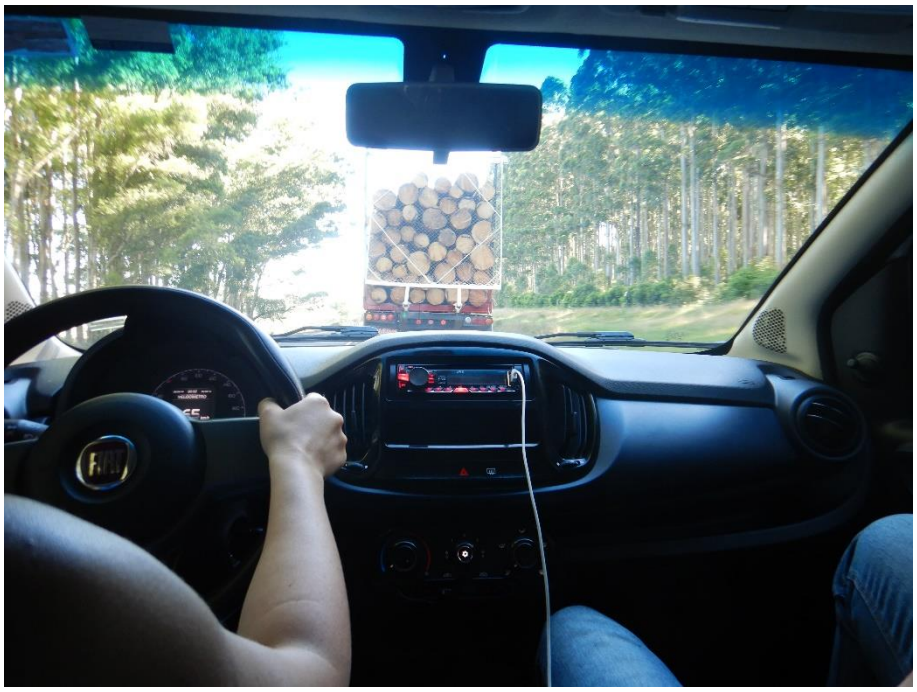


Figura 80: Viagem de carro em direção à Minas de Corrales. Registro do trânsito de caminhões transportando toras de madeira. Fonte: Lais Dellinghausen Portela, 2019.

Ao longo do caminho conseguíamos perceber a quantidade de árvores plantadas na beira da estrada. Algumas entradas secundárias com movimento constante de caminhões. Saindo da *Ruta 5*, entramos na *Ruta 27*. A estrada não tinha boa sinalização, era cheia de curvas, necessitando maior atenção na direção. A paisagem marcante apresentava a topografia acidentada pelos cerros, contornando o horizonte. O dia estava lindo e bem quente (Figura 81).

Figura 81: Paisagem dos cerros durante o trajeto até Minas de Corrales. Fonte: Lais Dellinghausen Portela, 2019.

Entramos em uma estrada de chão, percorremos alguns quilômetros até chegarmos na cidade pacata de Minas de Corrales. Ficamos hospedados no único hotel da cidade, onde também havia um restaurante. Largamos as malas no quarto e saímos para caminhar, a cidade se desenvolvia em uma linha reta, composta predominantemente por residências térreas e fachadas bem coloridas.

Conversamos com um senhor que estava sentado em frente à sua casa tomando mate, ele nos conta sobre o período do ouro, que ganhavam muito dinheiro com a extração do mineral. Quando a fase do ouro começa a decair, muitas pessoas acabaram se mudando da cidade. Quase não haviam comércios e serviços. Decidimos voltar para o hotel, percebemos que ali seria o único local onde conseguiríamos fazer nossas refeições. Precisávamos descansar e nos preparar para o dia seguinte.

Era dia 06 de dezembro, acordamos bem cedo para encontrarmos o Hugo, ele é guia turístico e o Eduardo havia nos passado o contato dele para nos acompanhar na visita à cidade. Saímos de carro para conhecer cada particularidade de Minas de Corrales. Fomos no Museu do Ouro (1), na Mina San Gregorio (2), na gruta (3), no centro cultural da cidade (4), no museu histórico (5) e na usina Cuñapiru (6) (Figura 82).

(1)

(2)

(3)

(4)

(5)

(6)

(6)

Fig. 82 (6)

Figura 82: Montagem dos registros em Minas de Corrales/UY. Fonte: Acervo da autora, Andrews Jobim e Laís Portela, 2019.

Percebemos que o turismo se tornou uma alternativa para a economia daquela cidade e fomos recebidos com muito entusiasmo. Tive o pressentimento de que eles estavam muito contentes por estarmos ali, ouvindo e conhecendo a história de Minas de Corrales. Desta forma, os moradores mantêm viva a história que, aos poucos, vai ganhando visibilidade e alcançando outras cidades.

O local que mais me marcou em Minas de Corrales foi a usina de Cuñapiru. Uma vila toda abandonada, construções grandiosas e com um silêncio aterrorizador. Meu pensamento divagava, entrei em todas as edificações abandonadas imaginando como seria aquele lugar antigamente. *Quem será que morava? Como era o cotidiano?* Aquela vila abandonada me fez inventar uma história em minha cabeça, a curiosidade aumentava enquanto perambulava pela grama não aparada. O tempo passou voando e mal percebi, não podíamos demorar, mas algo me prendia naquele abandono. A vontade de permanecer era grande, poderia ficar lá por horas, seguindo o "roteiro" que havia criado em minha imaginação.

No entanto, o sentimento causado pelo abandono não se estabelece de forma consensual. Cada pessoa reage de um jeito e cada lugar abandonado nos faz ter sensações diferentes também. Os territórios degradados que não possuem marcas ou pegadas humanas, em geral indicam serem locais perigosos ou que não ofereçam atrativos que permitam a imaginação agir. Um exemplo – reconhece-se como extremo – é a paisagem do holocausto nuclear[42], que configura um cenário do vazio para a vida, de paralisação e da mortalidade. Inquestionavelmente, o lugar que não sobrevive ninguém para expressar algo, que não possui sentido de continuidade. Para algumas pessoas, o sentimento de libertação também pode surgir mesmo em lugares devastados. Numa perspectiva mais branda, esses lugares podem ser percebidos como pontos agradáveis, de tranquilidade, que apresentam riqueza formal pelo sentido de continuidade (LYNCH, 2005).

O abandono incomoda, porque ele nos afeta de diversas maneiras e traz à tona sentimentos múltiplos, que podem variar em

[42] Bombardeios atômicos realizados pelos Estados Unidos, em Hiroshima e Nagasak (Japão), durante os estágios finais da Segunda Guerra Mundial, em agosto de 1945.

sua escala de valores. Mas o fato é que eles existem, estão espalhados dentro de nossas casas, pelos nossos bairros, nas nossas cidades. Os abandonos comunicam algo, revelam o que repulsa ou atrai, o que liberta ou atrofia. O instigante é descobrir como ele se manifesta e entender o que é potencializado em nosso corpo a partir desse encontro.

Naquele momento, consegui sentir o que sempre achei que fosse o abandono para mim: permitir-me viajar para outro mundo. Seria uma tela em "verde", possibilitando que percorrêssemos naquele território inventando personagens, encenações, atividades e usos para aqueles lugares. Estava anestesiada, encantada com tudo, sentia uma forte vontade de permanecer ali. Em uma tentativa de seguir o processo imaginativo, como quem quisesse retroceder no tempo para se imaginar como a própria personagem que criava em minha história.

Mas o local não estava completamente abandonado, havia um único morador, o irmão do Hugo. Ele ficou encarregado de cuidar e manter o local. A proposta da cidade era montar uma rota turística, já haviam sido instaladas as placas informativas, mas a parte de divulgação ainda era escassa. Ali foi possível sentir também o abandono que clama por socorro. Percebo que o engajamento por parte de algumas pessoas de Minas de Corrales é o que mantém viva aquela história.

Uma cidade pequena que tem vontade e persiste em dar visibilidade às marcas do passado. Era comovente e inspirador o que cada pessoa fazia, mesmo que com poucos recursos, para manter e valorizar suas origens. Sinto-me feliz em poder ter acompanhado de perto um pouco da história de Minas de Corrales[43]. Senti necessidade de relatar nessas páginas como a experiência mexeu com meus sentidos, o que ela me proporcionou enquanto pesquisadora que estuda o abandono.

Finalizando a primeira etapa da viagem, retornamos para Rivera para devolver o carro alugado, acabamos passando do horário previsto. A dona da empresa estava agitada e desconfiada pela nossa

[43] A experiência em Minas de Corrales foi realizada para contemplar a pesquisa de campo intitulada*: POVOADO EM ABANDONO: a polissemia da paisagem contemporânea em Cuñapirú-Corrales no Uruguay*, de autoria de Laís Dellinghausen Portela, PROGRAU, UFPel.

demora, queria nos cobrar um valor extra pelo atraso de aproximadamente uma hora. Talvez a desconfiança por sermos estrangeiros, não sabia quem éramos e o que fazíamos. Explicamos a situação e ela compreendeu, percebeu que a demora foi por conta da pesquisa, aos poucos ela muda o tom de voz. Começa a se interessar pelo trabalho e acabamos conversando mais um pouco para que os ânimos fossem acalmados. Por fim, acabou dando tudo certo.

Chegamos ao hotel. Cansados, parecia que havíamos passado dias em Minas de Corrales e não horas, foram muitas coisas vistas e sentidas. Já acomodados, calculamos o restante do dinheiro e percebemos que iria faltar para a volta. Gastamos além da conta na pequena cidade, ficamos reféns de um único local para dormir e para fazermos nossas refeições. Recorremos ao cartão de crédito para contornar o restante das despesas.

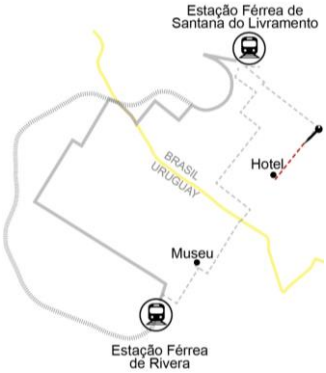
Saímos para jantar, procuramos por estabelecimentos com valores acessíveis em função dos gastos. Próximo da linha da fronteira são encontrados diversos comércios e serviços, decidimos caminhar por ali, por ser também um local mais movimentado durante à noite. Enquanto decidíamos onde jantar, encontramos a Andrea na calçada. Contamos um pouco sobre a experiência de Minas e ela reforça o convite para irmos ao evento do Museu Regional, ficamos um pouco indecisos, pois precisávamos fazer o trajeto da linha férrea de ambas cidades. Mas decidimos aceitar o convite, seria uma grande oportunidade estar com eles novamente. Jantamos e retornamos em seguida para o hotel. Precisávamos recuperar as energias, afinal amanhã seria um longo dia de caminhada.

De volta aos trilhos

Chega o momento de realizarmos o trajeto pelos trilhos em Santana do Livramento e Rivera. Decidimos fazer o percurso em um único dia, conforme apresentado na figura 83.

Fig. 83

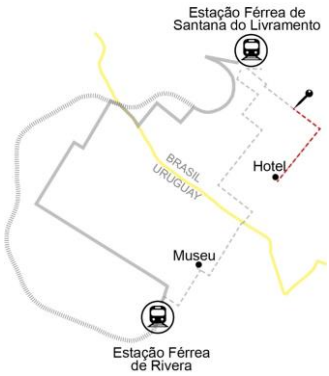
Figura 83: Mapa do trajeto realizado a pé da estação férrea de Rivera/UY até a estação férrea de Santana do Livramento/BR. Fonte: Google Earth, adaptado pela autora, 2020.



Era sábado de manhã. Acordamos cedo para tomar um café da manhã reforçado no hotel. Às oito horas estávamos prontos, liguei o aplicativo de caminhada e saímos. O gravador na bolsa, a câmera e o diário de campo em mãos. Tínhamos uma agenda cheia e ainda precisávamos conciliar nossa ida ao Museu Regional às 10h. Estava ansiosa para descobrir o que encontraríamos durante o trajeto*. Que tipo de abandono vou descobrir? O que vou sentir?*

Decidimos aproveitar as duas primeiras horas para ir até à estação de Santana do Livramento para tirar fotos e fazer as entrevistas antes de passar para o outro lado da fronteira. O dia estava muito quente e com poucas nuvens. A cidade tinha muitos desníveis e as quadras extensas davam a sensação de que “nunca acabavam”. Foi a mesma sensação que tivemos na primeira caminhada.

As cidades de Santana do Livramento e Rivera iniciam seu desenvolvimento próximo à linha de fronteira. O local já contava com algumas residências, quando no final do século XIX, o agrônomo Martín Pays realiza o traçado reticulado das quadras. Com o passar dos anos e com a consequente expansão urbana, o acesso às regiões dos cerros dava-se através de escadarias ou pela interrupção do traçado da rua (MUSSO, 2004).



Seguimos por uma zona residencial, as casas criam uma “escadinha” acompanhando o desnível da rua (Figura 84). Mais próximos da estação, ficamos diante de um quartel, que ocupava a quadra toda (Figura 85). Ficava no topo do morro, uma edificação imponente na paisagem. Na esquina havia uma placa, indicando o trajeto para a “estação cultura” (Figura 86), ou seja, a antiga estação férrea. Aos poucos o cenário perde o caráter residencial e começa a ter um aspecto industrial, porém com prédios abandonados.

Figura 84: Zona residencial com topografia acidentada. Fonte: Acervo da autora, 2019.

Figura 85: Quartel próximo à estação férrea de Santana do Livramento. Fonte: Acervo da autora, 2019.

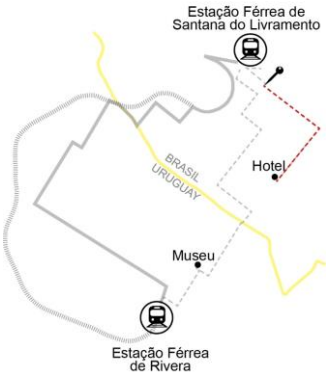
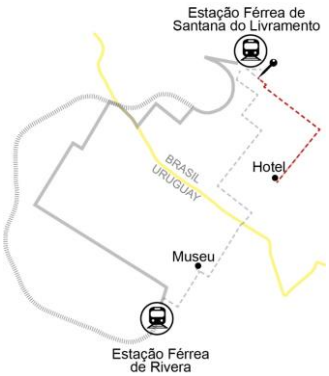


Figura 86: Placa informativa próximo à estação. Fonte: Acervo da autora, 2019.

Assim como em Jaguarão, Santana do Livramento apresenta características fortemente militares, passando por inúmeros conflitos e momentos de instabilidade territorial. Em um episódio, o acampamento de São Diogo foi invadido e ateado fogo. Assim, a população teve que fugir, encontrando abrigo no acampamento militar do Império, no distrito de Alegrete. Nesse momento, são iniciadas as doações de sesmarias principalmente para militares e guerreiros comprometidos com à causa do Império (POTOKO, 2013).

O difícil acesso à região, principalmente devido ao terreno pedregoso e por apresentar muitos declives, também ocasiona uma comunicação deficitária com o restante da província. Diante disso, a relação de Santana do Livramento com Rivera facilitava a tramitação de mercadorias pelo lado uruguaio até o porto de Montevideo, onde seguia destino para outros países (CAGGIANI, 1983). Em muitos momentos a relação com o país vizinho era muito mais intensa, do que com a relação com o próprio Estado.



Seguindo o trajeto até à estação férrea de Santana do Livramento, percebo a pouca movimentação naquela região. No final da rua conseguíamos avistar a estação (Figura 87). O caminho cria um cenário típico de abandono: os prédios ociosos e algumas carretas estacionadas com grama crescendo em seu entorno. A rua era de paralelepípedo e a grama crescia entre os blocos. Poucas pessoas passavam por ali, vimos apenas um milico caminhando, provavelmente pela proximidade com o quartel.

Figura 87: Rua em declive com acesso à estação férrea de Santana do Livramento/BR. Fonte: Acervo da autora, 2019.

Ao final da rua em declive, havia uma leve inclinação à esquerda, que dava de frente a uma pequena praça em formato triangular com algumas árvores de grande porte. A praça estava malconservada, grama alta, alguns bancos e uma fonte que no lugar da água, havia sido coberta por concreto (Figura 88).

Figura 88: Praça em frente à estação férrea de Santana do Livramento/BR. Fonte: Acervo da autora, 2019.

A praça não parecia ser ocupada pelas pessoas, ao redor dela estavam localizadas balizas e automóveis de autoescola. Havia pouca movimentação no entorno, apenas instrutores e alunos que fazia as manobras para o estacionamento. Algo me incomodava naquele lugar, não sabia o porquê, mas sentia que a estação não era o ponto principal.

Os prédios naquele entorno eram de grande escala, na maioria galpões de caráter industrial. Alguns estavam abandonados, outros com usos variados: havia uma floricultura, uma oficina mecânica e em um deles funcionava um depósito da prefeitura. Poucas edificações residenciais, nessas tentei conversar com algum morador, mas sem sucesso. Poucos queriam conversar ao abordar o tema da pesquisa, alegavam que estavam morando há pouco tempo ali, não sabiam nada sobre a estação. Parecia que a estação era algo irrelevante naquela paisagem, não pertencia mais àquele lugar.

No entanto, muitos anos atrás, a implantação da ferrovia foi uma conquista muito esperada e comemorada pelos moradores santanenses. O que acabou levando mais tempo do que em outras cidades do Rio Grande do Sul, principalmente devido à localização geográfica desfavorável. Os representantes de Santana do Livramento se reuniram e enviaram uma carta ao Presidente do Estado Júlio Prates de Castilhos, solicitando verba para em 1896 serem iniciadas as obras da estrada de ferro Cacequi-Livramento (CAGGIANI, 1986).

No ano de 1900 foi realizada a construção da Alfândega, mas somente sete anos depois foram aprovados os estudos definitivos e o orçamento apresentados pela *Cia Auxiliare* para a construção do ramal. Finalmente, foram iniciadas as obras. Santana do Livramento e Cacequi foram ligadas através da linha férrea na primeira metade do século XX, inaugurada em 30/10/1910, sendo um momento festivo para toda a comunidade. Em maio de 1912 foi inaugurado o trajeto entre Santana do Livramento e Rivera, sendo o Uruguay o primeiro país a ter contato direto com o Brasil por via férrea. A região era considerada muito próspera de crescimento e com valorização no setor comercial (IPHAE, 2002).

Foi uma conquista muito comemorada por todos santanenses, como, também, comemorado pelos vizinhos de Rivera. A população se dirigiu à estação para assistir à chegada do primeiro trem. Muitos

carros ocupavam o largo fronteiro, que hoje foi transformado em uma pequena praça. A chegada do trem foi recebida por aplausos, foguetes e acordes musicais (CAGGIANI, 1986).

A conexão de Santana do Livramento à linha de Rio Grande-Bagé, o segundo ramal, foi aprovado em 1911, pela Empresa Construtora Rio Grande do Sul. A primeira parte do ramal foi inaugurado em 1925, que ia de São Sebastião a Dom Pedrito. A segunda parte, que interligava Dom Pedrito à Santana do Livramento (Figura 89) foi entregue em 1943, executada pelo 1º Batalhão Ferroviário (IPHAE, 2002).

Figura 89: Mapa do traçado da ferrovia de São Sebastião à Santana do Livramento em 1943. Fonte: IPHAE, 2002. Redesenhado e adaptado pela autora, 2021.

A estação de Santana do Livramento (Figura 90), foi construída pela *Compagnie Auxiliarie des Chemins de Ferau Brésil*, sob orientação do engenheiro Otacílio Pereira e do empreiteiro Antônio Alves Ramos. A data de inauguração foi em 30 de outubro de 1910 e desativada em 03 de fevereiro de 1996, de acordo com a reportagem ZH de 08/04/2001 (IPHAE, 2002).

Figura 90: Estação Férrea de Santana do Livramento/BR. Fonte: Acervo da autora, 2019.

A estação é caracterizada como médio porte, feita em alvenaria com dois pavimentos. Apresenta beirais em múltiplas águas, com telhas francesas. A cobertura da plataforma de embarque e desembarque é feita com telha de fibrocimento, e se conecta com uma edificação lateral à estação. As tipologias dos vãos são em arco pleno no térreo e verga reta no pavimento superior. O acesso principal é marcado por um pórtico, a porta principal com verga abatida e molduras em massa. Apresenta corpo saliente no piso superior, coroado por frontão curvo. Complementa com dois terraços laterais com dimensões distintas (IPHAE, 2002).

A primeira coisa que me chama a atenção foram os pórticos de concreto em frente à estação. Por um tempo fiquei especulando para entender para o que serviria isso. *Será que haveria alguma obra na estação referente aos acessos ou infraestrutura? Não sei.* Mas haviam sido colocados recentemente, pois há dois dias atrás quando visitamos o local, não estavam lá. A estação estava fechada, o funcionamento do museu não ocorre durante o final de semana.

Olhamos ao redor e avistamos um galpão que indicava ser do antigo complexo ferroviário (Figura 91). Fomos nos aproximando e vimos que estava aberto com algumas pessoas dentro. Havia uma mulher perto da porta, pergunto-lhe o que funciona no galpão, ela comenta que funciona um depósito de reciclagem, fazia alguns meses que estavam ali.

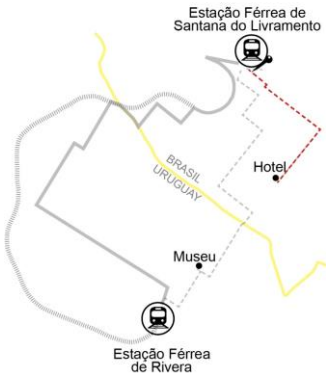
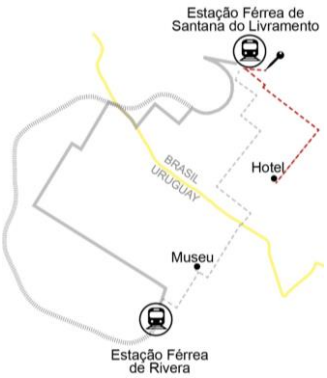


Figura 91: Galpão do sítio ferroviário funcionando como depósito de reciclagem. Fonte: Acervo da autora, 2019.



Tento iniciar um diálogo, mas ela comenta que sabe pouco sobre a estação, diz que mora longe e não tem nenhuma recordação sobre o período ferroviário. Mesmo assim tento captar algumas informações mais recentes, mas percebo que ela não quer seguir com a conversa, afinal estava trabalhando. Decido não insistir, agradeço pelo tempo dela, e seguimos nosso caminho. Fico chateada por não conseguir conversar com ninguém que mora ou trabalha naquele entorno.

Decidimos caminhar mais um pouco. Perto do galpão de reciclagem havia uma casa, bem próxima dos trilhos de trem. Bati palmas. Nada. Insisto, até que aparecem dois cachorros pequenos latindo no portão. A janela da casa estava aberta. Mais uma vez bato palmas e chamo: *"ôh de casa"*. Nada. Penso que não queriam nos atender. Lembro da mesma sensação que senti em Jaguarão quando chamei pelo morador, que ao me ver se escondeu dentro da casa. Decidimos ir embora. Seguir o caminho.

Já há alguns passos distante da casa, olho para trás e avisto uma senhora na varanda nos observando, parecia estar curiosa com nossa presença. Decidimos voltar. Ela entra para a casa novamente. Bato palmas e nada. Sinto-me uma tola voltando lá. Aguardamos um pouco e logo aparece a senhora novamente. Vem uma sensação de alívio, por não termos insistido à toa. Ela pede que aguardemos, pois vai chamar seu filho para conversar conosco.

Chega seu filho, um homem de 42 anos, ele trabalhou 14 anos como segurança da rede ferroviária, hoje em dia segue cuidando de alguns galpões do complexo. Ele recorda que quando era criança via a Maria Fumaça passar e era comum as pessoas irem para a campanha utilizando o transporte ferroviário. E agora, permanecem somente as lembranças, todas boas, segundo ele.

Quando pergunto sobre o sentimento que fica ao ver a estação hoje em dia, ele comenta:

> Ah, de tristeza, né? Tu *olha* aquele prédio ali [aponta para um dos prédios], onde descarregava ali... Aí se tu *olha* o outro lá [aponta para outro] não tem nem teto mais. E aqui eu moro no [inaudível] já faz vinte anos e se eu não *tivesse* aqui, já *tava* só as paredes, né? [...] Então tem lugares aí que cobram que as pessoas

> *tão*, mas se não *tivessem*, já não tinha nada. Levavam tudo. [...] Muitos prédios aí já não tem mais... Não existe mais. Se tu for procurar na história tem no papel, mas *tá* em ruínas, né? (transcrição da entrevista com o homem de 42 anos).

Ele comenta que antes de restaurarem a estação férrea, ela estava sem teto. O local recebia pouca visitação, pois acabava reunindo usuários de drogas e era considerado um ponto de assalto. Com a intervenção na estação e a vinda do museu a situação melhorou, assim como, quando a prefeitura cedeu o prédio para a empresa de reciclagem, promovendo maior movimentação de pessoas e o local ficando mais seguro. Ainda acrescenta que em outras cidades, como em Santa Maria e Rosária é a mesma situação: "daqui há duas décadas não vai existir mais nada, ninguém vai conhecer mais nada se não preservarem essas antiguidades, né?"

Ele comenta que de vez em quando vêm pessoas visitar a estação, geralmente quem já morou aqui, ex-ferroviários ou os filhos deles, mas não tem mais o mesmo fluxo de pessoas como antes. Às vezes chegam excursões para visitar a estação e o museu, e nos finais de semana, a pracinha, apesar de precária, recebe pessoas para tomar um mate e aproveitar o local, afirmando que é uma zona boa: "[...] não tem movimento de carro, não tem aquelas correrias, não tem aquelas loucuras, então o pessoal se sente bem tranquilo [...]". Reforça que a estação férrea segue sendo um ponto de referência para as pessoas: "Ah, ela tem identidade, sim, ela é raiz né".

Apesar da estação abrigar um novo uso, pergunto-lhe o que ele gostaria que fosse aquele local, ele comenta:

> Ah, eu acho que teria que voltar as épocas antigas, né? Então eu acho que aí o pessoal ia se sentir... Voltar no tempo, entende? Não tem, né, são poucas cidades que tem... Tem o trem, esse do metrô, mas não um trem que tinha antigamente, aquela coisa antiga, entendeste? Sair, ficar duas, três horas, quatro horas viajando, olhando paisagem, coisa... O custo mais barato, entende? [...] E aí une o útil ao agradável, né. Porque o produtor rural também, né, ia ajudar eles também, né?

> Tem estrada aí que não entra caminhão *pra* tirar a colheita deles, né... E *pra* trazer gado, então isso melhoraria bastante em termos de... giro, de capital de giro *pra* tudo, né? *Pra* cidade, pra tudo, né? E teria o trem *pra* levar, trazer o pessoal (transcrição da entrevista com o homem de 42 anos).

As charqueadas também contribuíram para o desenvolvimento da região. Em Santana do Livramento, a primeira charqueada é implantada em 1903. O município também contava com dois importantes frigoríficos ingleses, o Armour do Brasil (1917) e Wilson (1919). Em ambas cidades, a relação com o porto de Montevideo era bastante intensa. Santana do Livramento exportava tropas de gado de consumo, cavalhadas e muares, assim como comercializava tecidos (MIRANDA, 2000).

Entretanto, o volume de mercadorias e a quantidade de passageiros não eram muito significativas em relação a faixa territorial do Uruguay. O setor industrial não teve considerável desenvolvimento, pois haviam trechos curtos da malha ferroviária o que dificultava o serviço. O problema das ferrovias acaba se agravando com o passar dos anos, quando são incluídas alternativas por meio das rodovias, chegando a deterioração de forma gradual da rede ferroviária (MUSSO, 2004).

O entrevistado comenta que antes de privatizarem a linha férrea, o sistema ainda estava em funcionamento. No entanto, aos poucos foram encerrando alguns trechos até que não restou mais nada. Todos os trechos extintos e o complexo ferroviário ficaram sucateados. Lamenta por ter acontecido dessa maneira, e ainda, pelo interesse de empresas que visam apenas o lucro, o que acaba privando de outras pessoas, principalmente crianças, de conhecerem o local. Ele comenta que há alguns anos, estavam fazendo um projeto para o trem de turismo, no entanto não saiu do papel.

Esse encontro me fez perceber como o uso nos prédios faz com que o local propicie de alguma forma, um olhar com atenção para aquele território. Como se cada pessoa fizesse sua parte para zelar pelo local. Ele tinha um cuidado especial, principalmente com os prédios que não estão ocupados, pois acredita que se não fizesse isso, eles já estariam em pior estado de deterioração. O único prédio

que foi restaurado naquele entorno foi a estação férrea, que hoje abriga o museu. Já o galpão de reciclagem, ele comenta que deram uma “tapeada” para poder abrigar o novo uso.

Lynch (2005) afirma que é imprescindível haver uma gestão apropriada que assegure os valores, promova a saúde e a segurança dos assentamentos urbanos, pois somente assim pode-se evitar que áreas urbanas e demais recursos cheguem ao estado de deterioração. Uma das alternativas de aproveitar da melhor forma os recursos pré-existentes é pensar no valor da *adaptabilidade*, onde a ideia esteja voltada em reciclar ao invés de descartar. A alternativa de reutilização de prédios antigos deve ser incluída no planejamento das cidades. Propostas de novos usos para antigas bases militares, centros urbanos em decadência ou zonas industrias são medidas que incentivariam a retomada de seu crescimento e desenvolvimento, impedindo que virem zonas deterioradas e esquecidas ao longo do tempo.

Essa foi a estratégia que ocorreu na estação férrea, que destinou o local para o uso cultural, contanto a história do período ferroviário e abrigando o museu Davi Canabarro. A outra alternativa foi destinar um dos galpões adjacentes à estação, para um centro de reciclagem. Ambos usos visam contribuir com uma maior circulação de pessoas naquela região e garantir que nos prédios ocupados, a edificação tenha uma vida útil mais prolongada, garantindo também que a história das ferrovias não se apague.

Após esse encontro, nos despedimos e agradecemos pela atenção conosco, e em seguida retornamos até à estação. No caminho reparamos que haviam algumas casas geminadas, aparentemente com a tipologia característica das residências dos antigos ferroviários (Figura 92). O homem entrevistado, havia comentado sobre a residência dos ex-ferroviários, então tudo indicava que seriam estas. Estavam fechadas. Mas em duas delas dava para perceber que haviam cortinas na janela, talvez alguém morasse ali.

Figura 92: Residências geminadas dos antigos ferroviários. Fonte: Acervo da autora, 2019.

Na tentativa de conseguir conversar com algum morador, bato em uma das portas. Mas sem sucesso. Bato mais uma vez, até que o morador da casa ao lado abre a porta. Vamos ao seu encontro, converso sobre a pesquisa, mas ele comenta que recém acordou e sugeriu que retornássemos em outro momento. Pedimos desculpas e seguimos o caminho. Na outra casa não tivemos retorno.

Sinto-me desconfortável com minha insistência em tentar falar com os moradores. Parece que estou incomodando, que estou invadindo o espaço de outra pessoa. Mas tento não me apegar muito, afinal as entrevistas são uma das ferramentas importantes na pesquisa, respiro fundo e sigo. Fomos até o depósito da prefeitura, o portão estava aberto e haviam dois homens trabalhando na recepção. Nenhum deles sabe alguma informação sobre a estação, não recordam da época do trem e não possuem lembranças do período. Mesmo assim, tento abordar por outro caminho, saber o que hoje eles pensam do local e o que acontece nesse entorno, no entanto sinto que eles não querem muita conversa. Agradeço a atenção e sigo para uma residência logo ao lado.

A residência era de dois pavimentos, construída no alinhamento predial. Pintura bem conservada, com algumas floreiras nas janelas. Bato na porta e aparece um senhor idoso com a mão na frente de sua boca. Ele diz que mora ali há muitos anos. Fico contente em saber, penso que será uma entrevista e tanto, já que o senhor mora

bem em frente à estação. Porém, ele comenta que passou por uma cirurgia na boca recentemente e não consegue falar direito. Entendemos a situação, desejamos melhoras e fomos embora.

Voltamos até a estação e subimos no terraço que tinha uma entrada lateral independente para ter uma vista mais ampla do entorno (Figura 93). Dava para perceber os carros de autoescola movimentando aquele lugar. No chão haviam duas marcas distintas entre os paralelepípedos, que indicavam onde circulavam os trens antigamente.

Figura 93: Vista de cima do terraço da estação férrea em direção à rua. Fonte: Acervo da autora, 2019.

A loja de flores estava fechada, resta-nos ir até a oficina que estava aberta e um senhor trabalhando em um veículo na entrada do prédio. Fico com receio de me aproximar, afinal ele estava trabalhando e iriamos interromper seu serviço. Pensei que ele não concordaria em conversar conosco, talvez afetada pelos vários “nãos” recebidos até o momento.

Pedimos licença por interromper seu serviço, um senhor de 57 anos, que nos olha com atenção. Explico um pouco sobre a pesquisa e pergunto se ele aceitaria conversar por alguns minutos. Para minha surpresa, ele diz que sim, abro um sorriso e um suspiro de alívio. Um tanto quanto eufórica, pego rapidamente o gravador e o material para iniciar a entrevista, não quero roubar-lhe muito tempo.

Imediatamente já inicio a gravação e pergunto-lhe qual a lembrança e o sentimento que ele tem sobre a estação férrea? Ele

afirma que são muitas, o local tinha muito movimento, então ele vendia pastel e flores bordadas que eram feitais por sua falecida mãe. Nesse momento ele faz uma pausa, seus olhos se enchem de lágrimas e algumas escapam pelo seu rosto. Ele tenta enxugá-las com cuidado para não encostar seus dedos sujos de graxa nos olhos. Diante daquela cena, eu me emociono também, mas seguro as lágrimas, tentando continuar a conversa. Uma simples pergunta, mas que tocou fundo na alma de alguém e trouxe à tona tantas recordações que fizeram ele lembrar de sua infância e de sua mãe.

Segundo Bergson (2010), a constante emissão de dados e informações recebidas diariamente, misturam-se aos nossos sentidos e às particularidades de nossas experiências anteriores. A partir disso, são retidas apenas algumas indicações, ou "signos" que retomam antigas imagens. Diante deste impulso rápido da percepção surgem inúmeros devaneios. Há quem afirme que as percepções obtidas são hipóteses arbitrárias e que não correspondem à realidade. Porém, deve-se considerar que os acontecimentos individuais estão inseridos nessa percepção impessoal – aquela que estrutura nosso conhecimento das coisas – e por não ocorrer uma distinção de soma ou subtração da memória, é "que se fez da percepção inteira uma espécie de visão interior e subjetiva, que só se diferenciaria da lembrança por sua maior intensidade" (BERGSON, 2010, p. 31).

Bergson (2010) afirma que podem ser considerados dois casos relativos à memória. A memória resgata imagens ocorridas no passado e traz essas imagens como *lembrança* das experiências vividas. Carregam consigo detalhes importantes de acontecimentos, como datas, lugares, pessoas. É fidedigno, pois é uma armazenagem de informações que surge da necessidade espontânea de reviver o passado. No entanto, cada vez que acessamos essas lembranças, naturalmente há um reconhecimento intelectual de uma percepção já experimentada.

À medida que essas imagens já reconhecidas anteriormente são rememoradas, toda essa consciência transforma-a em uma memória diferente da primeira, voltada para a ação, no presente e direcionada para o futuro. Há um reencontro com o passado, não como imagens-lembranças, mas de modo rigoroso e sistemático com que os movimentos no presente se executam. Não representa o passado de

maneira efetiva, ocorre uma encenação, mas que é considerada como memória da mesma maneira, porque prolonga o efeito útil de imagens antigas até o presente momento (BERGSON, 2010).

Ao abordar sobre a estação férrea percebi que aquele senhor ficou profundamente tocado. Apesar dele trabalhar em frente à estação todos os dias, quando menciono sobre o assunto, a partir de uma lembrança do passado, muda completamente a percepção dele naquele lugar. Não mais o senhor que vai até à oficina para trabalhar, mas uma nova percepção associada às suas lembranças de infância.

As imagens apresentam uma diferença de grau que podem ser reconhecidas por "ser e ser conscientemente percebidas" (BERGSON, 2010, p. 35). Diante da exibição da matéria, estamos envolvidos em ações de corpos externos, e como resultado, anulamos aquilo que não é essencial ou funcional para nós, fato que chamamos de seleção. A percepção de um ponto material inconsciente qualquer, que age instantaneamente, é muito mais vasto e completo do que aquele que é percebido conscientemente por nós, uma vez que este atinge apenas fragmentos por alguns lados.

Mesmo que escassa a seleção consciente da percepção exterior das coisas, tem-se o lado positivo: a anunciação do discernimento. Não há necessidade de explicar como a percepção nasce, mas como ela se define, já que se teria a imagem do todo, e ela se delimita àquilo que nos interessa. Há uma delimitação de indeterminação dada pelo corpo, que resulta das massas cinzentas do nosso cérebro e dá a medida exata de percepção que é dada por nós (BERGSON, 2010).

Trata-se aqui da percepção pura, e não da complexidade da percepção da memória. Logo, considera-se que não há imagem sem objeto. O objeto externo, assim que associado aos processos intracerebrais, cria uma imagem de como é dado *com ele* e *nele*. O sistema nervoso envia estímulos ao cérebro e aos nervos motores, que converte esses estímulos em procedimentos, sejam eles reais ou virtuais. Se o nervo óptico fosse rompido ou ocorresse uma lesão, não haveria mais a condução do estímulo inicial gerada pelo objeto externo, logo, a percepção estaria comprometida da mesma maneira, o que impossibilitaria que a percepção servisse para alguma coisa (BERGSON, 2010).

Um objeto diante de nós, apresenta dois elementos que podem ser associados, porém diferenciados: são as afecções e as percepções. A afecção está inteiramente associada à minha existência pessoal, como diria Bergson (2010, p. 54): “o que seria, com efeito, uma dor separada do sujeito que a sente?”, enquanto que a percepção já é constituída “pela projeção, no espaço, da afecção tornada inofensiva”.

A percepção está fora de nosso corpo, percebemos os objetos exteriores no ponto onde se encontram, é algo externo. E a afecção está em meu corpo, os estados afetivos são produzidos nesses mesmo lugares, mas num ponto determinado em mim. O autor ainda afirma:

> Considere-se o sistema de imagens que chamamos mundo material. Meu corpo é uma delas. Em torno dessa imagem dispõe-se a representação, ou seja, sua influência eventual sobre as outras. Nela se produz a afecção, ou seja, seu esforço atual sobre si mesma. Tal é, no fundo, a diferença que cada um de nós estabelece naturalmente, espontaneamente, entre uma imagem e uma sensação. Quando dizemos que uma imagem existe fora de nós, entendemos por isso que ela é exterior a nosso corpo. Quando falamos da sensação como de um estado interior, queremos dizer que ela surge em nosso corpo. É por isso que afirmamos que a totalidade das imagens percebidas subsiste, mesmo se nosso corpo desaparece, ao passo que não podemos suprimir nosso corpo sem fazer desaparecer nossas sensações (BERGSON, 2010, p. 59).

Todos os sentimentos relatados no início da nossa conversa, fizeram-me refletir sobre a potência desses lugares, pois além de seu valor patrimonial baseado na materialidade das coisas, também é dotado de valor imaterial, pois revelam sentimentos, recordações, momentos e sensações muito variadas. A partir dos relatos dos moradores e das pessoas que recordam o período ferroviário é possível capturar quanta sensibilidade existe por trás desse abandono. O senhor ainda me conta que eles moravam na campanha, a família dele estava envolvida com atividades da agropecuária, mas depois ele e seus irmãos acabaram vindo para a “cidade”. Ele recorda que andou com a Maria Fumaça quando ia “pra fora”, ou seja, na campanha e comenta como era a viagem:

> Ah, lindo né. Porque na época tinha aquela música do Kleiton e Kledir, né,

> a Maria Fumaça "Tagarap, tagarap, tagarap,"... Aquela barulheira era um inferno, né, aí tu vai... mas as paisagens são *linda*, tem muito banhado, tu *enxerga* muito bicho, muito pássaro né, capivara. Essas coisas tu *enxerga*. Mas é... agora terminou ali, até tão usando uma parte dela como estrada, né, mas nunca mais fui *pra* aquele lado lá. E a gente... a família veio *pra* cidade, né, aí veio os meus *irmão*, vieram, se formaram e foram embora. E aí faleceu a mãe, faleceu o pai e se vendeu lá fora... Nunca mais eu fui pra lá (transcrição da entrevista com o homem de 57 anos).

Ele comenta que na épcoa, em função da ferrovia, a região gerava muito emprego. Existia um ponto de táxi que pegava os passageiros, haviam indústrias de lanifício, madeireira, fábrica de óleo de linhaça, atacado e frigorífico: "Tinha o frigorífico Armour também, né, que eles carregavam muito boi, vinha muito boi. Chegava a abater quase dois mil *boi* por dia aí, né". E ele comenta que: "[...] movimentava a cidade. Não existia tanto desemprego assim, né, então era isso aí. Tinha muita firma, né, grande. É que foi acabando, né".

Ele ainda nos mostra algumas marcas na rua em frente à oficina, um traçado diferente entre os paralelepípedos, e comenta que ali era o local onde parava o trem. Como haviam muitos galpões ao redor, era feita a descarga de mercadorias nesse local. E comenta:

> O trem brasileiro ia daqui até a estação de Rivera, não avançava mais [...] naquele tempo, negócio de litígio, negócio de fronteira. Então, a bitola do trem do Uruguay é uma e a bitola do trem brasileiro é outra, né, tem uma diferença então não dá, os *eixo* não dão, né, não tem como cruzar (transcrição da entrevista com o homem de 57 anos).

A diferença da bitola era adotada para evitar qualquer problema de conflito, porque inclusive eram levadas tropas militares pela linha ferroviária, dessa forma prevenia um suposto ataque. Quando pergunto-lhe o que ele sente ao ver a estação no estado que ela se encontra hoje, ele afirma:

> Ao olhar eu sinto é pena, porque olha o estado que se encontra aí. Diz que

> aí vieram os vereadores e diz que gastaram um milhão e seiscentos mil *real* aí. Diz que iam trocar telha, telhado *tá* caindo, as telhas só lavaram, deram uma pintura que tá descascando tudo, né. E dizem que é a estação cultura, mas tu *vai* ali, não tem. Tem um museu precário ali com as peças do David Canabarro. E a casa do David Canabarro é ali. E não tem, a senhora vê, era *pra* ser um museu e tá com as porta fechada, e deve ter uns três ou quatro funcionário ali dentro. Então é isso aí, né, a gente paga, trabalha, paga imposto e não tem retorno nenhum e é bonita essa arquitetura e é antiga essa, essa... É, Theodore Roosevelt veio aí nessa estação, o décimo quarto presidente americano, né, então são coisas assim que não preserva a história, né, *tá* jogado, praticamente abandonado isso aí [...](transcrição da entrevista com o homem de 57 anos).

Ele diz que tem pouca movimentação naquele entorno, o que ocorre hoje em dia é a prática de autoescola, mas outros eventos não costumam acontecer, e complementa: "[...] Lá de vez em quando que passa uma mateada[44] aí, né, mas isso aí não tem fundamento nenhum, porque culturalmente, assim, não tem... não traz".

Quando ele comenta sobre a mateada não ter fundamento para aquele local, fico imaginando os diversos sentidos que cada pessoa poderia ter em um mesmo lugar. Como os usos vão se transformando, os sentidos também acompanham esse processo. Assim, conseguimos identificar que o sítio ferroviário abriga múltiplos sentidos, como, por exemplo: tem a função de moradia, museu, loja maçônica, atalho na cidade, e assim por diante. Podemos perceber que o sentido se modifica conforme o surgimento de novas necessidades, e a interpretação é subjetiva para cada indivíduo.

Segundo Deleuze (1988, p. 150) "o sentido é o exprimido da proposição [...] Ele não se reduz ao objeto designado nem ao estado vivido daquele que se exprime". Há de se diferenciar sentido e significação: a significação baseia-se apenas no conceito e o modo de

[44] A mateada é uma prática tradicionalista do Rio Grande do Sul, onde um grupo de pessoas se reúne com o intuito de apreciar um chimarrão, ou um mate, como costumeiramente é chamado em algumas regiões do estado.

se referir ao objeto em questão no campo representacional. Já o sentido consiste na ideia que se aperfeiçoa nas designações subrepresentativas. Logo, é muito mais fácil dizer o que o sentido não é, do que tentar defini-lo. De fato: "[...] nunca podemos dizer o sentido daquilo que dizemos" (DELEUZE, 1988, p. 150).

A função do sentido é a manifestação de um "eu" na proposição, esse "eu" que vem primeiro e introduz o diálogo. Como Alice, da obra de Lewis Carroll[45], nos diria: "se falássemos somente quando alguém nos fala, nunca ninguém diria nada" (DELEUZE, 1974 p. 18). O sentido habita nas crenças ou desejos daquele que se manifesta. Trata-se de uma proposição entre o sujeito que se expressa diante de algo. Através das manifestações é que revelamos nossas vontades e convicções que são emitidas diante à proposição. Assim, afirmar-se que:

> O desejo é a causalidade interna de uma imagem no que se refere à existência do objeto ou do estado de coisas correspondente; correlativamente, a crença é a espera deste objeto ou estado de coisas, enquanto sua existência deve ser produzida por uma causalidade externa" (DELEUZE, 1974, p. 14).

Os surrealistas partem da ideia do encontro como impulsor do sentido da imagem e das coisas. Este fato ocorre a partir do conjunto de algumas ou múltiplas partes. Quanto mais apartadas estiverem uma da outra, mais sentido e potência de criação fará surgir na nova imagem. Para os existencialistas a existência humana não apresenta nenhum sentido. Crentes de que é possível gerar, criar, inventar ou ainda reinventar o próprio sentido. Logo, o espaço arquitetônico talvez não passasse de um espaço suscetível às constantes modificações no espaço. As construções partem de um nada, passam a ser tornar um projeto (material), e assim, tornam-se uma mensagem (FUÃO, 2004).

Deve-se considerar que o sentido do espaço só se faz presente a partir da experiência do sujeito. Não há relação com a materialidade

[45] A obra conta a história de uma menina que movida por sua curiosidade, acaba caindo em uma toca de coelho que a leva para um outro mundo. Lá ela encontra plantas, animais e objetos antropomórficos, e se depara com cenas absurdas, irreais e que questionam os costumes da época. Enquanto procura a saída dali se depara com a Rainha de Copas, que exerce seu poder e autoritarismo ao ordenar a decapitação de quem a incomodasse. Alice à confronta e é indiciada à morte. Enquanto foge da cena, ela desperta e percebe que tudo isso não passava de um sonho (CARROLL, 2010).

da arquitetura em si, mas com a interioridade de quem vivencia, percorre, explora por aquela ambiência, isto é, o que dá sentido ao espaço. Desta maneira, o sentido do espaço pode ser transportado para onde quisermos, ele é plástico e imaterial assim como o tempo (FUÃO, 2004).

Sigo com os questionamentos, a fim de descobrir um pouco mais sobre como ele vê aquele lugar e pergunto qual o sentido da estação férrea nos dias de hoje, ele responde:

> [...] no meu ponto de vista, não tenho... não representa nada, porque não funciona nada aí, né. Nem o museu que devia funcionar não funciona. E tu não vê nem um movimento de político *pra* retornar a funcionar, porque *cê* vê o que leva um vagão corresponde a duas carretas, né, e é mais barato transporte também, né. Mas acho que não há interesse nisso aí, por causa das *fábrica* do caminhão, essas coisa, né (transcrição da entrevista com o homem de 57 anos).

Na perspectiva dele os últimos governos não deram mais valor para a rede ferroviária, por isso que está nesse estado. Ele acredita que para quem tem mais idade, que conheceu o período ferroviário, o local ainda tem uma importância, mas para as gerações mais novas não, e comenta sobre o trem: "[...] transportou muita gente, né, que era um feito, saía daqui de trem *pra* Porto Alegre, era uma semana de viagem, né".

Ele diz que há um tempo, quando vinha alguma locomotiva que parava e buzinava na estação, vinham muitas crianças de bicicleta para ver o trem. Como são jovens, não acompanharam o período ferroviário, então era uma forma de conhecer um pouco dessa história. Quando pergunto sobre o uso que ele gostaria que fosse aquele lugar, ele comenta:

> Eu acho que foi muito bem pensado em botar um centro cultural aí, mas se tivesse atividade, né, que beneficiasse o povo, trouxesse um pouco de cultura, né. Porque as pessoas não... Sei lá, as pessoas nem conversam mais com as outras, chegam se pechar (transcrição da entrevista com o homem de 57 anos).

De certa forma, seria um local para apreciar e conhecer a história da cidade, mas um local para proporcionar encontros também.

Assim como antigamente, que na estação era um local de interações econômicas, mas também sociais. Ele complementa:

> Que tivesse mais participação do município, porque isso aí funciona mais como um cabide de emprego, né. É, porque tem... pode ver ali, não *tô* mentindo, é o que três ou quatro funcionário ali tão sentado ali, e as *porta* do museu fechada. Fim de semana principalmente, que vem muita gente de fora, era *pra* preservar a fachada do museu, né. Pessoal vem, tira fotografia, isso é um prédio com mais de cem anos (transcrição da entrevista com o homem de 57 anos).

Vamos nos encaminhando para o fim da entrevista, sinto nele um misto de saudosismo e um tanto de descontentamento com relação à estação férrea. Acredito que essa sensação de revolta se dá por ele ver, a cada dia, a estação e o sítio ferroviário se desintegrando com o tempo. A edificação sem a devida manutenção, fica exposta às intempéries. A história vai se apagando, um pouco a cada dia.

Foi um encontro potente, com tantas lembranças e sentimentos. Ele trabalha todos os dias em frente à estação, fico pensando se para ele já se tornou algo do seu cotidiano. Aquilo que está tão próximo de nós e desperta tanto sentimento, no entanto aprendemos a lidar com as emoções no dia a dia. Não tocar na “ferida” para não sentir. Está na hora de seguir, agradeço imensamente pela atenção daquele senhor e seguimos nosso caminho.

Ainda há uma residência próxima à estação. Já cruzamos por ela antes, mas estava fechada, agora havia um homem sentado em uma cadeira de praia em frente à casa. Ele estava ouvindo uma rádio local em som alto e cuidando as duas crianças que brincavam na calçada. Nos aproximamos do senhor, como a música estava alta, elevei o tom da voz para que ele me escutasse.

Ele aceita conversar comigo. Fico pensando se ele vai baixar um pouco o som, afinal iríamos conversar. Ele nem sinal de que faria isso. Não quis ser indelicada, e decido fazer a entrevista assim mesmo. Pego o gravador e fico na incerteza se conseguiria entender depois o que ele falaria por causa do som alto. Decido sentar no meio fio da calçada para ficar mais perto dele.

O pai desse senhor havia trabalhado na estação por muitos anos, ele não soube dizer precisamente quanto tempo. Pergunto-lhe

se era ele quem morava na casa antes, mas ele afirma que não, seu pai morava em outro local. E ele, já fazia dezesseis anos que estava morando ali, bem próximo da estação.

Pergunto sobre alguma recordação do período ferroviário, e ele comenta da primeira vez que foi à Porto Alegre de trem e como se encontra hoje o entorno da estação:

> Era bom até né, *pra* ir né. Demorado só, né. Bah, saía daqui a uma hora, chega lá às seis horas da manhã do outro dia, era horrível, era viagem demorada. [...] depois tiraram tudo, nunca mais. Tinha gente que *vinham* limpar isso aí, agora não vem mais limpar. *Tá* um matagal esse trilho aí. Pelo jeito não vão limpar tão cedo, acho que não [...] (transcrição da entrevista com o homem de 55 anos).

O senhor comenta que o ex-vereador Sérgio Moreira tem um acervo grande sobre o período ferroviário e nos aconselhou ir atrás dele para fazer a entrevista, pois teria muitas coisas para nos contar. Em vários momentos ele citava o nome do ex-vereador, insistindo que com ele conseguiríamos uma boa entrevista. Tento retomar a conversa e pergunto o que mais ele lembra sobre a estação e ele diz:

> Tinha guincho, levantava, vinha arroz, vinha de tudo. Depois veio cimento. Aí pouco ia acabando tudo, retirando aos poucos. Né? [...] tinha uns *caminhão* que tinha, vinha cevada há uns anos atrás. A cevada ia até lá *pro* outro lado lá, depois não veio mais. Isso aqui *tava* sempre cheio de caminhão (inaudível), logo que nós *viemo* pra cá. Vinha cevada, vinha arroz, tudo aí. Aí depois foi tudo... acabando tudo (transcrição da entrevista com o homem de 55 anos).

Ainda comenta sobre o galpão de reciclagem, que se não fosse esse uso, estaria tudo abandono. Quando lhe pergunto sobre a estação nos dias de hoje, ele comenta:

> Até que hoje ela *tá* arrumada, porque eles andaram arrumando ela aí dentro. É que sábado e domingo não tem ninguém aí né. Dia de semana só que tem *pra* aí. Tem as coisas de antiguidade, foto e tudo aí (transcrição da entrevista com o homem de 55 anos).

Ele comenta que às vezes acontecem algumas apresentações no interior da estação, mas na parte externa não. Ele lembra de uma

vez que montaram um palco e tiveram umas atividades de grupos tradicionalistas, os CTG's[46], mas foi a única vez, depois nunca mais. Quando comento sobre o que ele gostaria de ver naquele local e qual uso seria interessante, ele afirma: "Oh, se abrisse aí dentro, todos os dias, também sábado e domingo, mas o pessoal vem e *tá* tudo fechado aí".

Ele comenta que as pessoas vêm no final de semana visitar a estação, mas que está sempre fechada. Às vezes quando vem um ônibus de excursão eles abrem a estação no final de semana, mas senão sempre fica fechada. Em seguida, nos despedimos do senhor, sentia que ele não dava andamento à conversa e quando podia, dizia para a gente ir atrás do ex-vereador Sérgio. Agradecemos a conversa e decidimos explorar mais o entorno da estação férrea.

A edificação foi restaurada em 2013[47] e foi incorporado ao local uma sala de cinema, o museu da história da cidade, o memorial sobre o sistema ferroviário e o cine estação (Figura 94). A figura 95 mostra a estação no ano em que fomos visitá-la, 2019.

Figura 94: A estação restaurada em janeiro de 2013. Fonte: Imagem de Fernando Marvel, disponível em: estações ferroviárias.com.br.

[46] CTG's – Centros de Tradições Gaúchas.

[47] Para mais informações, ver reportagem em: http://g1.globo.com/rs/rio-grande-do-sul/rbs-noticias/videos/v/revitalizacao-da-estacao-ferroviaria-de-santana-do-livramento-esta-quase-pronta/2329340/.

Figura 95: A estação férrea no ano em que a visitamos. Fonte: acervo da autora, 2019.

Passaram-se seis anos, mas já estava em estado avançado de degradação. As paredes estavam danificadas (Figura 96), com a pintura descascada, identificação de mofo e infiltração em algumas regiões. Em alguns pontos dava para identificar o descolamento do reboco. A fachada está bem danificada e não havendo uma manutenção constante e adequada em prédios históricos, o processo de degradação vai aumentar e comprometer ainda mais a vida útil da edificação (Figura 97).

Figura 96: Parede da estação férrea com descolamento do reboco. Fonte: Acervo da autora, 2019.

Em muitas partes, eram perceptíveis as marcas que ficavam na parede da estação férrea. Como se algo estivesse se dissolvendo, decompondo, arruinando aquele lugar, não só materialmente, mas também imaterialmente. Parecia que o abandono se manifestava de forma mais intensa, tanto na estação quanto no sítio ferroviário. O abandono carrega uma força potente e subjetiva, onde palavras não seriam capazes de expressar essa sensação. O abandono precisa ser sentido, manifesta-se no ar e reverbera em nosso corpo.

Figura 97: Estado de conservação da fachada da estação férrea de Santana do Livramento/RS. Fonte: Acervo da autora, 2019.

Apesar da edificação ter um novo uso e este ter ligação com o sistema ferroviário, o que predominava naquele lugar era a sensação de abandono. Era possível perceber através de nossos olhos, tatear com as mãos e sentir com o corpo. A vista do terraço ampliava essa dimensão ocasionada pelo abandono. O pouco movimento no entorno, exceto pelos veículos de autoescola (Figura 98), as edificações abandonadas e a área cercada mostravam um pouco desse cenário (Figuras 99 e 100).

Figura 98: Vista do terraço em direção a praça em frente à estação férrea. Na foto também aparecem os trilhos do bonde. Fonte: Laís Dellinghausen Portela, 2019.

Figura 99: Vista dos edifícios em ruína do sítio ferroviário. Fonte: Acervo da autora, 2019.

Figura 100: Vista do pátio cercado do sítio ferroviário. Fonte: Acervo da autora, 2019.

A figura 98 apresenta uma vista da praça em frente à estação, algumas edificações de grande porte e o quartel mais ao fundo, no lado esquerdo da imagem. A vegetação alta me chama atenção pela escala pequena da praça. As figuras 99 e 100 dão a dimensão do vazio em parte do sítio ferroviário. Tudo parado, imobilizado, em seu estado de aguardo. Descemos do terraço e fomos na parte dos fundos da estação para tirar algumas fotos.

O último senhor com quem conversamos estava cuidando de duas crianças, de aproximadamente dois ou três anos, que brincavam na calçada, pareciam se divertir com os pórticos de concretos depositados em frente à estação. Eles estavam curiosos com a nossa presença também, enquanto caminhávamos por ali, eles nos observavam e vinham um pouco mais perto para acompanhar os nossos passos.

De repente, olho para o lado e vejo um dos meninos atrás do muro, só a cabeça e os olhinhos aparecendo. Como o muro era alto, provavelmente ele havia convencido algum adulto para erguê-lo. Um menino curioso com a presença de estranhos naquele lugar, aproveitei o acontecimento e registrei o momento (Figura 101).

Figura 101: Menino espiando por cima do muro em direção aos fundos da estação férrea. Fonte: Acervo da autora, 2019.

É interessante como as crianças agem conforme seus instintos, a curiosidade os leva a estar em constate movimentação. Fiquei pensando, *será que esse menino já foi na parte dos fundos da estação? Será que a curiosidade dele estava em nos ver? Ou ver o motivo pelo qual estávamos lá atrás, ver o que estávamos vendo?*

Nos fundos da estação a sensação de abandono era maior. Se na frente havia pouco movimento, a parte dos fundos era deserta. Na

plataforma de embarque o piso de concreto mostrava as marcas de seu tempo. Os pilares que sustentam a cobertura eram de ferro, perfis no formato de “I”, desenho parecido com os trilhos do trem. Uma plataforma extensa, fico imaginando: *quantas pessoas já circularam por ali? Como seria o movimento na plataforma antigamente? Quantos encontros e despedidas já aconteceram nesse local?*

Hoje encontramos o vazio, o silêncio e a ausência de vida.

Figura 102: Vista da plataforma de embarque de passageiros da estação férrea. Fonte: Acervo da autora, 2019.

Mande notícias
Do mundo de lá
Diz quem fica
Me dê um abraço
Venha me apertar
Tô chegando...

Coisa que gosto é poder partir
Sem ter planos
Melhor ainda é poder voltar
Quando quero...

Todos os dias é um vai-e-vem
A vida se repete na estação
Tem gente que chega pra ficar
Tem gente que vai
Pra nunca mais...

Tem gente que vem e quer voltar
Tem gente que vai, quer ficar
Tem gente que veio só olhar
Tem gente a sorrir e a chorar
E assim chegar e partir...

São só dois lados
Da mesma viagem
O trem que chega
É o mesmo trem
Da partida...

A hora do encontro
É também, despedida
A plataforma dessa estação
É a vida desse meu lugar
É a vida desse meu lugar
É a vida...

A hora do encontro
É também, despedida
A plataforma dessa estação
É a vida desse meu lugar
É a vida desse meu lugar
É a vida...

Letra: Milton Nascimento

Fig. 103

O relógio e o suporte do sino ainda estavam na parede. Alguns sinais do que permanece na história daquela edificação (Figura 104).

Figura 103: Vista dos fundos da estação férrea de Santana do Livramento/RS. Fonte: Acervo da autora, 2019.

Figura 104: Relógio e suporte do sino na parede da estação férrea. Fonte: Acervo da autora, 2019.

A vegetação crescia espontaneamente entre os trilhos e começava a tomar conta daquela paisagem. As pedras cinzas iam perdendo espaço para o verde que invadia por todos os lados (Figura 105).

Figura 105: Vegetação crescendo entre os trilhos. Fonte: Acervo da autora, 2019.

Enquanto perambulamos por ali, observamos um senhor levando o cavalo para pastar. Tanto em Rio Branco, no Uruguay, quanto em Santana do Livramento, no Brasil, os trilhos pareciam ter

uma nova maneira de serem ocupados: para alimentar os cavalos. Um lugar tranquilo e sem movimentação. Como o terreno pertence à União, os proprietários dos animais não corriam o risco de que alguém os expulsasse dali.

Anexo à estação, no lado esquerdo da figura 106, há um prédio cercado com um automóvel estacionado embaixo da cobertura. Um dos entrevistados, contou que funciona o setor administrativo da empresa que administra a ferrovia, a Rumo Logística (antiga ALL[48]). No dia em que visitamos, estava fechado, parecia não haver ninguém na edificação. De vez em quando, também cruzavam alguns pedestres pela estação, de acordo com um entrevistado, logo adiante havia um outro bairro e o acesso pelos trilhos encurtava o caminho.

Figura 106: Edificação anexa à estação férrea e travessia de pedestres pelos trilhos. Fonte: Acervo da autora, 2019.

Haviam mais alguns galpões, um deles estava abandonado e com vagões enferrujados logo adiante. Tentamos nos aproximar, mas a cerca que envolvia parte do sítio ferroviário impossibilitava o acesso. Só conseguimos observar de longe (Figura 107).

[48] ALL (América Latina Logística S/A) foi uma empresa brasileira de logística, sendo concessionária de ferrovias no Brasil e na Argentina. Em abril de 2015, a companhia foi absorvida pela Rumo Logística como resultado do processo de fusão entre as duas empresas. Para mais informações acessar: https://rumolog.com/.

Figura 107: Área cercada do sítio ferroviário. Galpão abandonado e vagões enferrujados. Fonte: Acervo da autora, 2019.

O complexo ferroviário era extenso, em alguns pontos conseguíamos percorrer, já outros estavam cercados. O tempo passou voando enquanto desbravávamos cada pedaço daquele território. Já era 10h20min, ainda precisávamos passar no *Museo Regional* em Rivera às 10h30min. Saímos da estação férrea de Santana do Livramento e seguimos em direção à fronteira.

Fomos caminhando pela área urbana de Livramento, deixamos para percorrer o trajeto dos trilhos de trem de uma estação à outra, no período da tarde, no sentido de Rivera até a estação de Santana do Livramento. Seguimos nosso caminho, com um pouco de pressa por causa do horário. A zona era predominantemente residencial, mas localizamos alguns comércios e serviços durante o trajeto. Mais próximos da fronteira, de longe avistamos um dos cerros que fazem parte da delimitação entre os países (Figura 108).

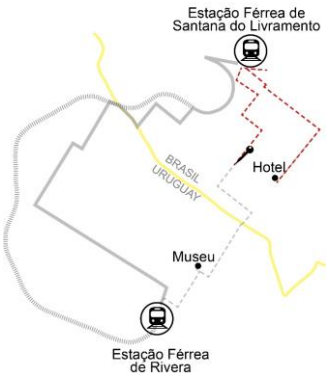
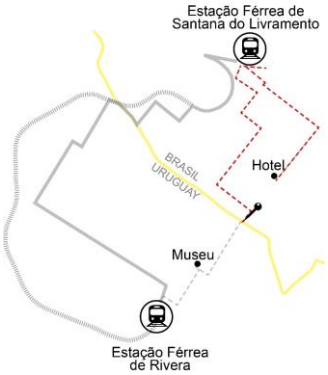


Figura 108: Vista do cerro que faz divisa entre os países. Acervo da autora, 2019.



Quanto mais nos aproximávamos da linha de fronteira, mais movimentação percebíamos nas ruas. Cruzamos pela Praça Internacional, um dos pontos turísticos mais imponentes dessa divisa de fronteira (Figura 109).

Figura 109: Marco de delimitação da divisa da fronteira na Praça Internacional. Fonte: Acervo da autora, 2019.

As cidades formadas ao longo da fronteira são gêmeas, constituindo-se de certa maneira como uma cidade única, sendo formada a fronteira apenas com a delimitação por uma rua ou por um rio. São cidades que cresceram com mais contato com a cidade

vizinha, do que com as cidades de seu próprio país, fortalecendo ainda mais a integração entre ambas nacionalidades (POTOKO, 2013).

O crescimento espontâneo em ambas cidades fez com que as construções ultrapassassem com frequência os limites de divisa do país vizinho. Em 1920 foram acordados novos limites que considerassem as edificações de cada território. E no ano de 1923, através da Conferência de Comissão Mista, é realizada então a Praça Internacional em uma região pouco ocupada nas cidades (CAGGIANI, 1983).

A Praça foi inaugurada em 26 de fevereiro de 1943, pertencente aos dois países, mais do que criar uma área recreativa, representa um símbolo de amizade fraternal entre os brasileiros e uruguaios. As cidades da fronteira cresceram de maneira mútua, consolidando-se em uma só comunidade, uma se beneficiava com a modernização da outra (CAGGIANI, 1983).

Na mesma quadra da Praça, está concentrada a zona comercial. É uma característica marcante nas cidades da fronteira Brasil-Uruguay, principalmente pela instalação dos *Free Shops*. No lado uruguaio, já éramos recebidos por um pórtico vermelho com o *slogan* anunciando: *Rivera Brilla* (Figura 110). O comércio tomava conta do local, estávamos no mês de dezembro, perto das festividades de final do ano (Figura 111).

Figura 110: Pórtico com o *slogan Rivera Brilla* em Rivera/UY. Fonte: Acervo da autora, 2019.

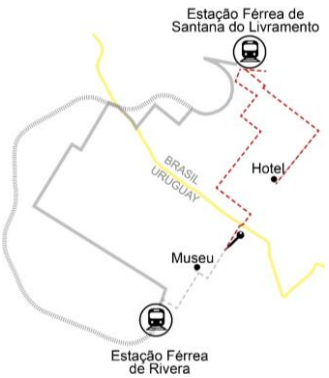
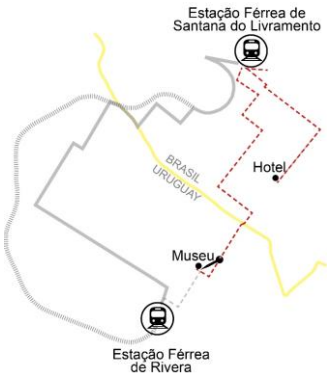


Figura 111: Movimento de pessoas devido ao comércio local. Fonte: Acervo da autora, 2019.

Seguimos nosso caminho, desviando de pessoas e mercadorias que estavam na calçada. O comércio na fronteira é um ponto atrativo para os turistas, com intenso fluxo e um local preparado para receber os visitantes. Esse era justamente o local contrário que buscamos caminhar. Estamos explorando os lugares menos percorridos, ou que poucos gostam de percorrer, os do abandono.



Saindo do agito comercial, chegamos até a *Plaza General José Gervasio Artigas.* Lá seguia a decoração festiva, muitas luzes e ornamentos natalinos decorando a praça. Nossa caminhada demorou cerca de trinta minutos. Chegamos no Museu, o Eduardo e a Andrea estavam apresentando a história e o processo de urbanização das cidades-gêmeas para um grupo de alunos. Enquanto ouvíamos a fala deles, recuperamos o fôlego dos acontecimentos daquela manhã. Ficamos até o meio dia, entendendo a construção da relação das duas cidades que foi se estabelecendo ao longo dos anos. Como afirmou Eduardo: “duas cidades, uma só alma”.

Finalizando as atividades no Museu, nos despedimos de Eduardo e Andrea. Retornamos até à praça que ficava há uma quadra do Museu. Avistamos uma barraquinha que vendia *panchos* uruguaios[49] e decidimos comer por ali mesmo, pois já estávamos

[49] Pancho é um cachorro-quente sem molho, feito somente de pão e salsicha, tradicionalmente encontrado no Uruguay. Além dos ingredientes básicos, é

próximos da estação. Sentamos embaixo da generosa sombra de uma árvore da praça e nos deliciamos com o *pancho*. Estávamos cansados e com fome, foi a energia necessária para que seguíssemos o trajeto pelos trilhos.

2.2.3 Quarta parada | Rivera/UY

O dia estava quente e o sol à pino, decidimos retomar a caminhada às 13 horas. Olhamos o mapa e seguimos pelo caminho mais curto até chegarmos na estação férrea de Rivera. As ruas eram tranquilas, arborizadas e sem muito tráfego (Figura 112).

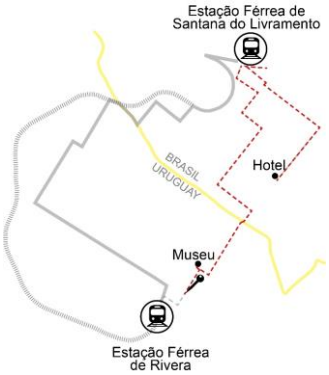
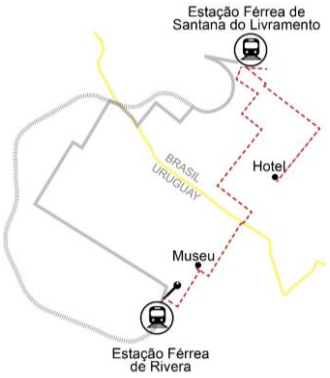


Figura 112: Rua arborizada em Rivera sem muito movimento. Fonte: Acervo da autora, 2019.

Em poucas quadras já estaríamos na estação. Sentia um misto de curiosidade para saber qual a sensação que aquele local me despertaria. De certa forma, começava a ficar mais aliviada, agora era a última estação que iria visitar, depois seria seguir pelos trilhos para finalizar a visita de campo.

---

possível incrementar o lanche com diferentes tipos de molhos e condimentos.



O final da rua indicava alguns indícios de que o cenário seria diferente. A quantidade de árvores diminuiu e o movimento ainda mais. Quando chegamos no final da rua, nos deparamos com um grande largo de asfalto com uma pequena rótula de concreto. Mais aos fundos uma edificação em pedra de areia (Figura 113). A primeira impressão que tive foi a de surpresa com a estação férrea. Esperava uma edificação "à altura das outras". A estação tinha características arquitetônicas diferentes da maioria das estações férreas que já conheci, que em geral, apresentavam toda sua grandiosidade através da arquitetura eclética, com suas fachadas ornamentadas e rica em detalhes construtivos.

Figura 113: Estação Férrea de Rivera/UY. Fonte: Acervo da autora, 2019.

A estação de Rivera tem uma arquitetura simplificada, mas não menos importante ou que a desfavoreça em relação às outras estações. Fiquei curiosa para entender o porquê dela ser diferente, por um tempo segui admirando-a, observando os materiais que compunham aquela edificação, as suas portas, janelas, luminárias e bancos.

O entorno da estação não era convidativo. O piso de asfalto gerava mais calor e haviam poucas árvores de pequeno porte para proporcionar um ambiente mais acolhedor. Sem movimento, tudo parado e silencioso. Somente nós três perambulando naquelas redondezas. Haviam poucas casas no entorno, e todas fechadas. Ao lado da estação tinha um grande galpão revestido com chapas metálicas com uma pequena placa informava: *Propried de A.F.E*[50].

Uma cerca percorria por todo o terreno, ia desde o galpão, passava por uma parte da estação e ia até o final da quadra. A estação de Rivera estava fechada, mais ao fundo havia um portão com uma campainha. O prédio fazia parte do complexo, mas ali parecia indicar que havia alguém morando, contendo algumas floreiras nas janelas e bancos em frente à edificação, aparentemente originais (Figura 114). A estrutura do banco era em ferro envelhecido, o acento e encosto de madeira, parcialmente danificados e com uma tinta verde igual às cores das esquadrias da estação (Figura 115). Um verde musgo bem contrastante com as pedras da fachada. Junto ao portão tinha uma campainha, aperto no botão na tentativa de conversar com o morador. Ninguém atende. Assim, seguimos explorando mais a estação e o complexo ferroviário.

[50] A sigla significa: *Administración de Ferrocarriles del Estado* (AFE), é a empresa estatal do Uruguay encarregada por operar o transporte e de realizar a manutenção da rede ferroviária uruguaia.

Figura 114: Vista da parte cercada da estação. Os bancos e as floreiras nas janelas indicavam que pudesse haver moradores. Fonte: Acervo da autora, 2019.

Figura 115: Janela da estação férrea de Rivera/UY. Fonte: Andrews Dubois Jobim, 2019.

A chegada do trem em Rivera ocorre pelo final do século XIX. A partir do ano 1884, o Estado elabora leis que auxiliam na proposta de inserir novos trechos ou ajustes no traçado existente, de maneira que contemple os principais povoados, incluindo todas as capitais dos departamentos uruguaios. Então, em 1891, o traçado da linha férrea chega a Tacuarembó e Rivera, região norte do país. Dessa forma, fortalece a importância e conexão com Montevideo, sendo um ponto de escoamento das mercadorias e de transporte de passageiros para outras regiões do país (MUSSO, 2004).

A proximidade entre os países, permitia que Santana do Livramento utilizasse com facilidade o porto de Montevideo para receber mercadorias oriundas da Europa. Elas entravam por Rivera e facilmente eram transportadas para a cidade brasileira. Cidades menos privilegiadas, uniram forçar até que o Ministério da Fazenda implantasse medidas que limitavam a expedição de guias emitidas por fiscais da fronteira (CAGGIANI, 1983).

Tal medida fez ressurgir o antigo contrabando de Rivera. Em outros tempos, Rivera já forneceu uma considerável quantidade de mercadorias para a Província. Dentre os produtos comercializados estão a erva mate, madeira de construção, banha, feijão, farinha e milho. A alternativa para combater o contrabando era o alfandegamento da Mesa de Rendas Gerais abaixando as tarifas aduaneiras. O Estado obrigava que o comércio deveria redirecionar o despache de mercadorias pelo porto de Uruguaiana. Tais transações não eram lucrativas para as cidades, pois os fretes eram caros, a viagem demorada, sem contar nos extravios que ocorriam com frequência no rio Uruguai (CAGGIANI, 1983).

A exportação da mercadoria era facilmente acessada até o porto de Montevideo, que apresentava um serviço de maior qualidade e mais barato em relação ao serviço brasileiro. Nesse sentido, a cobrança de taxas e a utilização do serviço de fretes que poderia ficar no Rio Grande do Sul, acaba favorecendo a economia uruguaia (PESAVENTO, 1980). Diante de todos esses fatores, é que surge a urgência de ampliação e conexão da malha ferroviária no RS, para suprir as demandas enfrentadas na exportação da produção.

Apesar da diferença de bitola entre Brasil e Uruguay, a relação econômica ocorria de um lado da cidade até o outro, seguindo o trajeto

do trem até a estação férrea do país vizinho. Assim, as estações criavam uma forte conexão entre os países, não só pelas questões econômicas, mas também sociais.

A partir do nosso encontro com a estação férrea de Rivera, era perceptível que a edificação estava em bom estado de conservação. A estação possuía apenas um pavimento, construída de pedra de areia, telhado de duas águas com telha francesa. As portas e janelas com verga reta, feitas com postigo em madeira e vidro, as luminárias de parede eram de ferro e os tons terrosos criavam um *link* com os bancos que havíamos visto anteriormente.

Na lateral da estação havia um pequeno portão aberto, decidimos seguir por ali e chegamos nos fundos da estação. Na plataforma de embarque avistamos vários elementos do período ferroviário, como o sino, bancos, um bebedouro, as arandelas e algumas placas informativas (Figura 116). A plataforma era extensa e os bancos acompanhavam o percurso. Havia uma placa indicando a sala do Chefe da Estação e mais adiante a Sala de Espera (Figura 117).

IMPROVED
PLATFORM LAMP
TILLEY & CO
BIRMINGHAM
ENGLAND

A. F. F.
COMO TESTIMONIO DE AGRADECIMIENTO A
LAS BRIGADAS CIVILES DE VOLUNTARIOS
RIVERENSES QUE, EN DENODADO Y EJEMPLAR
ESFUERZO, HICIERON POSIBLE LA REPARACION
DE LAS VIAS FERREAS DEVASTADAS POR LAS
CRECIENTES DEL MES DE ABRIL DE 1959.

ADMINISTRACION DE FERROCARRILES DEL ESTADO

Fig. 116

Figura 116: Montagem com elementos originais da estação férrea de Rivera/UY. Fonte: Acervo da autora, 2019.

Figura 117: Plataforma de embarque de passageiros. Fonte: Acervo da autora, 2019.

Cada elemento ainda estava onde deveria estar, compondo aquela ambiência. Um outro detalhe que me chamou atenção foi encontrar um cartaz em uma das portas da estação, nele informava os horários de funcionamento das viagens de trem (Figura 118)

Figura 118: Avisos fixados na janela da estação férrea. Fonte: Acervo da autora, 2019.

Questiono-me se as informações eram atuais. *Será que ainda funcionava o transporte de passageiros?* Do outro lado dos trilhos havia um galpão grande enferrujado, no mesmo estilo do que encontramos na parte da frente da edificação. Ao lado uma pequena casa com a porta aberta, um carro estacionado e um homem uniformizado mexendo no celular.

Observo-o por alguns instantes, tento ver se ele corresponde, para poder me aproximar. Ele era muito discreto, percebo que mal mexia a cabeça, mas seus olhos levantaram lentamente em nossa direção. Decido ir sozinha até lá. Fico pensando em como abordá-lo, como poderia iniciar a conversa. Vou me aproximando devagar, olhando para os lados e noto mais de perto uma locomotiva bem colorida nos trilhos. Ele me observa indo ao seu encontro, vestia uma camisa branca e calça azul marinho.

Aproximo-me para perto da sombra onde ele estava sentado e começo o diálogo contando sobre a pesquisa. Concordando com a entrevista, sento-me perto dele e pergunto qual a lembrança que ele tem ao se referir ao período ferroviário? De imediato ele responde que quando pensa no trem, vê a locomotora como uma evolução, pois antes funcionava à vapor e agora é à diesel.

Ele comenta que a principal conexão se dava entre Rivera à Montevideo, era uma viagem de 12 a 14 horas e que haviam suítes dentro dos trens. Sobre a estação férrea nos dias de hoje, ele diz: "Sí, eso es lo lindo, una cultura, una tradición uruguaya que ahora renació aún […] con las viajes de pasajeros".

A viagem de passageiros foi retomada em Rivera em março de 2019 e o caminho percorrido é até Tacuarembó (Figura 119), sob iniciativa do governo nacional. O trajeto acontece de segunda a sexta-feira, uma vez ao dia. Ele comenta que a duração da viagem é de duas horas, passa por um túnel e tem uma bela vista para os cerros. Durante o verão a viagem é mais frequente, pois tem um balneário em Tacuarembó, mas que mesmo assim, o local apresenta outros atrativos: "[...] igual como es muy turistico, este que hay uma estación abandonada, hay trenes antiguos, ahí la gente vá a conocer".

Figura 119: Trajeto do trem de passageiros de Rivera a Tacuarembó. Fonte: Mapa U.S. Central Intelligence Agency. Redesenhado e adaptado pela autora, 2021.

Peço mais algumas informações sobre o trem de passageiros (Figura 120), ansiosa para saber mais detalhes. Ele comenta que a capacidade do vagão é de setenta e seis passageiros, custa em média 200 pesos (o que equivale a aproximadamente 30,00 reais). Geralmente o trem vai com a metade da capacidade, ou um pouco mais, na primeira quinzena do mês e na segunda metade, reduz um pouco. No entanto, às vezes é preciso sair dois vagões, dessa forma, eles vão juntos, acoplados.

Figura 120: Trem de passageiros de Rivera, UY. Fonte: Acervo da autora, 2019.

Quando pergunto sobre o que acontece no entorno da estação, se há alguma movimentação e quem ocupa esses lugares? Ele afirma que são poucas pessoas. Às vezes a Intendência vem para prestar algum serviço. E sobre as moradias, ele diz que a maioria são da AFE, e que são alguns trabalhadores da empresa que moram ali. Ao questioná-lo se existe uma relação da estação férrea com o entorno, ele afirma:

> Sí, yo creo que sí. Por ejemplo, hay hasta una pizzería acá que se llama La Vieja Estación que es toda ambientada con el tema, y casi todos los días viene gente a tirar fotos, vienen cumpleañeras, casamientos, siempre hay alguno fotógrafo casi acá (transcrição da entrevista com o homem de 34 anos).

Quando lhe pergunto sobre o futuro da estação e do transporte ferroviário ele comenta: "Si. A me gustaría, sinceramente, una evolución. Tipo, los metro, algo más rápido, más

moderno [...] porque eso se acaba a 75/80km y a Montevideo es un viaje eterno". Eu pergunto se ele acharia interessante se houvesse uma conexão com o Brasil, e ele afirma que sim: "sería bueno". Ele comenta que alguns anos atrás, antes do trem de passageiros retornar, havia somente o transporte de carga, que levava cevada até Santana do Livramento e depois seguia através de caminhões. O uso de um transporte ferroviário mais rápido beneficiaria, principalmente, o transporte de carga:

> Primero que nada, las rotas, porque las condiciones que estaban con el tema de los ómnibus y camiones las rutas en el Uruguay son malísimas. Solo la 5 que es la única que le va bien. Entonces vamos a ser todos beneficiados. Porque hoy en día, vas a viajar a Uruguay y por ejemplo asalto hasta de armas. Una amortiguadora extravasas seguro, están hechas pedazos las rutas de Uruguay. Y se empiezas a conectar por ejemplo un tren asalto ya sacan los ómnibus del camino, y se pones cargas sacan los camiones también (transcrição da entrevista com o homem de 34 anos).

Já nos aproximando do final da entrevista, ele comenta que dentro da estação tem mais alguns objetos originais, como um "caja fuerte" (cofre) muito antigo, assim como um relógio da época dos ingleses. Eles que foram os responsáveis pela construção da estação férrea. Ainda comenta que o sino, ou como ele diz, "la campana" é um costume, e que ainda hoje eles tocam quando parte o trem.

Lamentei pelo dia da semana ser um sábado, estava ansiosa para fazer um passeio de trem. Seria uma ótima oportunidade para finalizar a pesquisa de campo, olhar a paisagem e experenciar um pouco da sensação de que tantos entrevistados comentaram. Não seria a primeira vez que andaria de trem, lembro que quando era criança fiz o passeio de Curitiba até Paranaguá, no Paraná (Figura 121). Eu tinha por volta de treze anos, fui com a minha família e lembro da aventura em andar de trem pela primeira vez. Passávamos por paisagens lindas, o trem percorria por alguns penhascos que me deixavam com medo, mas ao mesmo tempo fiquei encantada com aquele momento. A viagem foi incrível. Lembro que haviam cabines diferentes e que o preço da viagem variava conforme o vagão

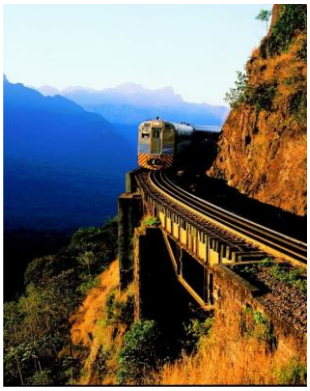


Figura 121: Passeio turístico de Curitiba a Paranaguá. Fonte: Foto Carlos Renato Fernandes. Link: http://www.turismo.pr.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=705

oferecesse maior conforto. Ainda recordo dos pacotes de chips de banana que vendiam durante a viagem, tinha no sabor doce e salgado. Fomos comendo e apreciando a paisagem. Recordo até hoje daquele momento, algumas coisas devo ter esquecido, mas jamais esquecerei daquela viagem de trem com gostinho de chips de banana.

Seria uma experiência incrível poder fazer esse trajeto de Rivera a Tacuarembó, mas infelizmente não seria naquele momento. Antes de nos despedirmos, comento sobre nossa intenção de ir caminhando pelos trilhos até a estação de Livramento, ele com um leve sorriso, solta um suspiro e diz que é longe, seria uma caminhada de quatro a cinco quilômetros. Pergunto se é seguro caminhar pelos trilhos e ele comenta que naquela direção, sentido Brasil, é sim. Mas caminhar pelos trilhos no sentido do Uruguay, ele não recomenda, pois é perigoso. Fala que acontecem alguns assaltos naquela região.

Agradecemos pelo conselho e por participar da entrevista. Tiramos mais algumas fotos e seguimos nossa caminhada, com a intenção de encontrarmos mais pessoas que pudessem conversar conosco, antes da caminhada pelos trilhos. Fomos nas residências próximas da estação, estavam fechadas e sem sinal de movimentação. Seguimos para a próxima, batemos palmas e nada. Ficamos parados por um instante. Os cachorros se aproximam latindo no portão, decidimos esperar para ver se alguém aparece. Depois de alguns minutos, surge um senhor no portão, falo sobre a pesquisa e ele nos convida para entrar em sua residência.

Estava muito quente e difícil de ficar abaixo daquele sol por muito tempo. Ele nos convida para sentar ao redor de uma mesa de jantar, logo atrás havia um pinheirinho e na mesa em que estávamos sentados, vários enfeites de natal. Antes de iniciarmos a conversa, ele nos comunica que não pode demorar, pois tem um compromisso em seguida. Afirmei que seríamos breves.

Largo meus equipamentos em cima da mesa e ele atento fica olhando para o gravador. Várias vezes. Pedi se poderia fazer algumas perguntas e gravar suas respostas para depois transcrevê-las. De imediato, ele responde: “gravar não”. Poderia conversar comigo, mas

não pode fazer nenhuma declaração gravada ou por escrito[51]. Achei estranho esse comportamento tão enérgico e, inclusive, queria entender o porquê do excesso de cautela. Eu disse que tudo bem, não iríamos gravar, somente conversar um pouco. Afinal, é do direito dele não querer documentar a entrevista.

Ele explicou que trabalha na rede ferroviária privada e que haviam exigências por parte da empresa, onde os funcionários não poderiam dar nenhuma declaração. Entendo o seu lado e não insisto. Em sua opinião o transporte de passageiros juntamente com o de carga ainda vai demorar para acontecer, por enquanto o uso está direcionado para o transporte de carga, por trazer maior retorno financeiro. Ele comenta que existe um projeto que está em execução para o transporte da celulose, interligando Brasil, Uruguay e Argentina.

Introduzo na nossa conversa questões mais pessoais, queria saber sobre o sentimento dele em relação ao transporte ferroviário, já que ele trabalha há anos no serviço. As suas respostas eram direcionadas somente à questão de trabalho, argumentos que envolvem o serviço, a economia e a rentabilidade que o transporte oferece. Talvez pelo fato de ser seu trabalho ainda nos dias de hoje, ele vê o transporte ferroviário apenas como um serviço prestado. O sentimento de saudosismo e até romantizado não ocorre para este senhor, porque a atividade não deixou de acontecer para ele. O sistema ferroviário faz parte de sua vida e de sua rotina. Não foi algo que ele viveu e acabou.

Aquela velha expressão: *a gente só dá valor quando perde*, claro que não podemos levar a expressão ao pé da letra, até porque isso varia de pessoa para pessoa. Mas percebo que muitas coisas em nossas vidas acabam entrando nesse contexto. Sentimos falta de algo quando não temos mais. Como nossas lembranças de infância, saudade de uma pessoa querida que já partiu, lembranças de lugares visitados e de momentos vividos. A saudade acontece por algo ou alguém distante de nós, e como para aquele senhor nunca deixou de ser o seu trabalho, o sentimento envolvido é muito mais racional do que sentimental.

[51] As informações relatadas nesse encontro foram através de uma conversa informal, documentada no diário de campo.

Esse encontro me desestabilizou, pois me trouxe o outro lado da história, que não tem a ver com a romantização do período ferroviário, das recordações, lembranças e momentos vividos. Para ele, o trem é uma questão econômica, faz parte do sistema capitalista e da relação de poder, lucro, economia de mercado. Existe um vínculo forte entre sua vida e a empresa onde ele presta o serviço, inclusive no cumprimento de regras, como a de não dar entrevistas. E na verdade, o que eu queria ouvir era o lado sensível daquele senhor, e não sobre a empresa. *Bom, paciência!* A partir desse diálogo informal consegui perceber como ele vê o transporte ferroviário e o como isso está contextualizado em sua vida.

Estava na hora de seguir, não queríamos nos prolongar na conversa para não atrapalhar o compromisso dele. Partimos. Só conseguimos uma entrevista documentada, queria escutar mais pessoas, mas estava difícil encontrar alguém. Voltamos até a rua anterior à estação. Na esquina haviam algumas residências e uma delas estava com a porta aberta. Fomos até lá, um senhor de mais idade sentado no sofá, ele tinha uma parte da perna amputada, aproximamo-nos o suficiente, mas sem invadir a porta de acesso da casa. Ao falar sobre a pesquisa, ele resmungou algo que não entendemos e fez sinal apontando para a cozinha, como se devêssemos nos dirigir a outra pessoa. Em alguns instantes aparece um homem magro na porta, com vários anéis nos dedos e tatuagens pelo corpo. Comentei da pesquisa sobre a estação férrea. O espanhol dele era difícil de ser compreendido, me disse que era de Montevideo e fazia poucos meses que eles estavam morando naquela casa. Tento introduzir um pouco mais sobre o assunto, mas sinto que a conversa não estava fluindo. Decido não insistir, o clima também não estava bom. Agradeço pela atenção e me despeço.

Já estava cansada de tantas tentativas frustradas, o clima quente e a exaustão tomavam conta, e ainda precisávamos fazer o trajeto do trilho do trem de Rivera a Santana do Livramento. Decido tentar uma última entrevista, caminhamos mais uma vez em direção à estação. Batemos palma... chamamos... e nada. Insistimos, até que um senhor aparece na porta perguntando o que queríamos. Não estava com um semblante muito amigável, era visível que nossa presença o incomodava. Comecei a falar sobra a pesquisa e ele me

analisa, olha para a câmera pendurada em meu pescoço e para o gravador na minha mão. Eu finjo que não percebo e sigo falando, já me adiantando explicando o tipo de perguntas que iria fazer, que seriam perguntas pessoais a respeito do sentimento dele em relação ao transporte ferroviário. Ele segue olhando para o gravador e me pergunta se eu iria gravar? Digo que se ele concordar, gravaria a conversa. Na mesma hora ele recusa, explicando que estão proibidos de fazer qualquer declaração.

Tento explicar que seria para a universidade, não seriam perguntas que comprometeriam ele ou a empresa. Mas não adianta, ele seguiu recusando. Tudo bem, falei que não gravaria e larguei o gravador em um canto, ele seguiu observando o gravador para ver se realmente eu não havia ligado. Perguntei então se ele concordaria somente em ter uma conversa, dessa maneira, ele concorda[52].

Ele ficou muito desconfiado conosco e seguia com um semblante sisudo. Este senhor também é funcionário da empresa privada e vê a ferrovia como uma prestadora de serviço que gira a economia. O assunto somente se desenvolvia entorno das questões práticas envolvendo o transporte de carga, nossa conversa não foi adiante, percebo que ele falava o mínimo possível, visivelmente incomodado. Desse modo, decidimos não insistir, agradecemos pela atenção e saímos.

Em frente à estação, ainda havia mais uma residência que estava fechada e com algumas propagandas políticas na varanda. Fomos desacreditados que alguém nos atenderia. Dito e feito. Decidimos sentar embaixo de uma pequena árvore para descansar, tinha pouca sombra, mas já ajudava. Tomamos água e decidimos encerrar a busca por entrevistas. Lembro da Laís comentando enquanto me lamentava sobre o insucesso com as entrevistas: “Não darem entrevista, também é um resultado”. É verdade, nem sempre as coisas saem do jeito que planejamos, fui com a intenção de conseguir pelo menos três entrevistas em cada cidade visitada, em Rivera consegui uma. Mas as recusas também fazem parte do processo.

[52] As informações relatadas nesse encontro foram através de uma conversa informal, documentada no diário de campo.

Hora de seguir o caminho pelos trilhos até a estação de Livramento e depois retornar para o hotel. Estava chegando ao fim a pesquisa de campo. Confesso que fiquei aliviada por isso, todo o processo – desde a programação até os perrengues e correria da viagem – havia me desgastado, estava cansada de toda função. Recuperado o fôlego, decidimos seguir.

Agora tínhamos que decidir: seguimos pelos trilhos ou não? O Eduardo e a Andrea já haviam nos alertado sobre a região, aconselhando-nos a não seguir. Também havíamos perguntado para os dois senhores que não aceitaram fazer as entrevistas, eles também falaram para não irmos por lá, iríamos ser assaltados. Eles ainda nos contaram que quando passa o trem de carga era preciso ter um cuidado redobrado, pois a carga poderia ser saqueada. E nós, a pé, seria mais fácil ainda eles nos assaltarem. Entretanto, o rapaz que realizou a entrevista disse em um dos sentidos do trilho não deveríamos ir, mas que para o outro lado, em direção à Santana do Livramento era mais tranquilo.

Eu estava em um grande dilema: tínhamos quatro opiniões contra e uma a favor. A minha vontade era de seguir, mas estava insegura. Pergunto para a Laís e o Andrews o que eles achavam sobre isso e eles me respondem que fariam o que eu quisesse, iriam me acompanhar. Resolvemos tentar, combinamos que caminharíamos em direção aos trilhos, mas que “sentiríamos” o trajeto. Caso nos sentíssemos em perigo, iríamos contornar. Vamos caminhar seguindo nossa intuição.

Era uma aventura. Sentia-me um tanto confusa, insegura e na certeza de que deveria confiar na minha intuição. *E será que minha intuição “me avisaria” se estivéssemos em perigo? Quais seriam os sinais que meu corpo deveria seguir?* Nesse momento, sentia-me um pouco como a Alice no País das Maravilhas. Na obra, a personagem Alice se encontra perdida em um outro mundo, ela é movida pela sua curiosidade que constantemente a fazia se questionar das consequências de suas atitudes. A menina se sente confusa diante de tantos acontecimentos, questionando-se:

> Eu sabia muito bem quem eu era, mas agora, depois de ter mudado de tamanho tantas vezes, não sei direito quem sou [...] é que muitas coisas

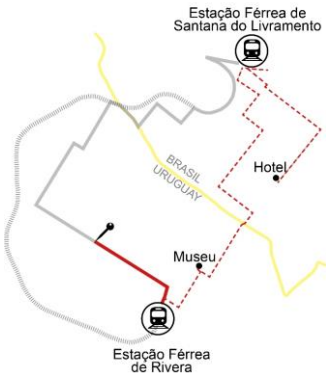
> estranhas estão acontecendo (CARROLL, 2010, p.11)

A desorientação de Alice tem a ver com a própria experiência diante do acontecimento. Não se refere a uma dúvida externa, mas uma estrutura objetiva da experiência em si, uma vez que ocorre nos dois sentidos e ao mesmo tempo, retaliando o sujeito diante dessa dupla direção (DELEUZE, 1974).

A confusão mental se constitui de uma consciência existencial, que nos faz questionar sobre o que está diante de nós. Desta forma, “a desorientação devolve o indivíduo ao espaço existencial, bruto, indiferenciado. É o estado *no* ser que desconjuga a relação espaço-tempo, jogando-o no abismo dos sentidos” (FUÃO, 2004, n.p.).

É nesse caminho, que eu me via. Com um certo medo e insegurança daquilo que está por vir e ainda não sabendo se minha intuição poderia “falhar”. Seguimos. Fomos caminhando pela Avenida Brasil, era uma rua larga com comércios, serviços e moradias. Um uso bem diversificado e movimentado. Não estávamos apreensivos, aparentemente a rua era tranquila, circulando carros, ônibus e haviam crianças brincando na calçada. A avenida era extensa, seguimos reto até encontrarmos a linha do trem.

Após uma longa caminhada, cada vez menos são vistos comércios e serviços, o que acaba afetando a circulação de pessoas por ali. De longe avistamos no topo de uma ladeira um quartel, ocupando quase toda quadra, um local mais alto e com uma vista privilegiada de parte da cidade. Em seguida havia uma descida e uma curva (Figura 122). Não conseguíamos enxergar o que acontecia mais adiante. Como naquela região o movimento era menor, decidimos parar por um momento e avaliar se seguiríamos ou não.



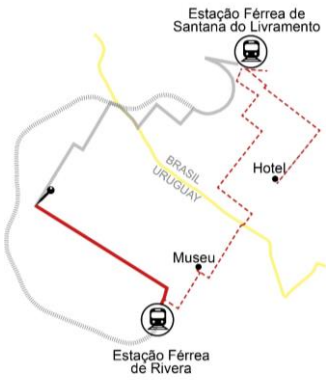


Figura 122: Trecho do trajeto onde não se via além da curva. Fonte: Acervo da autora, 2019.

A minha preocupação era de nos colocar em perigo, não sabíamos o que aconteceria no final daquela curva. A outra preocupação era referente aos equipamentos da universidade, estávamos com três câmeras profissionais e dois gravadores emprestados, seria um grande problema se fossemos assaltados, sem contar que perderia o material de um dia inteiro de trabalho para a pesquisa. Decidimos não arriscar. Havia uma força, por medo, incerteza, uma preocupação maior que nos fez virar à direita e seguir por outro percurso. Os trilhos estavam logo à frente, mas algo me afastava de lá. Tomamos a decisão juntos e acho que todos respiraram aliviados por termos feito isso.

Diante desse acontecimento no plano da experiência, resgato o conceito de ritornelo de Deleuze e Guattari (1997), que trata sobre o agenciamento territorial. Quando os autores trazem o conceito do ritornelo, parte-se do entendimento que ele é constituído por três aspectos que estão interligados entre si: *ora, ora, ora*. Ora o acesso do caos atinge a um limiar de agenciamento territorial, o que chamamos de componentes direcionais. Ora ocorre uma organização do agenciamento, o que chamamos de componentes dimensionais. Ora afasta-se do agenciamento territorial e alcança outros agenciamentos ou ainda outros lugares, são componentes de passagem ou de fuga. São três aspectos do ritornelo que se afrontam:

as forças do caos (infra-agenciamentos), as forças terrestres (intra-agenciamentos) e as forças cósmicas (inter-agenciamento).

A partir do caos nascem os *Meios* e os *Ritmos*. Os meios se relacionam e se mesclam uns com os outros, cada meio é constituído por um componente. Os meios são vibratórios e remetem-se a outros meios, sendo definidos por um código de repetição periódica. O código é um modo contínuo de transcodificação ou de transdução, ou seja, é a maneira como um meio serve de base para o outro, ou ainda, como um meio se estabelece, altera ou dissipa no outro. É nessa dinâmica que se encontra uma abertura ao caos, como forma de ameaça ou intrusão. A revanche dos meios ao caos, é formado pelos *Ritmos*.

A semelhança entre o caos e o ritmo é o entre-dois (ritmo-caos ou caosmo). É o que está *entre meios*, por exemplo: entre o amanhecer e o anoitecer, entre o natural e o artificial, entre a planta e o animal, sem que isto seja uma progressão necessariamente. É neste entre-dois que o caos se torna ritmo, desde que ocorra a passagem transcodificada de um meio para outro. O ritmo não tem relação com cadência, pois trata-se do *desigual* ou *incomensurável*, que está em constante transcodificação. Que atua em instantes críticos ou liga meios a outros meios. Não se trata de operar em espaço-tempo homogêneo, mas sim em blocos heterogêneos.

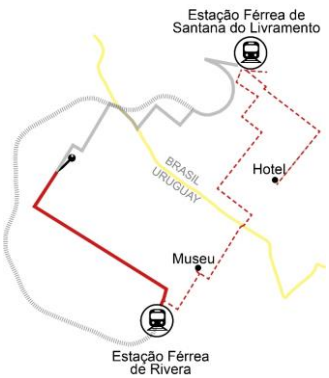
De fato, o *território* não é um meio, nem ritmo ou uma passagem entre meios, mas refere-se ao produto de uma territorialização dos meios e dos ritmos. O território dispõe de diversos meios, porções exteriores, interiores, intermediárias, de domínio, de segurança, de zonas neutras, hostis e assim por diante. O território só existe no instante que os componentes de meios transpuserem do direcional para o dimensional, ou seja, deixando de ser funcional para ser expressivo. Os autores citam o exemplo da cor, que pode ser de um peixe ou pássaro, a cor faz parte da membrana do animal que está relacionada com questões hormonais, mas ao mesmo tempo, ela tem sua função: seja para atração sexual, para fugir, para atacar. Neste momento ela se torna expressiva, pois alcança uma marca territorializante.

Quando o ritmo se torna expressivo, há territorialização. Trata-se de um automovimento das qualidades expressivas, que descobre uma objetividade no território delineado por elas, assim como

acontece com a cor dos peixes de recifes de coral. No entanto, existem os *contrapontos territorias*: quando as qualidades expressivas estabelecem pontos que tomam em contraponto as circunstâncias do meio externo. Existe uma autonomia nesses pontos ou contrapontos, como a água da chuva que cai, a aproximação de um inimigo, o sol que nasce ou se põe. As relações entre as matérias apresentam uma autonomia na própria expressão. E os motivos e contrapontos territoriais examinam as potências do meio, sejam elas interiores ou exteriores.

O ritornelo caminha em direção ao agenciamento territorial, acopla-se nele ou retira-se dele. No estado do intra-agenciamento tem-se uma complexa e importante organização, pois compreende o agenciamento territorial com as funções agenciadas. Reúne um conjunto de componentes heterogêneos, atinge materiais, cores, cheiros, sons até os diversos agenciamentos que entram num motivo. Já o estado do inter-agenciamento vai além da passagem de um agenciamento territorial a outro, implica em atingir um outro plano: o do Cosmo. As forças territorializadas não são mais ligadas às forças da terra, mas reencontradas ou liberadas de um Cosmo desterritorializado, por exemplo, “quando o canto dos pássaros dá lugar às combinações da água, do vento, das nuvens e das brumas” (DELEUZE; GUATTARI, 1997, p. 120).

Dessa forma, um território está em constante via de desterritorialização, pelo menos em frequente potencial, com a intenção de atingir outros agenciamentos, mesmo que esse outro agenciamento opere uma reterritorialização (DELEUZE; GUATTARI, 1997). Assim, diante daquele momento, em que nos víamos estáticos e afetados no topo da rua, não conseguíamos olhar mais adiante, saber o que encontraríamos após a curva e nos sentimos forçados a recuar. Havia uma força de desterritorialização atuando naquele território, uma força que vinha em nossa direção e nos impedia de continuar. Seguimos por outro caminho ao invés de encará-la, na tentativa de encontrar um território menos hostil.



Com o mapa na mão, vimos que mais adiante havia outra rua maior, a Rua Paysandú, talvez ela tivesse mais movimento. Decidimos seguir naquela direção e então, tentaríamos novamente pegar à

esquerda e ir em direção aos trilhos. Enquanto isso, seguimos por uma rua mais estreita, asfaltada com uso predominantemente residencial.

Entre cada cruzamento de rua, olhava para à esquerda em direção aos trilhos, para ver se conseguia avistá-los mesmo que distante. Não era possível enxergar, mas imaginava que eles estavam perto, próximos da vegetação (Figura 123).

Figura 123: Rua perpendicular ao trilho do trem. Fonte: Acervo da autora, 2019.

O registro era somente com a câmera, não conseguia avançar naquela direção. Acredito que estava afetada pelos alertas sobre a região, e ainda, não conseguia ver muito além e estava em um outro lugar, outro país. Eram coisas que passavam pela minha cabeça, quem é de lá, sabe que somos estrangeiros. *Então seriamos um alvo em potencial para acontecer algo ruim?* Fomos alertados para não caminharmos naquela direção e sentimos esse medo no local. Bom, não queríamos arriscar, já estávamos andando por uma região com menos movimento, lugares não turísticos de Rivera, seria arriscado irmos além.

Seguindo pela rua estreita, avistamos um bar aberto e decidimos fazer uma pausa para beber alguma coisa. O bar era adaptado, nos fundos a moradia e no cômodo da frente o bar. Fomos atendidos por meio de uma janela gradeada, do lado de fora do estabelecimento. Confesso que achei estranho aquilo, era um sábado à tarde e se o dono do bar atende através de uma grade, é porque não se sente seguro em abrir o bar para as pessoas entrarem. Para mim

foi um sinal de alerta e pensei que nossa decisão tivesse sido assertiva.

Seguimos nossa caminhada, a rua estava praticamente vazia, quando avistamos mais adiante dois rapazes caminhando em nossa direção. Eles estavam com uma garrafa grande de cerveja e vinham bebendo direto do gargalo, se revezando. Fixaram os olhos em nós. E nós neles. Falei para o Andrews e para a Laís, vamos seguir caminhando, vamos tentar não demonstrar medo. Não conseguia parar de encará-los, parecia que eu precisava estar atenta a qualquer tipo de movimentação que eles poderiam fazer. Todos os equipamentos e materiais de campo estavam na mochila, deixei apenas uma das câmeras no bolso, para que ficasse à mão para fotografar o trajeto de vez em quando.

Estava nervosa com aquela situação, quanto mais nos aproximávamos deles, mas meu estômago embrulhava. Eu seguia conversando, mas não conseguia prestar atenção em outra coisa a não ser nos olhares deles. *Será que seriamos assaltados? Tentariam nos agredir com a garrafa? O que faríamos? Corremos?* Caminhávamos pelo meio da rua e eles também, nós conversando e eles também. Aos poucos fomos nos aproximando até que cruzamos por eles, meu corpo gelou, mas segui caminhando com a sensação de que a qualquer momento seríamos abordados. Passamos, ainda sentia um desconforto, mas sigo a caminhada sem olhar para trás.

Sentia que havia esquecido o porquê de estar em Rivera, não conseguia voltar minha atenção para a pesquisa, pensava em nossa segurança e me sentia desconfortável com a situação. Tento me acalmar, pois em seguida estaríamos na Rua Paysandú, fico na esperança de que haja um maior movimento no local e, quem sabe, criarmos coragem para chegar mais próximo dos trilhos. Faltava uma quadra para chegarmos lá, na esquina havia uma edificação maior, parecia ser uma antiga residência comercial, pois apresentava vários vãos de acesso na fachada. Do lado de fora, estava uma bicicleta encostada na casa (Figura 124).

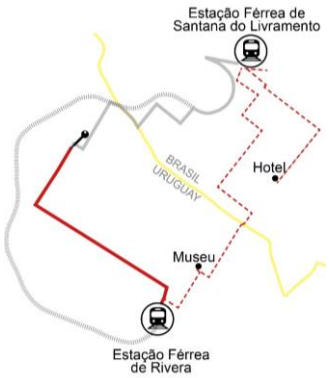


Figura 124: Casa da esquina com a bicicleta encostada na parede. Fonte: Acervo da autora, 2021.

Estávamos quase na esquina quando aparece um rapaz em frente a edificação e fica nos observando. Passamos, e ele nos fala algo sobre a casa, mas não entendemos. Respondo que ela era bonita, mas logo desvio o olhar para não dar muita conversa. Seguia com medo, insegura e angustiada com tudo. O olhar daquele rapaz não parecia amigável, ele certamente sabia que não éramos dali, talvez por isso tentou puxar alguma conversa para ouvir nosso idioma. Caminhava apressada, estava com vontade de sair o quanto antes daquelas ruas vazias. O nervosismo falava mais alto, acredito pelo acúmulo de tensão que carregávamos durante todo o trajeto.

Chegando na esquina encontramos duas mulheres sentadas na calçada conversando. Não penso duas vezes e caminho naquela direção, para mim foi um instinto de proteção. Aquela típica cena de cidade pequena, onde as pessoas colocam suas cadeiras na calçada para conversar e olhar o movimento da rua. Como afirma Detoni (2018) a calçada, assim como as varandas e jardins, funciona como a sala de estar da casa, um local propício para encontrar com a família, amigos e vizinhos, um local de acolhimento, um local de encontro.

Na minha cidade natal, Teutônia[53], também é frequente essa prática, especialmente nos dias de verão. Os moradores sentam na

[53] Teutônia situa-se no Vale do Taquari, na região central do estado Rio Grande do Sul e possui uma população estimada de 34275 habitantes (IBGE, 2021).

varanda de casa, com uma cadeira de praia e tomam chimarrão em família. De vez em quando, passa algum conhecido ou familiar que se aproxima para uma conversa ou participar do ato de confraternização. A varanda de casa é uma local para ver e ser visto, cumprimentar quem passa pela rua e trocar uma palavra ou outra com os vizinhos, amigos ou conhecidos.

Assim que eu vi as duas senhoras sentadas em suas cadeiras na calçada me senti acolhida. Foi um movimento natural chegar próximo delas, cumprimentamos e ficamos parados por um momento na calçada, cerca de uns três metros de distância. Precisávamos fazer uma pausa. Parar e recuperamos o fôlego. Careri (2017) comenta que tão importante quanto o caminhar é também parar, a parada faz parte do caminhar. Pode ser entendida como um momento de reflexão, de um retornar a si, e ainda, uma forma de tomarmos o nosso lugar.

Parar e respirar diante de tudo que havíamos passado, como se tivéssemos saído de uma tempestade e estivéssemos em um lugar mais seguro. Ficamos atentos para ver se o rapaz não estaria nos cuidando, mas não vimos sinal dele. Ele havia pego sua bicicleta e saído. Em vários momentos fiquei me questionando se não estaria julgando o rapaz da bicicleta e os rapazes da garrafa de cerveja injustamente. Afetada pelos meus medos e inseguranças, qualquer pessoa que via na rua, principalmente se fosse do sexo masculino, me causava pânico[54].

Estávamos na Rua Paysandú, aquela que seria a esperança de ser uma rua mais movimentada e que nos traria mais segurança para seguirmos. Não foi nada disso que encontramos. A rua era um pouco mais larga, mas o movimento seguia igual como as outras. Precisávamos decidir nosso caminho e, mais uma vez, tomarmos uma decisão: *pegamos a esquerda em direção aos trilhos ou à direita em direção à linha de fronteira?* Ficamos imobilizados por alguns minutos,

---

[54] Segundo a Organização Mundial da Saúde (OMS) em média uma a cada três mulheres (35%) em todo o mundo sofreram violência física e/ou sexual por parte do parceiro ou de terceiros durante a vida. Sendo que 38% dos assassinatos de mulheres em todo o mundo são cometidos por um parceiro masculino. O estudo ainda aponta que a violência de gênero está acontecendo cada vez mais cedo, onde 25% das adolescentes e jovens entre 15 e 24 anos, relataram terem sofrido algum tipo de violência. Para mais informações, acessar a matéria completa, disponível em: https://www.paho.org/pt/topics/violence-against-women. Acesso em: 09 jul. 2021.

não conseguíamos decidir em qual direção seguir. *Agimos pela razão – seguir à esquerda – ou pela emoção – seguir à direita?*

Acontece que minha razão estava completamente afetada pelos acontecimentos, estava 100% pendendo para o caminho menos arriscado, que na minha percepção, seria ir em direção à linha de fronteira. Conversamos e optamos em desistir dos trilhos. Havia uma força que nos bloqueava, e cada vez mais nos afastava daquela direção. Seguimos nossa intuição, aquele sinal que esperava receber, eu entendi que veio naquele momento. E me trouxe um grande alívio.

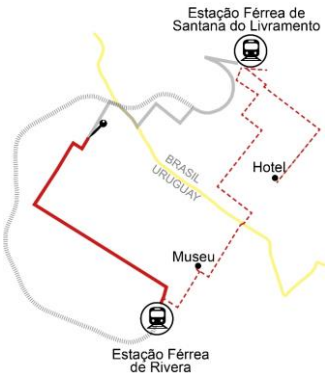
Estávamos agindo em conjunto, a melhor decisão era seguirmos juntos e num consenso. Trago uma passagem do livro *Ensaio sobre a cegueira*, de Jose Saramago (2017), quando em um dia normal na cidade, uma pessoa perde a visão instantaneamente, e aos poucos, toda a população passa pela mesma situação. Estes então são levados à um antigo manicômio para ficar em quarentena, até que descubram a origem da cegueira coletiva. No momento de caos completo, eles se libertam e a porta que os separava do mundo não existe mais. As pessoas se sentem assustadas e não sabem para qual direção seguir.

Dessa forma, elas se mantêm juntas e seguem “apertados uns contra os outros, como um rebanho, nenhum deles quer ser a ovelha perdida porque de antemão sabem que nenhum pastor os irá procurar” (SARAMAGO, 2017, p. 211). A situação faz com que eles se unam em pequenos grupos para tomar algumas decisões: do que fazer, qual o melhor momento e para qual caminho seguir? Alguns tentam resgatar na memória o lugar de suas casas, mas de nada adianta, pois a memória vai mostrar apenas a imagem do local, mas não os caminhos que os levam até lá.

Os personagens do livro não sabiam por onde seguir, pois estavam cegos. Nós nos sentíamos perdidos também, e mesmo com a ajuda da visão sentíamo-nos assustados. Estávamos em um lugar desconhecido, caminhando por regiões mais afastadas da concentração de pessoas, e sabíamos que se seguíssemos em direção à fronteira, encontraríamos um local com maior movimento e que nos sentíssemos mais seguros. E mesmo que a proposta era caminhar pelas “dobras” da cidade, ou seja, os lugares menos visados, queríamos encontrar o movimento.

Alguns territórios, como os de região de fronteira, são compostos por um conjunto de linhas estratificadas, suscetíveis a se transformar e produzir novos *signos territoriais.* O rompimento desses signos gera uma força, uma linha de fuga, que promove a desestabilização e confronto com o meio externo – uma desterritorialização. Altera-se da zona de estabilidade para a zona do alerta, mas que retorna a acalmar quando o perigo dissipar. Num segundo momento, cria-se um novo movimento, uma nova linha de fuga que surge após o acontecimento e que serve de amparo (associações) diante às novas experiências exteriores que virem a surgir – uma reterritorialização (DELEUZE; GUATTARI, 2011).

Os movimentos denominados de "linha de fuga" são os que escapam para um território outro, envoltos no plano da experiência, onde ocorrem mutações (ZOURABICHVILI, 2004). Como reconhecem os autores Deleuze e Guattari (2011, p. 91): "De uma maneira ou de outra, o animal é mais aquele que foge do que aquele que ataca, mas suas fugas são igualmente conquistas, criações".



E nesse caminho, como animais amedrontados, fugimos dali. Fomos em direção aos lugares da cidade em que possamos nos sentir fora da zona de perigo, se é que elas existiram além da nossa imaginação. *Estávamos realmente em perigo? Ou ficamos assustados com os relatos, conselhos e já fomos preocupados ao percorrer o trajeto?* Fiquei afetada de tal forma, que não vinha mais nada à minha cabeça, só queria enxergar "gente", ver os comércios de portas abertas, os pontos de serviços da cidade e as pessoas circulando pelas ruas.

Avistamos um mercado à frente, qualquer emergência poderíamos correr para lá. Fomos observando o movimento das ruas, guiados pela nossa intuição. Seguimos a caminhada em linha reta, aos poucos, meu corpo começa a aliviar as tensões e me sentia mais tranquila na medida em que nos aproximávamos da linha de fronteira.

Observo mais pessoas pelas ruas, pego a câmera fotográfica que estava no meu bolso para registrar o momento. Tento ligá-la, mas não funciona. Percebo que a bateria tinha acabado. Pego a segunda câmera e a bateria estava quase no fim, a terceira câmera na mesma situação. Que azar. Já estávamos o dia inteiro na atividade e as três câmeras com a bateria no fim. Ainda tínhamos um trecho para percorrer, recém cruzamos a fronteira (Figura 125).

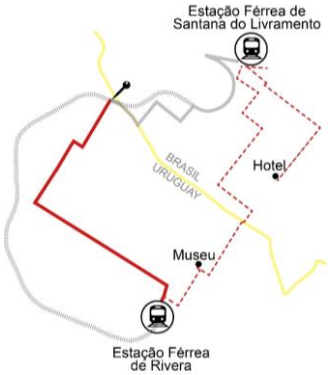


Figura 125: Encontro com a linha do trem próximo à linha de divisa entre Brasil e Uruguay. Fonte: Acervo da autora, 2019.

No asfalto conseguíamos avistar o trilho do trem, ao lado uma placa sinalizando o cruzamos da linha, indicando *cuidado trenes*. Mais ao fundo um outro cruzamento, a Avenida Tamandaré que faz a divisa entre os países Brasil e Uruguay. Já respirava mais aliviada por estar próximo do Brasil e que, finalmente, encontramos o trilho do trem. Paramos um pouco para fazer o registro, antes que a bateria da câmera acabasse de vez.

A figura 126 mostra o sentido dos trilhos em direção à Rivera, no Uruguay. Os temidos trilhos que eu não consegui percorrer, que ao longo de todo trajeto só me fizeram afastar dele e agora estava parada em cima para registrar a vista naquela direção. No outro sentido (Figura 127) o início dos trilhos em direção à Santana do Livramento, no Brasil. Não tinha ideia do que nos aguardava, mas não queria desistir, tínhamos que tentar, mais uma vez.

Figura 126: Linha do trem em direção à Rivera/UY. Fonte: Acervo da autora, 2019.

Figura 127: Linha do trem em direção à Santana do Livramento/BR. Fonte: Acervo da autora, 2019.

Esses foram os últimos registros com as câmeras, resolvemos recorrer à câmera do celular, nossa única opção naquele momento. Cruzamos a fronteira e observamos o caminho à nossa frente, já estávamos perto do fim. No lado brasileiro o trajeto parecia ser mais curto, cheio de trechos sinuosos, mas menores (Figura 128).

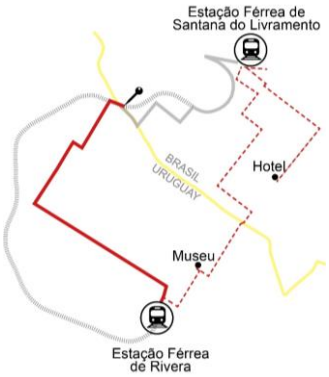
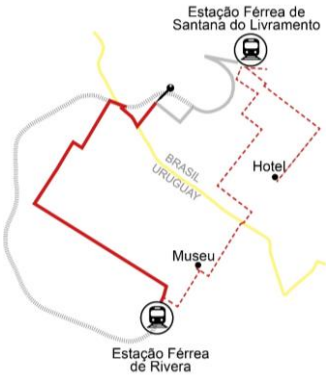


Figura 128: Trilhos do trem no lado brasileiro. Fonte: Lais Dellinghausen Portela, 2019.

Havia muito lixo na volta, um grande muro com uma cerca elétrica de um lado, e do outro uma área com maior vegetação e que dava para os fundos de algumas residências. Não parecia um lugar muito convidativo para caminhar, mas resolvemos dar alguns passos para ver o que encontraríamos. Logo adiante havia uma cerca



bloqueado o trajeto. Decidimos voltar e seguir pela avenida até conseguirmos retornar para os trilhos. Fizemos uma breve parada no posto de gasolina e depois seguimos.

Apesar de estar um pouco desapontada, estava me sentindo mais tranquila em percorrer pelo lado brasileiro, dava a sensação de um lugar familiar. Na próxima esquina, pegamos à esquerda em direção aos trilhos, no entanto não conseguimos acesso até o local. Seguimos contornando em algumas quadras até que finalmente encontramos uma curva acentuada que conduzia aos trilhos de trem (Figura 129).

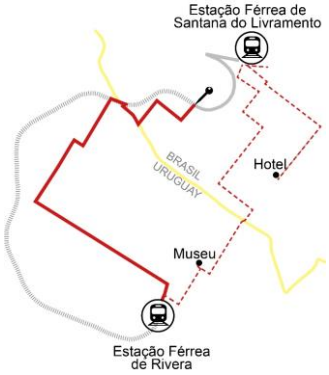
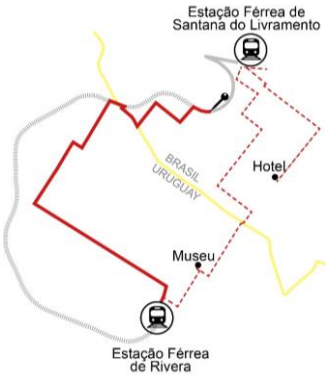


Figura 129: Estrada de terra por onde seguiam os trilhos do trem. Fonte: Lais Dellinghausen Portela, 2019.

Os trilhos seguiam pela estrada de terra, parcialmente soterrados. Vimos algumas pessoas circulando e decidimos arriscar caminhar por aquele lugar também. A cada passo que nos aproximam da estação férrea de Santana do Livramento, o cenário começa a mudar. Menos casas no entorno, mato alto pelos trilhos e algumas ocupações adjacentes ao trajeto. Observo uma mulher se aproximando de uma das casas, vou em sua direção e pergunto se conseguiríamos chegar até à estação caminhando pelos trilhos? Ela afirma que sim e garante que o trajeto é tranquilo.



Não pensamos duas vezes e seguimos nossa caminhada, apesar de toda vegetação que circundava aquele cenário, sentia-me segura com o trajeto (Figura 130). Todo o medo e aflição que havíamos passado, não fazia mais parte de mim agora. Estava cada vez mais ansiosa para encontrar a estação de Livramento.

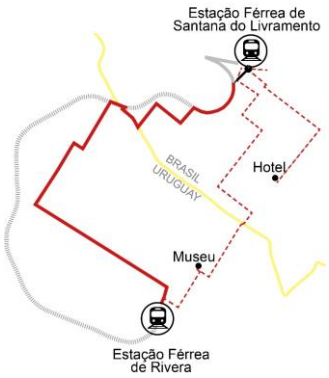
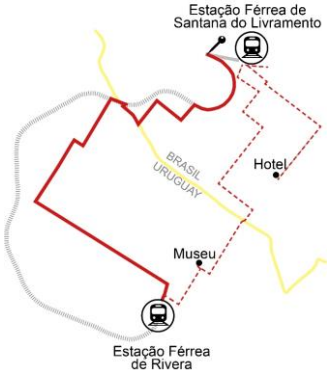


Figura 130: Vegetação entre os trilhos do trem no lado brasileiro. Fonte: Lais Dellinghausen Portela, 2019.

Chegamos em um ponto com diversas ramificações, os trilhos se cruzam e ficamos na dúvida em qual caminho seguir. De longe, não dava para avistar a estação férrea, tento localizar a palmeira alta na praça triangular em frente à estação, como um ponto de referência na paisagem, mas não a encontro.

Seguimos por um caminho, àquele guiado por nossa intuição. Ao nosso lado várias chapas metálicas enferrujadas formando uma barreira física e visual. Nos sentimos perdidos. *E agora? Justo no final do trajeto fomos nos perder? Voltamos ou caminhamos mais um pouco? Será que tem saída no meio desse matagal todo?*

Parece que não havia sentido seguir por aquele caminho, perdi o senso de direção completamente. Haviam muitos trilhos pelo chão, o que acabava me deixando mais confusa. Se ao menos eu conseguisse enxergar uma parte da estação ou, até mesmo, o topo da palmeira, saberia em qual direção seguir.



De longe, avistamos um senhor com um engradado de cerveja apoiado em uma bicicleta, ele vinha caminhando pelos trilhos no sentido contrário ao nosso. Estávamos só nós lá. Fomos em sua direção e perguntamos se havia alguma saída, pois queríamos chegar na estação. Ele nos tranquiliza e diz que sim, era só contornar o muro que chegaríamos até o local. Fico mais aliviada e seguimos sua orientação.

De fato, não estávamos longe. Era só contornar o muro feito de chapa que em seguida avistamos a estação férrea de Santana do Livramento (Figura 131). *Que alegria!* Estava feliz e aliviada por termos finalizado o trajeto. Uma caminhada cheia de emoções e pincipalmente de muito desconforto. Depois de percorrermos 14,6 quilômetros, abaixo de sol forte e temperatura alta, havíamos finalizado mais uma etapa da pesquisa.

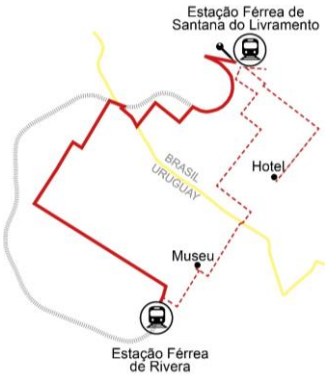


Figura 131: Final do trajeto, ao fundo a estação férrea de Santana do Livramento/BR. Fonte: Lais Dellinghausen Portela, 2019.

A foto ficou embaçada, mas o registro precisava ser feito. A cerca feita com chapas indicava a direção que deveríamos seguir, os trilhos novamente davam um rumo e à frente avistávamos uma parte da estação férrea. Encerro a missão enquanto arquiteta-urbanista-cartógrafa que explora os territórios do abandono. Chegou a hora de retornar ao hotel. Decidimos fazer o mesmo caminho de antes na área urbana da cidade, para não ter risco de nos perdermos, só queríamos um bom banho e descanso. A partir desse momento, encerra-se a coleta de dados sobre o abandono das estações férreas na fronteira Brasil-Uruguay.

Primeiras impressões | indissociabilidade cartográfica

Os acontecimentos em Santana do Livramento e Rivera me afetaram antes mesmo de estarmos no território da fronteira. Ainda nos preparativos da viagem sentia uma certa insegurança de como tudo aconteceria. Tínhamos duas pesquisas para contemplar, assim o cronograma precisava ser planejado de forma que tudo acontecesse em poucos dias de visita de campo.

Passamos por Minas de Corrales antes, uma pequena cidade que apresenta vestígios de abandono por todos os cantos, principalmente ao visitarmos a usina de Cuñapiru. Um pequeno vilarejo completamente abandonado, um lugar do possível que nos permite imaginar inúmeras histórias. Depois disso, retornamos para Santana do Livramento, onde realizamos, no dia seguinte, o percurso pelos trilhos entre as estações férreas.

O início da caminhada, com saída do hotel, foi marcado pela sensação climática, estava um dia muito quente e com poucas nuvens desde cedo, como certeza, ao longo do dia seria ainda mais intenso. Na caminhada o que ganha destaque são os desníveis na topografia da cidade, iniciando o percurso em uma a zona predominantemente residencial.

Após esse trecho o cenário muda drasticamente, aparecem edifícios de grande porte, como o quartel e diversos galpões abandonados, indicando o antigo uso industrial. A estação férrea de Santana do Livramento apresentava uma arquitetura imponente, no entanto, considerando o contexto, ela acabava se tornando desvalorizada na paisagem. Algumas pistas podem ser indicadas pelo seu estado de conservação, e o entorno pouco tinha relação com ela. Por ali circulavam carros de autoescola, havia uma praça malcuidada, e sem contar, nos pórticos depositados em frente à estação, que tiravam a atenção do bem de valor histórico e cultural.

Depois nos direcionamos até à estação férrea de Rivera, no lado Uruguaio. Cruzamos a fronteira, passando em frente à Praça Internacional, e nos deparamos com os estabelecimentos comerciais que movimentavam aquela área, principalmente, por causa dos *Free Shops*. Fizemos uma parada no Museu Regional e na Praça em

Rivera, e em seguida, cruzando por uma zona residencial, encontramos a estação férrea de Rivera.

Com uma característica arquitetônica simples, passava quase despercebida na paisagem. Se não fosse pela configuração urbana do sítio ferroviário – com um largo em frente ao prédio, diversos trilhos de trem no pátio e os galpões de grande porte – seria difícil identificar que essa edificação seria uma estação férrea. A estação estava bem conservada, e apesar de naquele dia ela estar fechada, estava em funcionamento. O transporte de passageiros havia sido reativado naquele mesmo ano, sendo que o embarque ocorre na própria plataforma da estação, com direito ao soar do sino, anunciando a partida do trem.

Após explorarmos a área, seguimos em direção aos trilhos do trem até a estação de Livramento. Cruzamos por uma zona que apresentava o uso misto (comércios, serviços e residências). À medida em que chegávamos mais perto dos trilhos, o movimento diminuía e a sensação de medo e insegurança na região aumentavam. Mais uma vez o quartel foi um divisor da paisagem urbana, muito imponente e numa região mais alta da cidade, mas que indicava um local mais residencial e com pouca circulação de pessoas.

Não conseguimos nos aproximar dos trilhos, havia uma força que nos repelia daquela área, o máximo que chegamos já estava nos deixando inseguros. Nesse momento senti que não pertencia àquele lugar, não deveria percorrer por aquelas ruas, era uma estrangeira, uma intrusa. Uma força nos levava em direção à fronteira Brasil-Uruguay, como se quisesse dizer que lá era “o meu lugar”. Seguimos caminhando apreensivos, devido aos sinais de alerta que identificamos como: a curva da rua, o bar gradeado, os homens com a garrafa de cerveja e o rapaz da bicicleta.

Contornamos ruas e optamos por outros trajetos até chegarmos na divisa entre os países. Alívio por estarmos em solo brasileiro. Os trilhos eram nosso objetivo, tínhamos que caminhar por eles, em algumas partes não o encontrávamos, mas mais adiante, conseguimos. A vegetação tomava conta daquela paisagem, onde tem verde e trilhos, podemos caminhar. Não nos sentimos intrusos, mas às vezes, confusos. Estávamos no caminho certo?

As chapas enferrujadas tapavam nossa visão, não conseguíamos enxergar a estação e nem a palmeira que serviria de orientação. Seguimos caminhando, contornando muros e cercas até enfim, avistarmos a esperada estação. Três aventureiros explorando as áreas não comuns da cidade, os lugares não turísticos. Caminhamos pelas áreas do abandono, onde muitas emoções acabam aflorando, por serem lugares não hegemônicos. Aqueles territórios que fazem parte da cidade, mas que estão esquecidos, invisibilizados.

O sentimento vivido nas cidades-gêmeas de Santana do Livramento e Rivera envolveram um misto de emoções dentro de mim, tenho a sensação de que tudo o que vivi foi muito intenso. Senti alegria, esperança, medo, insegurança, confusão, frustração... tudo em um único dia. Senti a presença da fronteira muito forte em mim, eu era a estrangeira e quando atravesso uma linha imaginária, as tensões começam a ser aliviadas.

Caminhar pelos lugares do abandono é correr riscos, é se aventurar em territórios desconhecidos, coloca-nos diante de situações onde precisamos decidir: seguir por um caminho ou por outro? Ouvir a razão ou a intuição? Fazer de tudo para “cumprir” a tarefa de seguir pelos trilhos, mas lembrar que quem caminha também sente, se afeta e carrega consigo inseguranças, que fazem recuar, parar, respirar. Estar imerso no plano da experiência faz colocar em prática o que está na teoria, que implica na indissociabilidade do sujeito no plano da experiência, e que todas afecções fazem parte do processo enquanto método cartográfico.

3. Entroncamentos

O abandono das estações férreas me fez adentrar em um território diferente e menos visibilizado do que estamos habituados a percorrer na cidade. Normalmente, no nosso dia a dia, seguimos os mesmos trajetos para ir até o mercado, ao trabalho, à escola, à academia. Criamos uma rotina, caminhos pré-definidos e seguimos, vamos de um ponto ao outro, certeiros e objetivos. Raras vezes, tomamos caminhos diferentes, mais longos e desconhecidos. O maior deslocamento nem sempre é visto como uma opção, afinal estamos (quase) sempre sem tempo.

Estamos nos habituando com um ritmo de vida mais acelerado, condenados a vivermos em constante movimento. Precisamos ser produtivos nas tarefas que nos propusemos, trabalhar aos finais de semana é sinônimo de “competência”, e muitas vezes destinamos os três turnos do dia para este fim. Sem contar que ainda devemos dar atenção à família, encontrar com os amigos, praticar exercícios físicos, ter uma alimentação balanceada, e sempre que possível, se envolver em ações solidárias.

Almejamos, mas parece algo inalcançável, que beira à perfeição. E assim nos frustramos, mas seguimos tentando num ritmo frenético para que, pelo menos, alguns dos itens sejam contemplados. É nesse embalo que parte da cidade vive também, a cada dia nos deparamos com ofertas de empreendimentos que visam proporcionar diversas comodidades. O lugar dos sonhos, assim são anunciadas as propostas de bairros planejados, onde encontraremos inúmeras facilidades em um só lugar. A cidade que cresce e evolui é sinônimo de sucesso e felicidade. Estamos vivendo em um ritmo tão acelerado, que olhar para lugares do abandono parece uma proposta incoerente, afinal vai contra o movimento desenvolvimentista.

A cidade do movimento como o lugar do sucesso, a cidade que nunca para é vista como o *berço* das maiores e melhores oportunidades, no entanto para uma cidade que nunca para, também precisamos de humanos que nunca param. Trabalhadores que precisam estar em constante movimento para que a cidade esteja em pleno funcionamento. A cidade do estresse, uma sociedade que está cada vez mais exausta, adoecida e com transtornos psicológicos.

Essa é a cidade que nunca dorme, a cidade do desenvolvimento, a cidade do sucesso. E, como consequência, vivemos na sociedade do cansaço (HAN, 2015).

Na área da arquitetura e urbanismo planejamos casas, edifícios, parques, condomínios, bairros, cidades. Olhamos em direção ao futuro e participamos do processo de *evolução* da cidade. Desenvolvemos algumas etapas até que a obra seja concretizada, realizamos o primeiro contato com os proprietários, desenhamos cada etapa do projeto, e por fim encaminhamos para o processo de execução. Depois de finalizada, “entregamos” a obra, para que ela seja aproveitada, utilizada, usufruída durante muitos anos.

No entanto, quando aquela obra perde sua funcionalidade, sua estética, ou por qualquer outra motivação, ela não serve mais, e assim, fica esquecida. Não queremos mais, não tem mais serventia, ficou defasada, não tem solução, é melhor deixar-se ruir. E assim percebemos esses abandonos espalhados nas cidades, casas vazias, edifícios históricos arruinados, galpões fechados, sítios abandonados. *Quem olha para os lugares abandonados na cidade? Quem quer seguir o ritmo do abandono? Que ritmo é esse? O que acontece nesses lugares?*

Foi assim que me encontrei com o abandono das estações férreas, por ser e estar no ritmo diferente do restante da cidade. Ao contrário dos lugares que encontramos movimento e excesso de informação, nos territórios do abandono encontramos a lentidão e o silêncio. Nos territórios do abandono o movimento é mais vagaroso, caminhamos mais devagar, passo por passo, percorrendo por trajetos onde quase ninguém caminha. São percursos que encontramos obstáculos, desviamos de galhos, pedras, animais, cercas.

A pesquisa cartográfica proporcionou que fossem explorados esses lugares não comuns, de menos fluxo e mais calmaria, onde o entretenimento muitas vezes se dá através do som dos pássaros. É uma proposta que rema contra a correnteza, no sentido contrário desse fluxo enérgico das “cidades do sucesso”. Mas nem por isso, são lugares apáticos e sem intensidade, muito pelo contrário. O caminhar pelos lugares não comuns nos promove o encontro com o desconhecido. Vivienciamos os acontecimentos que nos trazem

experiências cada vez mais raras no caos da cidade: o encontro com a sensibilidade.

São territórios dotados de subjetividade. Percorremos por caminhos onde o ritmo desacelerado propicia que apreciemos a experiência do caminhar e do sentir. Sentir o espaço, perceber o ar, captar os diferentes cheiros, as texturas, e descobrir: *o que aquela ambiência te faz sentir? Quais sentidos são acessados durante a experiência? Quais pensamentos surgiram nesse processo? O que te ocasionou esse conjunto de agenciamentos no plano da experiência?*

A cartografia vivenciada nas cidades-gêmeas Jaguarão-Rio Branco e Santana do Livramento-Rivera me fizeram refletir e apresentar alguns questionamentos sobre as dinâmicas urbanas na contemporaneidade. Não se trata de formular ideias incontestáveis, mas apontar pistas que revelem as sensibilidades afloradas a partir dessa experiência. O que foi visto, sentido e afetado através da inserção da pesquisadora-cartógrafa-arquiteta-urbanista que caminha na cidade vivenciando esses territórios.

Muitas vezes nos encontramos sozinhos, as distrações são outras, somos confrontados pelos próprios pensamentos e ficamos atentos aos sinais que pulsam por todos os lados. Assim, são enunciadas duas pistas: a primeira que aborda a ruptura desses lugares na cidade e no corpo de quem caminha por esses territórios; e a segunda pista é a manifestação do abandono a partir da sensibilidade, onde são expressadas as sensações percebidas durante a caminhada pelos abandonos das estações férreas, na fronteira Brasil-Uruguay.

3.1 A ruptura corpo-cidade

O planejamento das cidades, em grande parte, começa a ser realizado assim que surgem os pequenos núcleos urbanos. O traçado das ruas é ordenado no formato predominantemente quadricular, como uma forma de orientar a configuração espacial na cidade. São estudadas, pesquisadas e simuladas as dinâmicas urbanas, de forma a controlar ou direcionar as áreas a serem ocupadas.

Fuão (2014) comenta que a cidade formal é organizada através da segregação, designamos onde devem ser alocados determinados grupos e classes sociais. Além de indicar os setores urbanos, planejamos as dinâmicas e usos do cotidiano, de que forma as pessoas vão se deslocar, quais as ruas percorridas até a parada de ônibus, se existem escolas próximas, como funciona o deslocamento e qual o perfil de cada “personagem” para quem planejamos a cidade.

Para a implantação do sistema ferroviário também foi necessário avaliar essa estruturação, pois além da interferência urbana, era preciso prever o local mais favorável de conexão com outras cidades. Na região da fronteira, o desenvolvimento econômico era fortemente associado à produção da pecuária e o escoamento da carga para outras regiões era uma dinâmica imprescindível como parte do planejamento.

Além disso, eram previstos os deslocamentos de passageiros e de outras mercadorias através do transporte ferroviário, sendo a construção de estações férreas pontos de grande destaque na paisagem urbana. Cabe destacar que também foram construídas outras edificações, a fim de atender às atividades do serviço, como galpões para a manutenção das locomotivas e das vias, local de armazenamento de mercadorias, residência de operários, entre outros que fazem parte do complexo ferroviário.

Para contemplar as dinâmicas que envolviam o sistema ferroviário, era necessário um grande vazio urbano que comportasse os equipamentos de grande porte. A escala do sítio ferroviário alcançava uma dimensão superior de lote ou quadra, pois era necessário um amplo terreno que permitisse que a manutenção e o serviço prestado tivessem uma logística adequada. Assim, ao mesmo tempo que necessitava de uma área maior, que muitas vezes se

encontrava mais afastada da concentração urbana, era preciso que fosse localizada em um ponto estratégico.

Com a decadência do sistema ferroviário e a ascensão do transporte rodoviário, cada vez mais os trens foram perdendo seu lugar na cidade. Toda a configuração que se formava no entorno do sítio ferroviário inicia um processo de *involução*. Desde então, muitos deles se encontram estagnados no tempo, outros foram se transformando à medida que a expansão urbana invade esses territórios, atribuindo uma nova finalidade para os lugares que, aparentemente, encontravam-se abandonados.

Nesse momento, proponho algumas reflexões sobre como planejamos e idealizamos nossas cidades sem considerar os lugares do abandono. Por que planejamos o *nascimento* da cidade, mas não planejamos o seu *falecimento*? Por que não pensamos, simulamos e propomos alternativas quando algo está no seu fim, no seu último suspiro, antes da morte? Por que não consideramos a cidade que perde a funcionalidade? O que acontece nas cidades que decrescem sua população e aos poucos vão se tornando cidades fantasmas? Por que simplesmente abandonamos e deixamos ruir?

Talvez seja mais fácil empurrar a sujeira para baixo do tapete e seguir com a vida. Uma cidade que não exige manutenção. Uma cidade onde se *espera*, deixando que o tempo aja até que alcance sua morte, para depois aquele lugar ser renovado. As novas intervenções predominantemente ocorrem nos lugares onde a cidade está viva. Ela ganha maior visibilidade nos locais que seguem em funcionamento e que são “úteis” para a população. No entanto, os lugares do abandono permanecem lá, fazem parte da cidade e não podemos simplesmente ignorá-los.

Os edifícios abandonados manifestam sinais de seu esquecimento, muitas vezes observados explicitamente na materialidade. Porém, o abandono pode se revelar de maneira mais sutil, de forma interiorizada. São abandonos que se manifestam através de *lacunas da inutilidade*, onde a incapacidade de uso, de certa forma, revela sua fragilidade enquanto finalidade. Um prédio que não serve mais, um cômodo que não tem mais função, mesmo que seja provisório, está em estado de aguardo, logo, está abandonado. Uma arquitetura que está sobrando, pode ser demolida que ninguém

sentirá falta. É uma arquitetura de não-valorização, a escória da cidade, que não merece importância (ROCHA, 2010).

Os lugares do abandono nos instigam à descoberta, fazendo-nos perceber o que está adormecido, mas que tem potência para *pensar a cidade*. Na busca de compreender o porquê desses lugares, que foram tão ovacionados em seus momentos de glória, agora estão largados ao acaso. Identificar o que pulsa nesses territórios que fazem com que eles resistam contra a ação do tempo e permaneçam na cidade para que sejam vistos, ainda que poucos se lancem para esse encontro.

Inicialmente trazemos uma observação do ponto de vista mais amplo, atentando para o trajeto do trilho do trem na escala das cidades-gêmeas. Foram realizadas as caminhadas pelos trilhos de trem entre as estações férreas em cada país. Assim, é possível identificar algumas singularidades que marcaram esse trajeto.

Para isso, foram elaborados mapas com ícones para expressar os principais elementos durante a caminhada. O mapa de fundo visa apresentar o contraste entre as manchas urbanas (tons acizentados) e a paisagem natural (tons esverdeados). Sobre este, são incluídos os pontos de maior destaque nessa travessia, como apresentado no primeiro mapa: Mapa dos encontros em Jaguarão e Rio Branco (Figura 132).

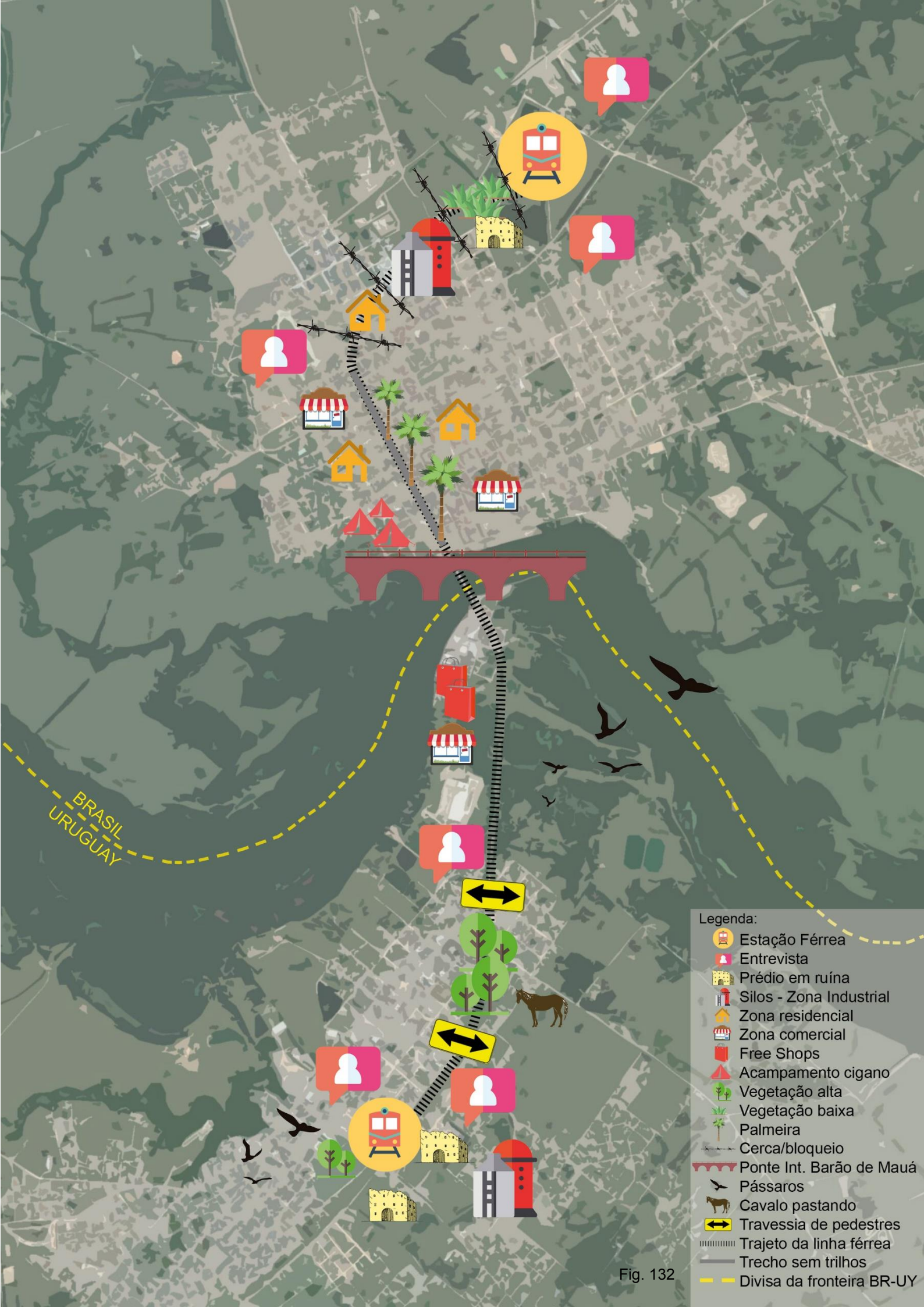

BRASIL
URUGUAY
Legenda:
Estação Férrea
Entrevista
Prédio em ruína
Silos - Zona Industrial
Zona residencial
Zona comercial
Free Shops
Acampamento cigano
Vegetação alta
Vegetação baixa
Palmeira
Cerca/bloqueio
Ponte Int. Barão de Mauá
Pássaros
Cavalo pastando
Travessia de pedestres
Trajeto da linha férrea
Trecho sem trilhos
Divisa da fronteira BR-UY

Fig. 132

Figura 132: Mapa dos encontros em Jaguarão e Rio Branco na fronteira Brasil-Uruguay. Fonte: Elaborado pela autora, 2021.

A Rua Uruguai, em Jaguarão, apresenta uma relação marcante nesse percurso, pois é através dela que acontece o acesso ao país vizinho e por onde percorre a linha do trem. Tem um uso bem diversificado, é uma zona com comércios, serviços e de uso residencial. Uma dinâmica de cidade de movimento, com fluxo constante de veículos no local e também em direção à fronteira. Os trilhos de trem se encontram em um sentido contrário a esse movimento, o que poderia indicar algo ultrapassado naquele contexto. Dessa forma, o lugar se modifica, transformando-se agora em um canteiro pavimentado com palmeiras.

Falar de fronteira é presenciar os usos que acontecem nesse lugar do *entre*, que vai do extremo de um país ao início do outro. O mapa revela os principais acontecimentos que marcaram o trajeto, como o acampamento cigano com a relação ao estrangeiro. Muitas vezes, a fronteira pode ser vista como o lugar da abertura, do lugar que acolhe a diferença e que é dotado de multiplicidade. A fronteira como território da indeterminação, onde o Estado não alcança de forma tão definitiva, pois é a área da difusão, daquilo que se dissolve e se mescla com o outro.

Outro ponto de destaque é a Ponte Internacional Barão de Mauá que atravessa o rio Jaguarão, o local que indica a divisa entre um país e o outro. Apresenta a instalação das aduanas em suas extremidades, mas o que marca nessa paisagem é a imponência da ponte nesse território do *entre*. Conforme afirma Fuão (2014, n.p.):

> A ponte tem por finalidade conectar fragmentos de mundos, realidades distintas ou similares e, em geral, se configura como uma 'solução' ao problema do transporte sobre o abismo do recorte. É ela que permite a comunicação entre os povos, as línguas, e as culturas separadas pelas gargantas dos abismos geográficos.

A passagem pela ponte é dada de forma rápida, um elemento que não convida a permanecer. Ela é lugar de ligação, ou você fica de um lado ou do outro, mas não em cima da corda bamba. Após a travessia para o lado uruguaio são localizados os *Free Shops*, que marcam uma escala macro das edificações, se comparadas com o restante da cidade. São os pontos atrativos que os turistas visam percorrer, de constante movimento e que impulsionam a economia local.

Os trilhos seguiam em direção contrária desse fluxo, indo para outros caminhos que não os do movimento e do agito. Em Jaguarão, sentia uma dinâmica parecida, porém com algumas especificidades. O trilho de trem, antigamente, seguia na mesma direção que o movimento da cidade, no entanto, ao se tornar obsoleto ele foi encoberto, criando assim o novo canteiro central. Logo depois, encontramos mais vestígios desse confronto, quando os moradores constroem suas casas ou tornam o leito ferroviário como parte de seu terreno, se apropriando do trajeto inutilizado.

De certa forma, o traçado do trilho do trem rompe com a malha urbana ordenada, mas ao tornar-se abandonado, os moradores invadem o antigo leito ferroviário. O traçado delimitado pelos trilhos é dissolvido no traçado retangular da malha urbana. Um ordenamento extrapola o outro e a população dissolve as duas conformações. O caminho por onde percorria o trem não é respeitado, as pessoas invadem os pontos "ociosos" para atender às suas necessidades individuais. Os novos usos se sobrepõem à história, as novas dinâmicas dominam os territórios do abandono, dando novas interpretações.

No entanto, nos lugares onde o planejamento da cidade em movimento ainda não se alastrou, ou seja, onde a expansão urbana não se aproximou, os trilhos seguem compondo a paisagem. Permanecem em seu estado de esperança. Eles estão lá, deixados há décadas sem que fossem tocados, olhados e vistos como algo que constituiu a cidade. Os lugares do abandono rompem com a estrutura rígida configurada nas cidades, que vai contra a homogeinização que engole tudo aquilo que vê pela frente para manter o fluxo intenso do movimento.

Encontramos nesses territórios o estado de *aguardo*, eles permanecem como o lugar do possível, daquilo que ainda não foi dominado por nós. Não é o lugar do movimento, do agito e da ação. Mas é o lugar do desacelerar, da pausa e da contemplação. Observamos a paisagem, os galpões abandonados e sentimos a nostalgia falar mais alto. Caminhamos mais devagar, olhamos com mais atenção para o que nos rodeia e conseguimos ver além do que se vê.

No mapa da figura 132, no lado uruguaio, a paisagem é um dos destaques na travessia pelos trilhos, pois é possível contemplar a vegetação, a água do rio, os animais pastando e observamos o horizonte do Pampa Gaúcho (Figura 133). O imaginário que se cria a partir de um estereótipo de gaúcho, como apresentado pelo cantor, compositor e escritor Vitor Ramil a partir da *Estética do Frio* no extremo sul do Rio Grande do Sul.

Figura 133: Vista da vegetação, da água, do céu, dos pássaros e dos trilhos de trem em Rio Branco/UY. Fonte: Acervo da autora, 2019.

> Anos antes, como se essa frase já fizesse parte do meu repertório, ao me perguntar por onde começar a busca de uma estética do frio, minha imaginação respondeu com uma imagem invernal: o céu claro sobre uma extensa e verde planície sulista, onde um gaúcho solitário, abrigado por um poncho de lã, tomava seu chimarrão, pensativo, os olhos postos no horizonte. Pampa, gaúcho... Que curiosa associação! Eu fora acometido por um surto de estereótipo? Não. Pampa e gaúcho estavam ali porque eu me transportara ao fundo do meu imaginário, lá onde, tanto um como o outro, têm o seu lugar. O pampa pode ocupar uma área pequena do território do Rio Grande do Sul, pode,

> a rigor, nem existir, mas é um vasto fundo na nossa paisagem interior (RAMIL, 2004, p. 19).

A paisagem em Rio Branco trazia a sensação de amplidão, da figura do gaúcho no campo, à produção pecuária e todos os elementos que remetem ao cenário do frio do sul. Naquele momento, os trilhos do trem compunham o cenário que envolvia um sentimento de introspecção e contemplação. Como uma força presente naquela paisagem, mas que está adormecida.

Sinto a natureza como um elemento de transição. A zona alagável do rio Jaguarão é de grande extensão e marca a área de amortecimento entre a natureza e a ação humana. Nessa parte há um respiro, a natureza se encarrega de acalmar e sonorizar o percurso, através do silêncio e, por vezes, pelo cantarolar dos pássaros.

Experimentamos caminhar pela cidade pelos trajetos que rompem com a malha urbana reticulada, assim como a natureza, que não segue regras ou padrões para onde se espalhar. A natureza segue o caminho espontâneo, mais fluído e de amplidão. Nesse sentido é que caminhamos pelos dormentes do trem, pelas curvas, pelo mato, pelo esterco de cavalo, pelas flores. Na cidade caminhamos pelas calçadas, atravessamos em faixas de segurança, nas esquinas e seguimos o percurso planejado. Não costumamos atravessar a cidade pelos terrenos alheios, pelos lotes vazios, mas pelos caminhos reticulados, contornando quarteirões para acessar outros cantos da cidade.

No entanto, caminhando pelos trilhos do trem a travessia é feita livremente, é usada como atalho, um trajeto que rompe com a regularidade e que permite explorar a cidade de outras formas. Assim, como identificamos em Rio Branco (Figura 132), onde os moradores constantemente cruzam pelos trilhos. Uma travessia cotidiana, reafirmada pelo senhor que mora na estação:

> Sí, lo que pasa es que la ciudad desde aquí para allá. Y para tras fue creciendo, creciendo, creciendo, que ahí mora mucha gente para allá. Entonces, para no hacer toda la vuelta que se tienes que hacer, atraviesan por acá. No deberían, no deberían (transcrição da entrevista com o homem de 63 anos).

Quando ele comenta que não deveriam cruzar por ali, ele afirma que antes o Estado proibia esse acesso, então indicava com avisos para que não se cruzasse o trilho de trem. No entanto, para as pessoas não percorrerem cinco ou seis quarteirões, elas cruzavam a linha do trem em qualquer ponto. E hoje seguem fazendo essa travessia.

Dessa forma, percebe-se que o trilho rompe com a malha urbana, pois divide a cidade, mas também conecta a partir das dinâmicas encontradas durante a experiência. É a travessia, o caminho mais curto, o acesso mais fácil e prático. Uma fuga daquilo que é projetado para caminhar pelos lugares não planejados, porque nem sempre queremos seguir os caminhos pelos quais “devemos” seguir, às vezes queremos nos permitir ser como a natureza, que invade e não pede licença, mas que só vai pelo caminho que quer seguir.

É nesse sentido que senti o abandono das estações férreas nos territórios da fronteira nas cidades de Jaguarão e Rio Branco. O trajeto onde os trilhos não sofreram intervenções urbanas, rompe com a estrutura rígida e de controle da cidade. São lugares que permitem que sejam permeados de formas espontâneas e no ritmo mais vagaroso, tornando os trilhos parte das práticas cotidianas, sem transformar ou modificar aquela ambiência. Os trilhos são protagonistas por possuírem uma força que emoldura aquela ambiência, resiste e permanece compondo a paisagem.

Os lugares do abandono podem ser entendidos como os territórios desse ritmo mais lento, mais silencioso e com menos fluxo para que sejam acessadas outras sensações. No entanto, o trilho do trem nem sempre pode ser sentido como algo acolhedor, seguro e de permeabilidade na cidade. Muitas vezes, a configuração dos trilhos com a densa vegetação também pode se tornar o lugar do medo e da insegurança. São caminhos que nos colocam diante da vulnerabilidade, da inquietação e do risco. Como foi percebido na cidade de Rivera, através do Mapa dos encontros em Santana do Livramento e Rivera (Figura 134).

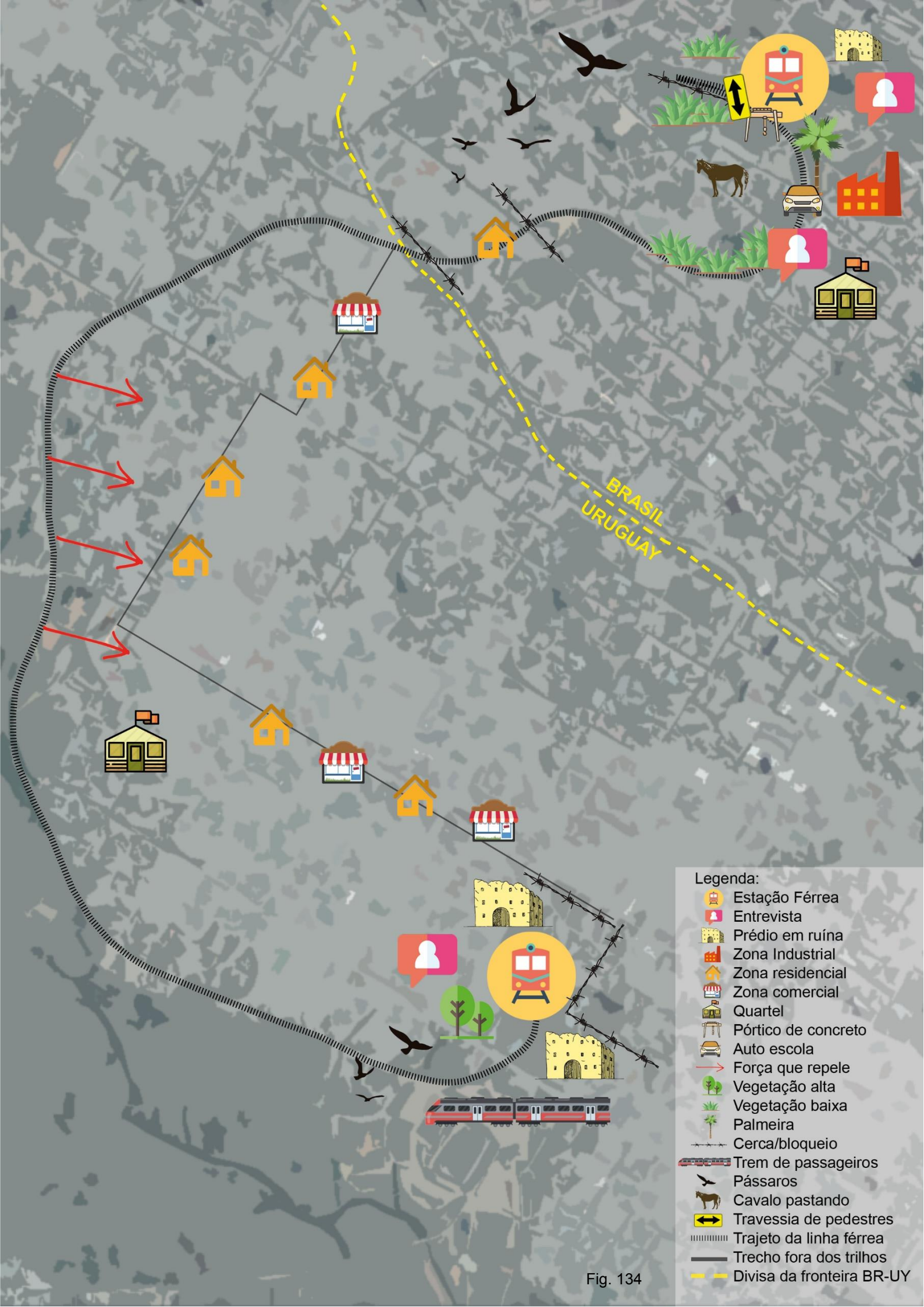

BRASIL
URUGUAY
Legenda:
Estação Férrea
Entrevista
Prédio em ruína
Zona Industrial
Zona residencial
Zona comercial
Quartel
Pórtico de concreto
Auto escola
Força que repele
Vegetação alta
Vegetação baixa
Palmeira
Cerca/bloqueio
Trem de passageiros
Pássaros
Cavalo pastando
Travessia de pedestres
Trajeto da linha férrea
Trecho fora dos trilhos
Divisa da fronteira BR-UY

Fig. 134

Figura 134: Mapa dos encontros em Santana do Livramento e Rivera na fronteira Brasil-Uruguay. Fonte: Elaborado pela autora, 2021.

Caminhamos a maior parte do trajeto pelas ruas e quadras reticuladas, onde havia mais movimento e nos sentimentos mais seguros. Nesse instante, percebi uma outra força que agia naquele território, que me fez repelir da direção dos trilhos de trem. Ao mesmo tempo que tentava me aproximar do território do ritmo lento e contemplativo, sentia o abandono me invadir de forma intensa e amedrontadora.

Queria seguir pelo caminho seguro, o espírito aventureiro e das descobertas foi silenciado e fez redirecionar a caminhada pelo planejamento ordenado da cidade. Colocando por terra o que queria romper através da travessia pelos trilhos. Nesse momento, me vi como uma urbanista que planeja as dinâmicas das ruas, as calçadas seguras e a sensação que o pedestre sente ao presenciar a diversificação de usos do solo pelo trajeto.

Segundo Jacobs (2011) em relação à segurança que a rua e as calçadas promovem a partir dos *olhos da rua*, a autora comenta que existe uma questão inconsciente de apoio, de forma geral, quando o indivíduo se encontra em uma situação desfavorável. Em uma situação onde, por exemplo, temos que decidir se percorremos por uma determinada rua assumindo a responsabilidade desta decisão ou se abrimos mão dela. Nesse sentido o enlace desse apoio é gerado a partir da *confiança*.

A confiança na rua se constrói de pequenos gestos e singularidades que parecem de certa forma movimentos triviais. É encontrar um bar aberto para comprar uma bebida, encontrar uma loja aberta para estabelecer o contato visual com um vendedor, encontrar uma farmácia próxima, ver crianças jogando bola na rua, um morador sentado na calçada lendo um jornal. Em cada região, os hábitos podem variar, mas esses singelos elementos combinados acarretam em uma forte relação de identidade pública das pessoas, como também, de uma rede de respeito e confiança mútuos, o que torna a rua acolhedora e segura (JACOBS, 2011).

Ao percorrer pelas ruas de Rivera, conforme apresentado no mapa da figura 134, via os trilhos de trem como uma ameaça, sem uma relação de segurança por onde percorríamos. Havia pouco contato visual com os moradores, a curva no final da rua trazia mais forte essa insegurança por não saber o que seria encontrado logo

adiante. Poucos comércios e serviços, o único bar que encontramos aberto serviu de consolo para uma parada, no entanto, o bar não trazia acolhimento, fomos atendidos pelo lado de fora, através de uma pequena janela gradeada.

O caminhar pelas bordas muitas vezes nos coloca diante de situações do imprevisto, não podemos pré-ver o que vai acontecer, e por isso ficamos diante de nossas próprias inseguranças e medos. Como se um espectro assombrasse aquele território, uma alucinação que penso ver, mas não a vejo. Derrida (2012, p. 68) comenta que: “o espectro é aquilo que se *pensa* ver, ‘pensar’ desta vez no sentido de ‘acreditar’, pensamos ver”. É aquilo que vejo sem ver e ao ver, não vejo. O espectro se encontra numa linha tênue, sendo difícil de definir entre o que é visível e invisível (DERRIDA, 2012).

Devido às incertezas e inquietações do caminho criava em minha imaginação um enigma que me repelia dos trilhos, uma força que me empurrava daquela borda e me forçava a seguir para a linha de fronteira novamente. Ali seria o lugar da estrangeira, o lugar turístico e do movimento. E eu seguia minha intuição. Afastando-me, cada vez mais, desse território que acreditava ser da acolhida, mas que pelo contrário, só me fez querer ir para a outra direção.

Percebi que a calmaria que buscava no abandono não estava no trajeto dos trilhos, mas nos extremos onde se encontram as estações férreas de Santana do Livramento e Rivera. A partir dessa expansão de fronteira, resgatei o processo de desaceleração e contemplação. Esse extremo que também faz parte do contexto da fronteira, pois era o limite de acesso que o trem do país vizinho poderia alcançar no outro. Uma fronteira estabelecida entre as estações, a partir das relações econômicas e sociais, e não pela linha de divisa delimitada pelos marcos.

Entendi através dessa borda, dessa fronteira mais abrangente entre Brasil e Uruguay, o local onde acontecem os encontros com o abandono, onde percebo o verde, as dinâmicas, os novos usos e a relação das pessoas com esses territórios. Em Rivera, vejo o trem parado no leito ferroviário, converso com os funcionários da empresa, observo os galpões abandonados, o som dos pássaros e os objetos originais que permanecem na estação. Em Livramento me encontro com o homem da oficina, com as residências próximas, os galpões em

ruína, o centro cultural, o depósito de reciclagem e o verde que toma conta daquela paisagem.

O lado brasileiro me permitiu que explorasse novamente o contato com o trajeto pelos trilhos. Ao atravessar a fronteira, na Avenida Sarandi, os trilhos de trem se mesclam com a malha urbana e me sinto mais atraída para caminhar por ali. Como se aquela estrutura rígida fosse uma forma de me inserir na cidade, mas os trilhos rompem ou fazem pequenas perfurações nessa configuração urbana. Os trilhos são como um leve suspiro que me permitem explorar esse outro território, contido na cidade.

Nesse momento, retomo a sensação que senti em Jaguarão e Rio Branco: de amplidão e harmonia. Percebo que a ambiência do sítio ferroviário de Livramento me assegura uma certa tranquilidade, vejo a travessia de alguns moradores pela estação, os cavalos pastando entre os trilhos, os galpões abandonados e a retomada do caráter industrial. O estado de aguardo, o lugar do possível e do ritmo mais lento.

Não posso negar que sinto meu relato muitas vezes contraditório ao explorar pelos territórios do abandono. O sentimento se mistura entre espaços do possível, do querer fugir do ritmo acelerado da cidade, mas que ao mesmo tempo meu corpo segue com comportamentos no espaço que estou habituada. Passei mais tempo da minha vida vivendo entre as estruturas rígidas, do que pelos caminhos do escape.

Assim como identificamos as estruturas rígidas das cidades, elas também estão presentes em nossos corpos. Na forma como andamos na cidade, por onde nos deslocamos, se estamos sozinhos ou acompanhados. É perceber até que ponto nossa liberdade nos permite explorar outros lugares, quais os limites estabelecidos por nossos sentidos e até onde eles permitem que caminhemos na cidade.

Percebi limitações em mim, forcei-me caminhar pelos lugares não hegemônicos, a fim de descobrir quais as sensações seriam afloradas. No entanto, percebo que os sentimentos de quem caminha não podem ser simplesmente abandonados para encarar uma aventura. Somos feitos de emoções, sentimos a vibração dos lugares, e a nossa sensibilidade não tem como ser desconsiderada.

Sentimos na pele as diversas sensações do trajeto, que só foram possíveis a partir da experiência do caminhar. É uma tarefa que exige coragem, pois saímos da nossa zona de conforto e nos colocamos diante de lugares desconhecidos, a fim de perceber a potência nas diferentes partes da cidade. Muitas vezes os sentimentos que afloraram não foram aqueles que gostaríamos de sentir, mas eles estavam lá, foram atravessados e fazem parte da experiência cartográfica.

A ruptura da malha urbana ocasionada pela linha do trem, trouxe à tona também reflexões sobre o desencadeamento do processo de planejamento das cidades. Onde projetamos a cidade a partir do seu nascimento e a sua morte não é considerada, deixamos apenas ruir. É uma forma de ruptura do pensamento urbano desenvolvimentista, como também, uma ruptura interior do corpo, pois investiga e experencia os territórios do abandono na cidade.

3.2 O abandono sensível

Os prédios abandonados podem ser facilmente identificados quando caminhamos na cidade. Enxergamos as rachaduras nas paredes, as esquadrias danificadas, o telhado desmoronando, a vegetação que cresce por todos os lados. É um abandono que se expressa por sua materialidade, é visível e palpável, de rápida identificação e assim, pré-julgamos as demais edificações que também apresentam um ou mais desses sintomas.

Ao visitar as estações férreas nas cidades da fronteira Brasil-Uruguay, observei primeiramente a edificação em sua materialidade. A estação de Rio Branco apresentava um abandono visível, era perceptível que o local não recebia a manutenção necessária há bastante tempo, como, por exemplo, pela cobertura de embarque e desembarque de passageiros em que o telhado estava prestes a desabar.

O contrário identifiquei na estação férrea de Jaguarão, onde a edificação havia passado por intervenções recentes, indicando um certo cuidado e manutenção com o local. As paredes estavam recém pintadas, as esquadrias em bom estado de conservação e a grama em frente aparada, demonstrando não haver um sinal de abandono explícito com a estação férrea.

Talvez essa seja a identificação mais rápida e superficial que observamos na cidade, através dos nossos olhos já realizamos um primeiro contato e rotulamos as coisas no nosso entorno. A visão é o sentido mais explorado nos últimos tempos, antes mesmo de tocar algum objeto, já experimentamos sua sensação através dos nossos olhos. Desde a Grécia antiga os filósofos relatavam sobre a relevância da visão em relação aos outros sentidos, “a tal ponto que o conhecimento se tornou análogo à visão clara e a luz é considerada uma metáfora da verdade” (PALLASMAA, 2011, p. 15).

Apesar da visão ser o sentido que prevalece, quando nos deparamos com algum prédio abandonado, nem sempre essa identificação pode ser feita dessa forma exclusivamente. Podemos explorar o abandono através dos demais sentidos, como sentir o cheiro característico de mofo de lugares fechados, tocar com a mão a sujeira encrostada nas paredes, sentir a textura da poeira nos peitoris

das janelas, escutar o pouco barulho ou o silêncio que prevalece naquela ambiência.

A intenção nesta pesquisa é ampliar a noção de abandono para além dos nossos sentidos, e perceber que o abandono pode ser entendido a partir da relação do nosso corpo com aquele lugar. O abandono que pode ser *sentido*, ele está presente no ar, nas conexões que são estabelecidas naquela ambiência. Trata-se da experiência de *estar* no local e *sentir* os estímulos exteriores agindo na nossa carne, trazendo assim uma experiência multissensorial.

Derrida (2012) afirma que a experiência também requer um sentido que vai além das categorias de subjetividade e objetividade. Para Platão, o *eidos* que determina o ser, parte da concepção de uma forma visível. Não se trata de uma visibilidade sensível, mas de uma visibilidade inteligível. Trata-se de uma visibilidade não visível, que necessita de uma luz. Platão chama essa luz como *agathon*, que compara ao Sol: que dá luz, faz crescer, porém esse Sol não é visível. Logo, entende-se que o que torna visível as coisas visíveis, não é visível.

O autor traz o exemplo do desenho, quando estamos diante de uma obra, os desenhistas ou pintores não querem simplesmente "mostrar algo", mas possibilitam dar a visibilidade, que não tem a ver com o visível, mas sim com o que permanece invisível. Quando ficamos impressionados e sem fôlego diante de uma obra não se trata do que se vê, mas aquilo que é dado na visibilidade, ou seja, é o que é invisível (DERRIDA, 2012).

Dessa forma, as sensações percebidas pelo abandono das estações férreas foram diferentes em cada experiência, pois alcançam dimensões além do que se pode ver. Ou seja, o que podemos chamar de abandono invisível não se trata apenas do que eu via, tocava ou escutava, mas da sensação de abandono a partir das forças que atuavam naquele território.

A partir da experiência cartográfica, foram elaborados mapas das sensações e afecções vivenciadas em cada cidade da fronteira. Os mapas são propostos levando em conta o pensamento rizomático, entendendo que não existe uma hierarquia, mas uma relação acêntrica que se intermeia, onde não se distingue o começo e nem o fim (DELEUZE; GUATTARI, 1997). Essa trama se estabelece

pensando que tudo o que está em nosso entorno, tem relação com nossos sentidos, alguns elementos se conectam com mais intensidade e outros com menos, mas todos fazem parte dessa rede.

A realização da caminhada pelos trilhos de trem entre as estações férreas em cada país foi marcada por diferentes sensações, e assim, surgem os Mapas das intensidades (Figuras 135 e 138). Alguns pontos, chamados de “nós”, apresentam as principais marcas percebidas durante a caminhada. Os *nós* são de dimensões variadas, os maiores indicam as estações férreas, objeto que norteou a pesquisa, e os demais revelam maiores ou menores apreensões em relação ao contexto ferroviário.

Entre os *nós* temos as linhas de conexão. Essas linhas conectam os *nós* a partir da relação com o sistema ferroviário, no entanto as conexões também acontecem através de associações das dinâmicas que compõem a paisagem. Ou seja, as conexões têm ligação direta com a proposta deste trabalho, mas não desconsidera os acontecimentos que foram percebidos durante a experiência. Assim, algumas ligações apresentam uma maior força de conexão e outras menos.

Outra variável no mapa são as escalas de cores aplicadas aos *nós,* que variam entre vermelho, laranja e amarelo. As cores em vermelho foram os pontos com maior intensidade e os em amarelo que me causaram menor intensidade. A intensidade não necessariamente tem relação direta com o trilho de trem, mas com aquilo que mais me afetou durante a experiência.

As conexões são estabelecidas para apontar sobre as percepções do abandono invisível, ou seja, o abandono sentido durante o processo cartográfico, considerando a relação do corpo da cartógrafa-arquiteta-urbanista naquele território. O primeiro Mapa das intensidades (Figura 135) apresenta as afecções no território de Jaguarão (parte superior da imagem) e Rio Branco (parte inferior da imagem) na fronteira Brasil-Uruguay.

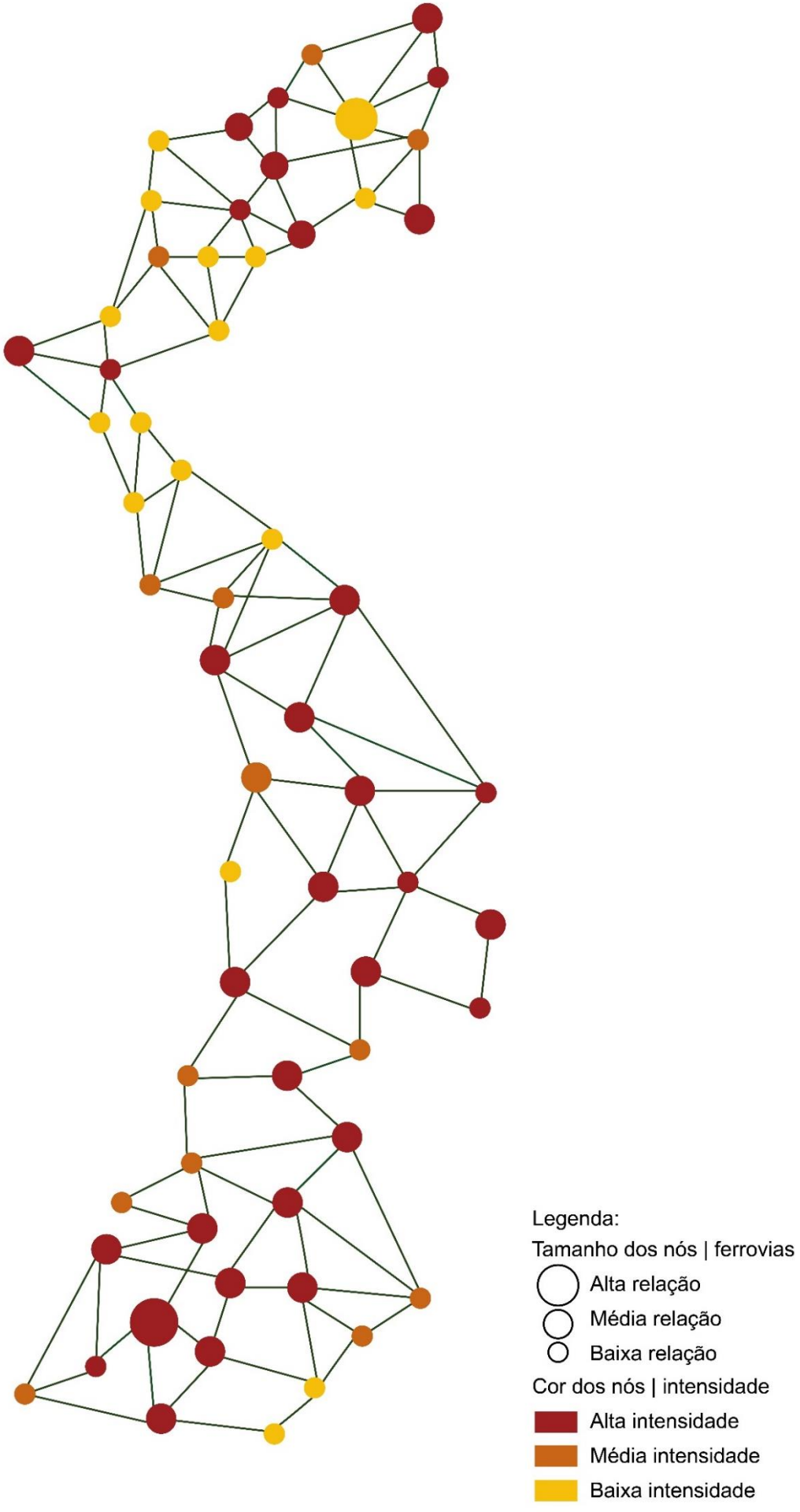

Legenda:
Tamanho dos nós | ferrovias
Alta relação
Média relação
Baixa relação
Cor dos nós | intensidade
Alta intensidade
Média intensidade
Baixa intensidade

Fig. 135

Figura 135: Mapa das intensidades em Jaguarão e Rio Branco na fronteira Brasil-Uruguay. Fonte: Elaborado pela autora, 2021.

O caminho percorrido até a estação de Rio Branco me fez perceber uma relação ainda presente do sistema ferroviário, iniciando pela travessia por cima da Ponte Internacional. Como comentado anteriormente, a presença da ponte é um elemento marcante nessa fronteira. As pontes, assim como viadutos, elevadores etc, são capazes de promover a passagem e conectar as diferenças, sejam elas geográficas ou sociais. São caracterizadas por “arquiteturas da errância”, pois elas promovem o deslocamento, permitem a circulação, fazendo com que o errante chegue no acolhimento da espera, e que possibilite o encontro (FUÃO, 2004).

Os trilhos do trem também podem ser entendidos dessa forma, eles promovem o deslocamento, a circulação de mercadorias e de pessoas que vão de um ponto para o outro. A travessia que conecta dois países, interliga uma estação férrea até a outra, e assim, desloca-se junto o sentido e o sentimento daquele que circula por esse lugar do *entre*, a fim de promover encontros.

A experiência de atravessar a ponte e seguir pelo passadiço elevado, proporcionavam uma conexão forte com a natureza. Nesse percurso fui afetada pela paisagem, o mesmo ponto que havia sido destacado por alguns entrevistados que viajaram desfrutando da bela paisagem. Mesmo não fazendo o percurso de trem, sentia em meu corpo uma vibração potente, como se a caminhada pudesse me aproximar da sensação experienciada no período ferroviário, uma repetição daquele sentimento, mas de forma diferente.

Conforme Deleuze e Guattari (1997), o ritornelo traz uma ideia de retorno, repetição. No entanto, não se trata de um decalque, mas de algo que se repete de uma forma diferente. A repetição está ligada à produção de variação, quando algo se repete, se transforma, se reinventa e nessa repetição se faz a diferença. A repetição ocorre pelo irrecomeçável. O papel do ritornelo é territorial, ele atinge o caos, tem ligação direta com a terra. No caos existem componentes direcionais, que são seus próprios êxtases, a partir do caos é que surgem os Meios e os Ritmos. E cada meio possui uma ligação com outro meio, serve de base para o outro, se espalha ou se concebe no outro.

Assim percebia essa relação com a paisagem de Rio Branco, revivendo o que era visto e até sentido durante o percurso, a partir das minhas sensações afloradas naquele território. Mesmo na área

urbanizada, sentia que as vibrações do meio estavam presentes, mas se manifestavam de outras formas. O trilho do trem seguia com o sentido de deslocamento, agora através da travessia pelos moradores de um canto para o outro da cidade. Atravessar por cima dos trilhos, cruzar, caminhar. O trilho do trem promovia a facilidade de acesso na cidade, seguia sendo um ponto de deslocamento e de interação das práticas urbanas, os trilhos do trem estavam integrados à cidade.

Em alguns momentos a mata fechada causava um certo desconforto e insegurança, mas notei que a prática de deslocamento pelos moradores me ocasionava maior confiança para realizar a travessia. Queria experimentar o trajeto entre aquela vegetação densa e misteriosa. E sentir o que aquilo ocasionaria em meu corpo, como diz Bondía (2002, p. 21) “a experiência é o que nos passa, o que nos acontece, o que nos toca. Não o que se passa, não o que acontece, ou o que toca”.

Caminhar por aquele trajeto me fez perceber como o verde e a natureza tem uma relação intrínseca com o abandono. Pude perceber isso, de forma mais intensa, caminhando pelos trilhos do trem em Rio Branco. E a cada passo que me deixava mais próxima do sítio ferroviário, sentia uma vibração maior. Percebia uma relação mais intensa no campo mais aberto, os trilhos por toda parte, os cavalos pastando e os galpões abandonados.

Ao chegar na estação me encontro com o jovem casal sentado na plataforma de embarque, conversando e contemplando a paisagem. Era um lugar tranquilo, e como trilha sonora o cantarolar dos pássaros. A estação férrea que aparentava estar abandonada, era o local de moradia do ex-chefe da estação, que cuidava e zelava pelo sítio ferroviário.

Apesar da deterioração aparente dos prédios, aquele lugar não estava abandonado. Havia uma ligação muito forte e presente entre cada elemento na paisagem, trazendo à tona a história do período ferroviário. Foi o lugar dos encontros, da hospitalidade, da abertura para os acontecimentos, sendo possível coexistir diversos tempos, naquele único tempo (FUÃO, 2004).

O lado uruguaio foi marcante nessa experiência para perceber que o abandono das estações férreas vai além do que podemos ver, é preciso sentir o que o local tem a nos contar e fazer mostrar que nem

tudo o que parece estar abandonado, de fato está. O que leva à sensação contrária que pude perceber na estação férrea de Jaguarão, no lado brasileiro, em que enxergava a estação reformada, mas havia uma sensação de abandono muito marcante naquele lugar.

O trajeto pelos trilhos do trem até a estação de Jaguarão apresentou uma variação de sentimentos e de intensidades. Foi uma mistura de frustração, desânimo, entusiasmo, alívio, decepção. O primeiro momento marcante ocorreu pelo canteiro central, onde os trilhos haviam sido soterrados. Era quase imperceptível visualizá-los durante o trajeto. Via aquilo como uma forma de enterrar a história. Sentia pouca conexão entre os meios, e aquilo me deixava frustrada e desmotivada.

O caminho é apagado, as marcas deixadas pelos trilhos são encobertas por outros elementos, como nos antigos pergaminhos, marca sobre marca, escrita por cima de escrita. Porém, não é possível escrever uma história por cima de outra sem que fiquem expostas as marcas do passado. Sempre ficam os vestígios, as cicatrizes pelo caminho que nos trazem à tona as diversas camadas da cidade (PESAVENTO, 2004).

Após a área de urbanização percebo novamente o reencontro com a paisagem do verde entre os trilhos, sinto novamente a vibração do ambiente se conectando e se fortalecendo. O local que está no estado de aguardo, onde percebo os prédios abandonados. Cada um apresenta uma força que se conecta com os trilhos, com aquilo que permaneceu do complexo ferroviário.

Ao me aproximar da estação de Jaguarão sinto a intensidade diminuir, a relação fica mais fraca entre os elementos do entorno. Uma intervenção com o objetivo de “salvar” a edificação, mas que mudou a sintonia da ambiência. A estação não pertencia mais àquele lugar. É como se uma obra de arte fosse retirada de seu lugar original, e colocada uma réplica. Foi a sensação senti, é a mesma edificação, mas a percepção está diferente.

A autora Saramago (2008) comenta que somente a permanência em seu espaço essencial é que garantiria seu *status* como obra de arte. O espaço que compreende o entorno da obra, só se torna visível e perceptível quando a obra em sua completude intervém naquela ambiência, é a própria obra que realça os

encantamentos do espaço. A obra não está *no* espaço, mas que o próprio espaço aparece *através* dela.

Um prédio abandonado reforça ainda mais as particularidades do espaço que está envolvido, não direcionando o olhar somente para a obra em si, mas para o conjunto de elementos que se fazem visíveis diante daquela materialidade. É o emolduramento das árvores naquela ambiência, os cheiros, o canto dos pássaros, o sol, a chuva, o vento que atravessa por cada fresta daquele sítio.

A intervenção realizada na estação férrea para abrigar um novo uso, trouxe grandes modificações naquele território. Sentia o entorno se desmembrar do restante do conjunto. Uma sensação de abandono que talvez não faça sentido, mas que estava presente em mim. O abandono de sentido, de descolamento, de desintegração. A estação não se relacionava de forma tão intensa com o restante do conjunto ferroviário, uma parte de sua potência se dissipou. Essa impressão também foi relatada por uma das entrevistadas:

> [...] Tem muita gente, eu acho que nem sabe até a referência aqui. A gente que mora aqui, que ainda no endereço se diz centro, o bairro é considerado centro, mas é bem longe do centro. E aí a gente dá referência perto da antiga estação e tem gente que não sabe onde é (transcrição da entrevista com a mulher de 25 anos).

As novas dinâmicas reforçam a sensação que tive na cidade de Jaguarão: o patrimônio ferroviário foi perdendo seu espaço. Primeiro no canteiro central, depois os moradores agregaram os trilhos ociosos ao seu terreno e aos poucos a história vai desaparecendo, se desintegrando da paisagem e permanecendo apenas na memória daqueles que recordam com carinho os tempos das ferrovias.

“José, seu Libório, seu Nei. Dona Blancas Piros
Capitão Porta, Ircio Alvarez, Namito
Doña Divolos, Los Ramos, Carrascos, Bresques y mucho más
del viejo Rio Branco son queridos recuerdos
como esse tren que pasó en nuestras vidas
mi abuelo Casemiro Espilman
unico guarda puente que existió
el solito cuiadaba todo
cambiava lâmpadas, capinava
era un brinco nuestra puente
hasta que la ditadura robaram todo los postes de ferro que vieram da Inglaterra
o trem passava na ponte e a nossa casa ficava do lado
sempre era uma festa
achatar moeda nos trilhos
pegar carona até a estação, para voltar correndo pelos trilhos
a campaña da igreja se ouvia em toda cidade
quanta gente boa partiu que nem o trem
esse senhor puxando o carrinho era o seu Barreto
viveu a vida assim, até um pouco depois que acabou o trem[55].”

Figura 136 e Figura 137: Frames do documentário Memória dos trens Jaguarão e Rio Branco. Fonte: Confraria dos Poetas de Jaguarão, 2018.

[55] Trecho retirado do documentário: Memória dos trens Jaguarão e Rio Branco. É interessante perceber como os idiomas se mesclam na região da fronteira, iniciando pelo espanhol e aos poucos introduzindo o português. Fonte: Confraria dos Poetas de Jaguarão, 2018. Disponível em: http://confrariadospoetasdejaguarao.blogspot.com/2018/07/memoria-dos-trens-jaguarao-e-rio-branco.html. Acesso: 27 ago 2021.

Em algumas cidades, o que permanece é somente a lembrança do período ferroviário, é olhar para a estação e recordar os momentos vividos, às vezes com um misto de saudosismo, de lamento, de esperança por dias melhores. As nossas percepções estão vinculadas as nossas lembranças, e o mesmo acontece ao contrário, uma lembrança “não se faz presente a não ser tomando o corpo de alguma percepção onde se insere” (BERGSON, p. 70).

A imersão nesses lugares promove o encontro com o diferente, a experiência nos aproxima do que é real, colocando-nos diante de acontecimentos que não seriam percebidos sem o mergulho pelos territórios do abandono. E assim, em cada estação férrea o encontro acontecia de forma diferente, apresentando outras conexões e intensidades, como é o caso das estações férreas de Rivera (parte inferior da imagem) e Santana do Livramento (parte superior da imagem) (Figura 138).

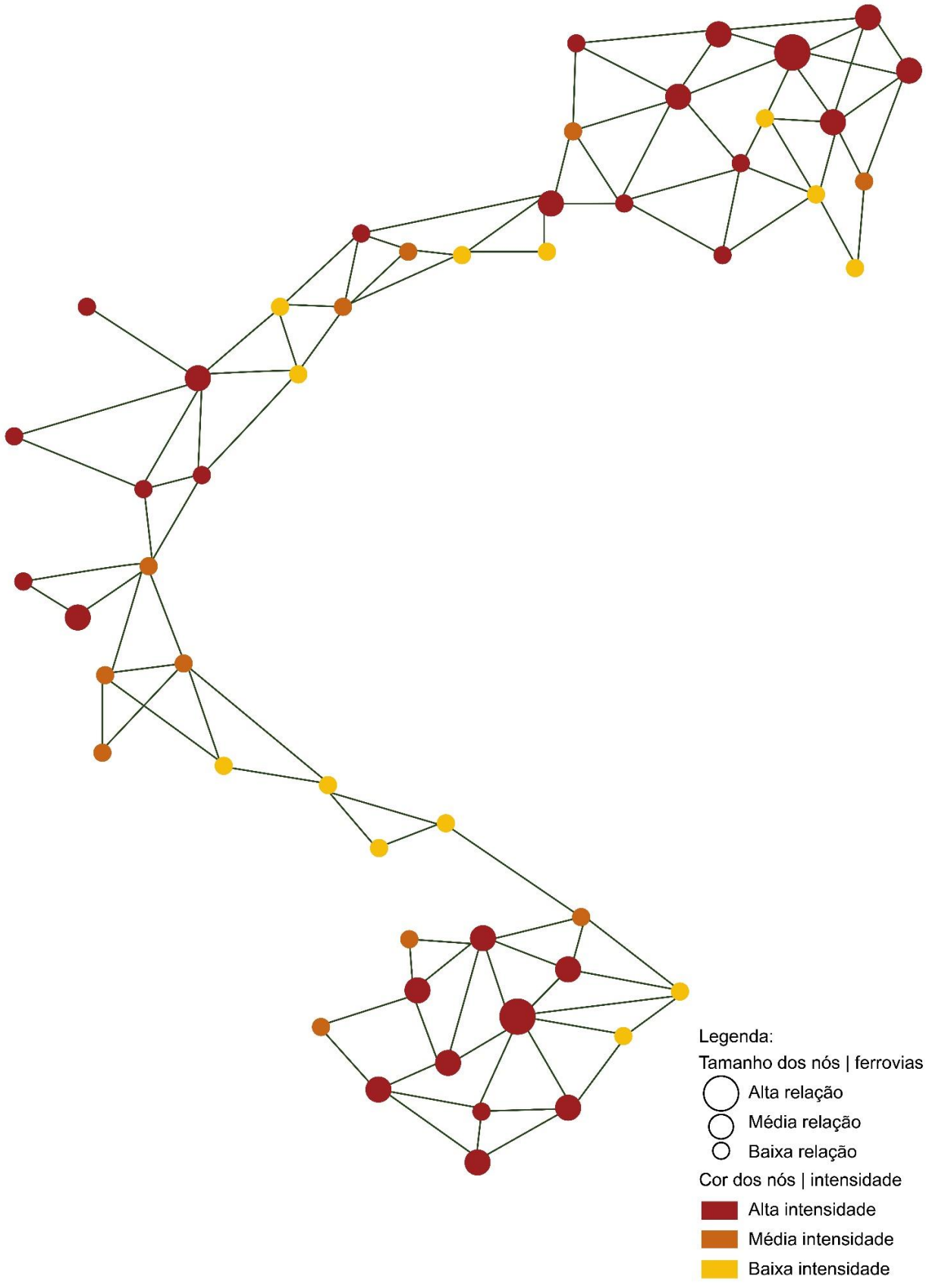

Legenda:
Tamanho dos nós | ferrovias
Alta relação
Média relação
Baixa relação
Cor dos nós | intensidade
Alta intensidade
Média intensidade
Baixa intensidade

Fig. 138

Figura 138: Mapa das intensidades em Santana do Livramento e Rivera na fronteira Brasil-Uruguay. Fonte: Elaborado pela autora, 2021.

Quando me deparei com a estação de Rivera, no Uruguay, a primeira sensação foi de que aquele lugar não estava abandonado e talvez nunca esteve. O sistema ferroviário não deixou de operar, o trem de carga segue em atividade, e o trem de passageiros que havia sido interrompido durante um período, retornou seu funcionamento em 2019. Sentia uma conexão intensa e bem definida entre os meios, que abarcavam pontualmente a estação férrea, os galpões dentro do cercado e o trem de passageiros.

O lado sentimental e até romantizado trazido pelas lembranças do período ferroviário, de certa forma, não faziam parte daquele contexto. As pessoas com as quais conversei, veem o trem como uma modalidade de transporte que presta um serviço, de forma muito clara e objetiva. Aquilo não deixou de existir, logo a sensação de esquecimento e abandono das estações férreas não se ramificou.

O não sentimento de abandono na cidade de Rivera foi algo que só foi possível a partir da experiência do "eu" naquele território. Fernando Fuão (2004) comenta em seu texto: *O sentido do espaço. Em que sentido? Em que sentido?,* que o sentido do espaço para mim é diferente do espaço em si, pois o sentido só existe porque eu estou aqui. "Nós não dependemos dele; ele é quem depende de nós, e sem nós nada seria" (FUÃO, 2004, n.p.).

O sentido do espaço não tem relação direta com o interior da arquitetura, com a relação dos cheios e vazios, com as paredes e objetos daquela materialidade. Mas o sentido do espaço encontra-se fora dele, que supera a sua superfície, acontece na interioridade de quem vivencia esses espaços, de quem ocupa, se desloca, se integra. E dessa forma, carregamos conosco o sentido do espaço, transportando para outros espaços, pois ele depende do "eu" para receber um sentido (FUÃO, 2004).

As percepções entre cada elemento do sítio ferroviário eram bem definidas. As conexões não extravasavam entre os *nós*, pois estavam contidas naquele cercado, bem ajustado e estruturado. O abandono não havia se alastrado por aquele território, talvez nunca tivesse chegado, havia sido controlado e dominado pelas estruturas da cidade.

Depois desse encontro, percebi que a desassociação da estação férrea de Rivera com o abandono, havia me desestabilizado.

A sensação percebida daquele abandono era outra, pouco sentimental e mais objetiva, funcional, operacional. A partir das conversas, percebia também que a importância era que o trem trouxesse uma utilidade para a sociedade. Uma opção viável para girar a economia local, um transporte rápido e eficaz para os passageiros, fazendo com que o serviço seguisse no ritmo do desenvolvimento.

E assim, eu sigo. Abandonando um pouco do que era o abandono para mim, experimentando e caminhando pela cidade e sentindo o que cada lugar tinha para me contar. Percebendo que o abandono das estações férreas é diferente em cada região e traz outras formas de pensar o planejamento da cidade. Cada qual com sua realidade e suas próprias percepções do território. Saio da estação de Rivera na intenção de caminhar pelos trilhos até a estação de Livramento.

Entre desvios, contorno de quadras e paradas para recuperar o fôlego, sinto que durante o trajeto no lado uruguaio me perco de mim. Sinto uma força vindo na direção dos trilhos que me invade e me faz querer sair dali. Não consigo acessar o local para fazer a “costura” entre o trajeto dos trilhos do trem e minhas percepções. Diante do medo e insegurança, afasto-me, permito-me sentir.

Na cartografia o corpo que caminha e sente as vibrações durante o percurso não esquece que existe um limite que o corpo *suporta*. Rolnik (2016) nos diz que a cartógrafa percebe o limite de tolerância, até que ponto a desorientação e a reorientação daquilo que nos afeta serve para nos manter seguros e proteger a nossa vida. Ela ainda reforça:

> Poderíamos chamar esse seu instrumento de avaliação de ‘limiar de desencantamento possível’, na medida em que, afinal, trata-se, aqui, de avaliar o quanto se suporta em cada situação, o desencantamento das máscaras que estão nos constituindo, sua perda de sentido, nossa desilusão (ROLNIK, 2016, p. 68).

Trata-se de perceber o quanto se suporta o desencantamento, a fim de designar os afetos percebidos e investi-los em outras matérias de expressão, possibilitando que se criem a partir desses acontecimentos, novas máscaras e novos sentidos. Ou, olhando de outra perspectiva, o quanto o processo está sendo interrompido pelo fato de não ser suportado. Não se trata de uma análise pragmática e

padronizada, mas daquilo que o corpo vibrátil absorve no território, um outro sentido, uma percepção extrassensorial, ou como comumente chamamos: o sexto sentido (ROLNIK, 2016).

Eu sinto e aquilo me desorienta, perturba-me, amedronta-me. A minha presença ali, não fazia mais sentido para mim. A noção do presente se perde, há uma confusão mental sobre tudo o que me rodeia. Conforme trazido por Deleuze (1974, p. 1): “Na medida em que se furta ao presente, o devir não suporta a separação nem a distinção do antes e do depois, do passado e do futuro”.

Sentia-me um pouco como a *Alice,* confusa em um outro mundo e me questionando sobre minhas atitudes. Não há resposta ou sentido algum quando Alice pergunta: “Em que sentido, em que sentido? ”, visto que é inerente ao sentido não ter referência, rumo, direção. Quando os acontecimentos de um puro devir se atravessam, desestabilizam e provocam um confronto diante de si e do mundo, é que Alice perde sua referência de identidade (DELEUZE, 1974).

Essa desorientação que passa com a personagem Alice e que me desconcertou diante daquela experiência, tem relação com a perda de sentido. É algo ainda pouco aprofundado na área da arquitetura, mas que está relacionado com o processo de consciência da existência. Perde-se a noção daquilo que está à nossa frente ou não, o indivíduo se encontra no estado onde se desassocia a relação espaço-tempo, e dessa forma, encontra-se à beira do precipício dos sentidos (FUÃO, 2004).

Ao mesmo tempo que queria me aproximar, mais me afastava da força que vinha daquela direção, uma força que me direcionada para a linha de fronteira. Ao atravessar a divisa, novamente sinto as conexões com o trajeto dos trilhos do trem. Parada em cima do dormente, levanto meu olhar acompanhando os trilhos em direção ao lado uruguaio, imaginando o que perdi por não percorrer por ali. Dou uma volta de cento e oitenta graus, e reparo nos trilhos no lado brasileiro, criando coragem para seguir naquela direção.

À medida que me reconectava com o trajeto pelos trilhos, sentia mais uma vez a sensação trazida pelo abandono: a contemplação da paisagem. O território interagindo com meus sentidos, meu caminhar mais lento por cima do mato, o olhar que

alcança mais adiante, o verde que brota pelo trajeto e me reconecta com a natureza.

Quando encontro com a estação férrea de Livramento sinto que os fundos da estação têm uma força mais forte com aquela ambiência. Vejo cavalos pastando entre os trilhos, a vegetação do entorno, a plataforma de embarque e desembarque na espera para receber mais pessoas. O estado de aguardo, que permanece na incerteza e na esperança de novos encontros.

Apesar da intervenção arquitetônica na estação férrea, a sensação que dominava naquela ambiência era o do abandono. O abandono que invadia a praça em frente à estação, os galpões, as casas fechadas ao redor, e inclusive, o sentimento ocasionado ao me deparar com própria edificação. O abandono estava tão presente naquela paisagem que transbordava toda e qualquer edificação que estivesse em uso novamente. O abandono era maior, mais forte, mais intenso e invadia aquele território, como uma onda de tsunami que encobre e devasta parte da cidade.

O abandono das estações férreas poderia, equivocadamente, ser pensado como algo igual em todos os lugares. Com o fim do transporte de passageiros, as estações férreas perderam sua funcionalidade e o cenário do abandono se repete nas cidades. A coincidência até pode acontecer, no entanto o abandono se manifesta de maneira diferente, o abandono de um lugar nunca é igual ao outro.

A experiência vivenciada pelos territórios do abandono das estações férreas me fez perceber que esse contato direto nos aproxima da nossa sensibilidade. Não quer dizer que a experiência não presencial não desperte nosso lado sensível, mas que a sensibilidade a partir do corpo no território é que pode promover uma maior intensidade em nossos sentidos.

A cartografia nos aproxima daquilo que é real, coloca-nos diante de um *acontecimento* para vivermos o momento. Deparamo-nos com um conjunto de subjetividades e complexidades presentes em cada território, tornando-o único. A repetição não é igual ou semelhante, mas sempre uma repetição diferente, onde tem espaço para a multiplicidade, para aquilo que se diferencia e que traz potência para pensar as nossas relações na cidade.

"O sujeito da experiência se define não por
sua atividade, mas por sua passividade, por sua
receptividade, por sua disponibilidade, por sua abertura"
(BONDÍA, 2002, p. 24).

4. Desembarque do trem

A viagem do trem chegou ao fim. Desembarco na plataforma da estação e sigo meu caminho de volta para casa. Levo comigo a bagagem adicionada em cada paragem, de tudo que foi colhido, sei que algumas coisas abandonarei pelo caminho. Não se pode absorver tudo, algumas marcas ficaram em mim, assim como alguns rastros meus ficaram por lá.

A experiência de mergulhar pelo abandono das estações férreas trouxe uma compreensão mais ampla e complexa desse território. As estações não podem ser entendidas como um objeto isolado na cidade ou marcadas como um simples ponto no mapa, pois esse tipo de identificação não revela sua potência. O abandono das estações férreas se ramifica na malha urbana, e vai deixando suas marcas no caminho, em uma sobreposição de camadas que fazem parte da história e cultura da cidade.

O entendimento a partir dessa perspectiva, na escala mais ampla, e nem por isso menos sensível, é que torna o abandono das estações férreas um signo de ruptura na cidade. Esse vestígio possibilita que adentremos em um outro território, mais lento, silencioso, contemplativo e potente. O corpo presente se desloca pelos caminhos menos evidentes para sentir, experimentar e se sensibilizar.

A experiência cartográfica propõe uma imersão em um território, e te leva pelos trajetos da borda, pelos becos, pelas margens dos lugares menos turísticos. É caminhar pelos cantos da cidade onde nos confrontamos com algo desconhecido, o encontro com o outro, a fusão com a diferença, fazendo-nos sentir diversas sensações em cada parte do trajeto. É observar que a presença do outro, em certos momentos te bloqueia, mas também te encoraja a seguir.

A presença no plano da experiência possibilita que vivenciemos na pele aquele território e a partir dessa imersão, retomamos aos objetivos específicos desta pesquisa, a fim de evidenciar algumas reflexões sobre o abandono das estações férreas. Um dos objetivos se refere a: *ouvir e registrar o sentimento provocado pelo abandono das estações férreas para quem mora ou ocupa aquele sítio.*

O contato com os moradores ou com aqueles que ocupam o sítio ferroviário nos faz entender o sentido das estações férreas nos dias de hoje. Cada pessoa manifesta um sentimento específico, uns sentem pena, lamentam por encontrar a estação abandonada ou malcuidada, recordam sobre acontecimentos de sua vida, lembram de algum familiar já falecido, das viagens que eram realizadas e dos encontros vividos.

Percebo esses territórios como lugares da espera, seguem no aguardo, na esperança de que possam novamente serem pontos de encontros. São lugares que carregam uma relação mais intimista, do contato com o outro, igual como acontecia na chegada ou partida de alguém querido quando desembarcava do trem. Ainda, traz uma ligação com a natureza, de contemplar a paisagem, observar os animais, e aproveitar a viagem do trem no ritmo mais devagar.

A cada encontro observo mais camadas ocultas nesse percurso, são marcas que se sobrepõe na ruptura da cidade. As camadas contam histórias, os momentos compartilhados e o sentimento vivenciado em cada experiência. Quanto mais remexemos naquele território mais pulsão ele traz e mais descobertas podem ser evidenciadas.

Dentre as possibilidades presentes nesses territórios, uma das características identificadas são as interações vivenciadas na contemporaneidade a partir das *conexões*. Este ponto que tem relação com outro objetivo proposto na pesquisa: *verificar e compreender as interações vivenciadas pelo abandono das estações férreas na contemporaneidade.*

Os trilhos portam uma força de ligação entre as pessoas que circulam de um lado para o outro da cidade, eles funcionam como uma forma de deslocamento, de atravessamento. É uma (des)conexão da malha urbana reticulada, que divide a cidade em duas partes, cada uma de um lado do trilho do trem, mas que se fortalece e se une pelas relações sociais.

Assim como a Ponte Internacional em Jaguarão e Rio Branco une e conecta Brasil e Uruguay, os trilhos de trem também estão relacionados com as práticas cotidianas de deslocamento, união e conexão. Os trilhos seguem no presente, ainda que sejam um passado antigo. Um sistema de transporte que ficou obsoleto e esquecido com

o tempo, mas que em muitos momentos os encontros se fazem presente naquela paisagem.

Durante o percurso é possível perceber esse constante atravessamento dos moradores de um lado para o outro, caminham entre os trilhos, contornando a vegetação alta, se envolvendo no território do abandono. Os trilhos se estabelecem como uma forma de comunicação, de atravessamento e de união. Da mesma forma como era estabelecida a ligação entre as estações, através do trem em ambos os países.

O período ferroviário trazia um outro modo de perceber a linha de fronteira que divide Brasil e Uruguay. Uma linha que não se estabelecia pelo rio Jaguarão ou pela Avenida Tamandaré, mas uma ampliação da linha de fronteira que se dava até a estação férrea do país vizinho. Ali era estabelecido o limite, a demarcação de até onde o estrangeiro poderia acessar o outro território, pois na estação férrea deveria descer do trem, e para seguir a viagem, embarcar no trem do outro país.

Uma relação de fronteira mais ampla, mais abrangente e que englobava uma área maior, uma zona de transição mais extensa. No entanto, hoje essa linha de fronteira, dada pelas estações, perde sua força e intensidade, pois o abandono diluiu essa fronteira criada através dos trilhos do trem. O abandono carrega uma potência tão marcante que desmancha tudo o que toca. O abandono é como a água de uma onda, que vai invadindo, cada vez mais, por onde alcança. O próprio rizoma no território.

Percorrer pelos territórios do abandono das estações férreas na fronteira, colocou-me diante das minhas próprias percepções de mundo. Vivienciei com meu corpo um território desconhecido, e assim, apresento as inquietações que surgiram a partir da experiência, atendendo ao objetivo que visa: *mapear as sensações vivenciadas pelo abandono no percurso da linha do trem até a estação férrea.*

A cartografia sensível permite que experimentemos as diversas sensações durante os acontecimentos. Um corpo que se desloca pelos trilhos, encontra-se com o abandono das estações férreas e rompe com tudo aquilo que parece ser estático, ultrapassado e inexpressivo. É colocar-se no trajeto do outro, sentir a vibração

durante a travessia, a energia em cada encontro e perceber as relações e dinâmicas vivenciadas por quem ocupa aquele território.

É *sentir* e se *permitir sentir* o que o meio exterior provoca no *eu* interior. Na caminhada pelos trilhos do trem é possível aflorar nossa sensibilidade através dos nossos sentidos. Ter o contato direto com o que está a nossa volta, perceber a textura da grama, da ferrugem dos trilhos, da maciez das pétalas das flores, da parede áspera das edificações que se desmancham com o tempo. É possível perceber mais atentamente os sons durante o trajeto, o ruído dos automóveis, o canto dos pássaros, o barulho dos motores dos sítios industriais. É ouvir também o que não gera barulho, o silêncio. O silêncio que cada vez mais é raro na nossa sociedade, que quando prevalece nos coloca diante da nossa voz interior, o que *eu* falo, quando não escuto nada.

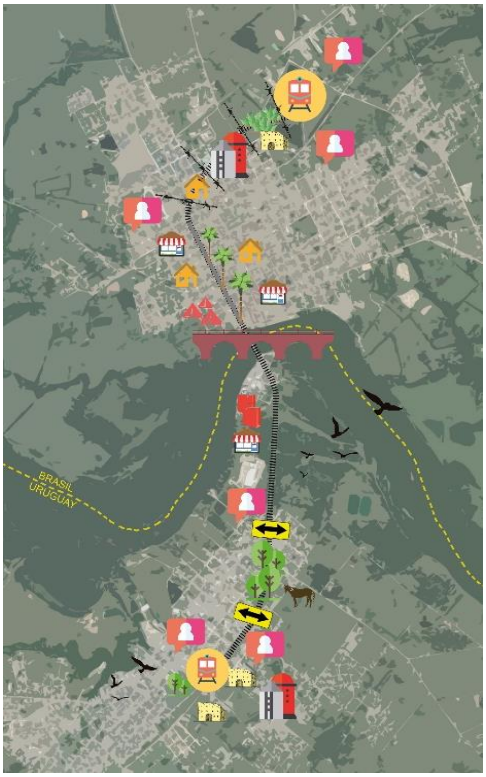
A experiência te proporciona apreciar a água bebida nos momentos de calor, o lanche feito na pausa para o almoço. É identificar os cheiros em cada parte do trajeto, os agradáveis e os nem tanto, como o esterco de cavalo encontrado entre os trilhos. Reconhecer que a visão é um dos sentidos que mais dá liberdade para seguir de um lugar para o outro, mas que ao mesmo tempo é aquele que também pode aprisionar, frear, bloquear por achar que não ver mais adiante significa que algo de ruim pode acontecer. Ou seja, eu quero pré-ver o que está a minha frente para me dar mais segurança, e quando não enxergo, eu pré-julgo que estou diante de algo negativo.

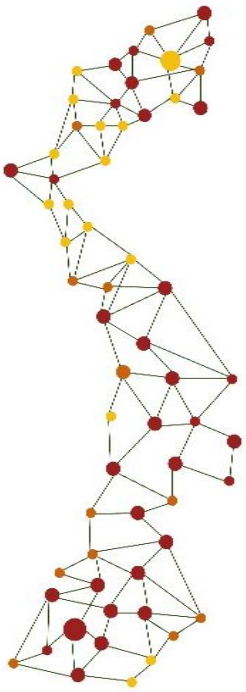
Reconhecer que através dos nossos sentidos é que percebemos a sensibilidade dos lugares que percorremos. Ficamos diante de nosso *eu* com o mundo, da nossa relação que vai além dos nossos cinco sentidos, atingindo outra proporção na espacialidade: a intensidade em cada acontecimento. Estamos em um território onde permeiam diversos agenciamentos, que por vezes, nos atravessam, se acoplam e depois se desconectam. Nesse momento é que percebemos o que nos marcou e desestabilizou diante da experiência, a chamada desterritorialização.

A proposta de mapear o processo dessa experiência se fez uma ferramenta potente para enunciar algumas pistas que pulsam nesses territórios. A partir desse conjunto de subjetividades é que se fortalecem as conexões entre corpo-território. Dessa forma, a própria narrativa da viagem já se manifesta como mapa sensível,

evidenciando a potência dos encontros durante o trajeto e trazendo à tona o sentimento de quem vivencia esse território.

Os mapas dos encontros e os mapas das intensidades apresentam as particularidades manifestadas durante o trajeto. Cada mapa traz uma forma de abordar e contar um pouco sobre os territórios do abandono. Retomamos a proposta dos mapas cartográficos sensíveis, aqueles que não objetivam a representação, e muito menos, a hierarquização dos elementos na paisagem. Trata-se da composição de mapas abertos, rizomáticos, heterogêneos. Assim, propomos a sobreposição dos mapas dos encontros e dos mapas das intensidades nas cidades da fronteira Jaguarão e Rio Branco (Figura 139) e Santana do Livramento e Rivera (Figura 140), a fim de possibilitar a abertura para outras formas de leitura desses territórios.





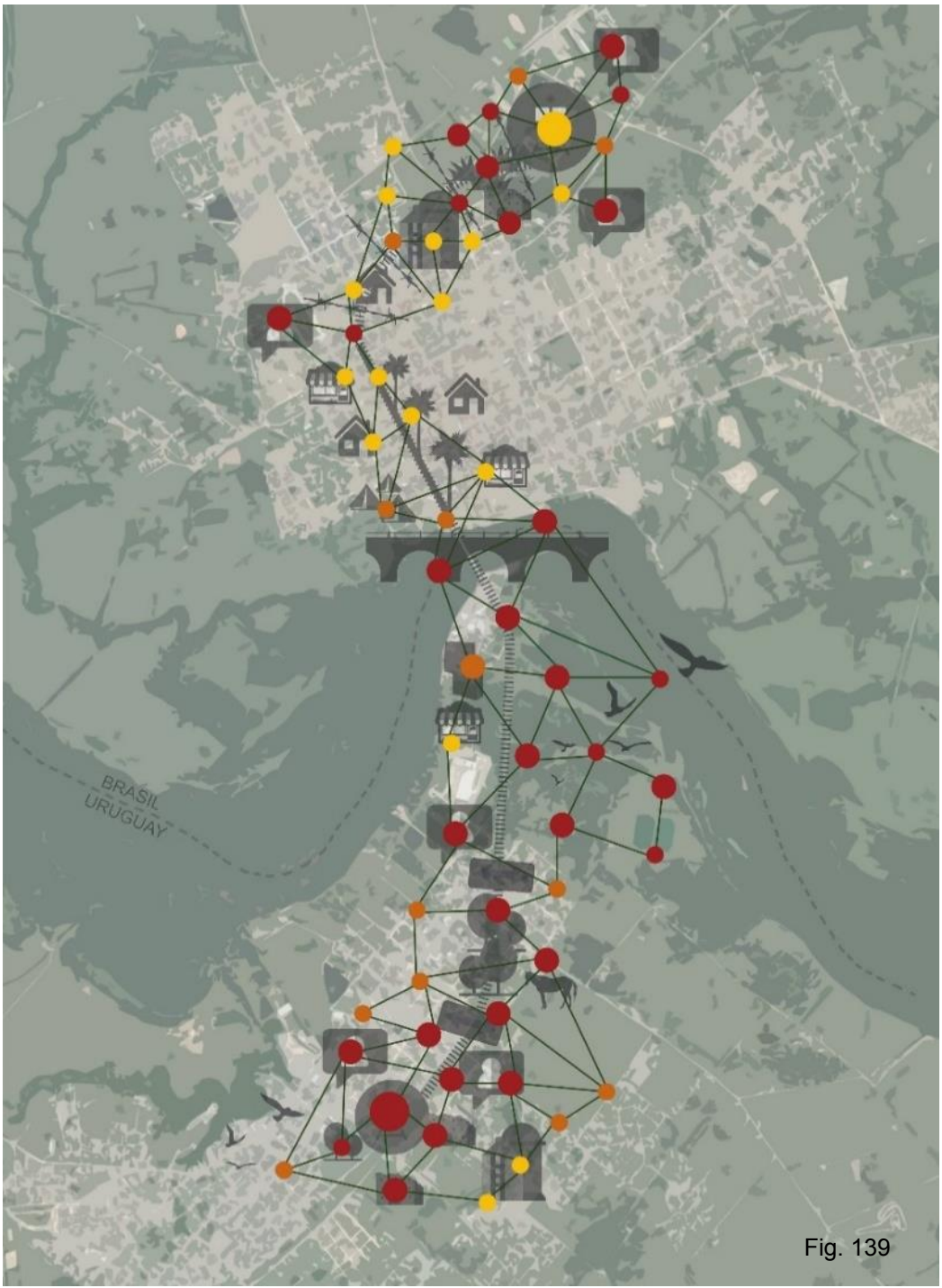


Fig. 139

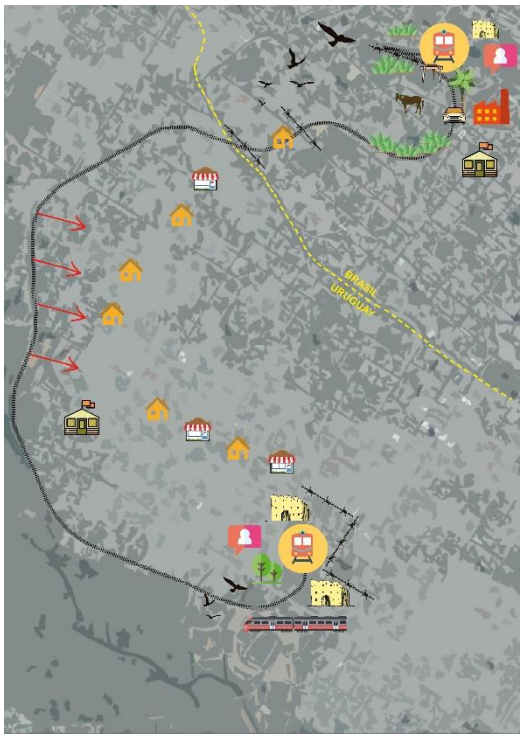
A sobreposição dos mapas nos faz pensar na potência que a cartografia nos permite criar, podemos propor a abertura para, por exemplo, o lado sensível na cidade. O nosso corpo reage de forma diferente em cada lugar, somos afetados com maior itensidade em determinados pontos e menos em outros. No mapa da figura 139, o lado sensível aflorou durante o percurso onde prevaleceu o maior vazio urbano. São os pontos mais conectados com a natureza e com o contexto ferroviário.

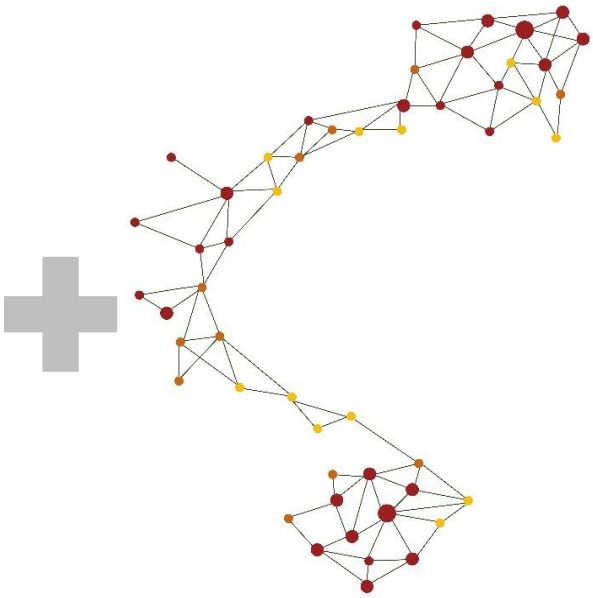
Figura 139: Mapa de sobreposição – mapa dos encontros (figura 132) e mapa das intensidades (figura 135) em Jaguarão e Rio Branco na fronteira Brasil-Uruguay. Fonte: Elaborado pela autora, 2021.

Os elementos trouxeram uma força mais intensa, especialmente os marcados pelos nós em vermelho, onde os sentidos despertaram uma sensibilidade mais aguçada no corpo-território. O ritmo mais lento permitiu que a experiência fosse mais potente, contemplativa e sensitiva. E assim, foi possível perceber que por trás do mapa ao fundo com a mancha urbana solidificada, revelam-se as fissuras ocasionadas pelos vestígios do transporte ferroviário na cidade. Os encontros são percebidos de forma mais atenciosa e introspectiva, e são nesses instantes que percebemos as linhas de fuga desses territórios.

Os lugares do abandono promovem o encontro com o outro, com a hospitalidade, com o lugar da espera. Daquilo que está na incerteza e permanece aberto às possibilidades do que ainda pode acontecer. Uma lacuna em potencial. O rio e a ponte também podem ser entendidos como esses lugares do possível, nos trazem a incerteza como lugar que acolhe, traz o outro para perto, aproxima o estrangeiro que se refugia. A fronteira é a zona de amortecimento, como o rio que divide os dois países, que volta e meia invade a cidade para lembrar que a natureza é mais forte que nós. É o escape, a transição, a transformação, o lugar do possível.

Por outro lado, podemos identificar nas cidades de Santana do Livramento e Rivera uma fronteira mais permeável, que não se delimita através de uma ponte e de um rio, mas por uma avenida. A divisa da fronteira que não deixa claro se estamos de um lado ou do outro, mas que apresenta uma força no subconsciente. Uma fronteira com uma força invisível que por ora faz agir ou recuar, a fronteira que se manifesta em nós (Figura 140).





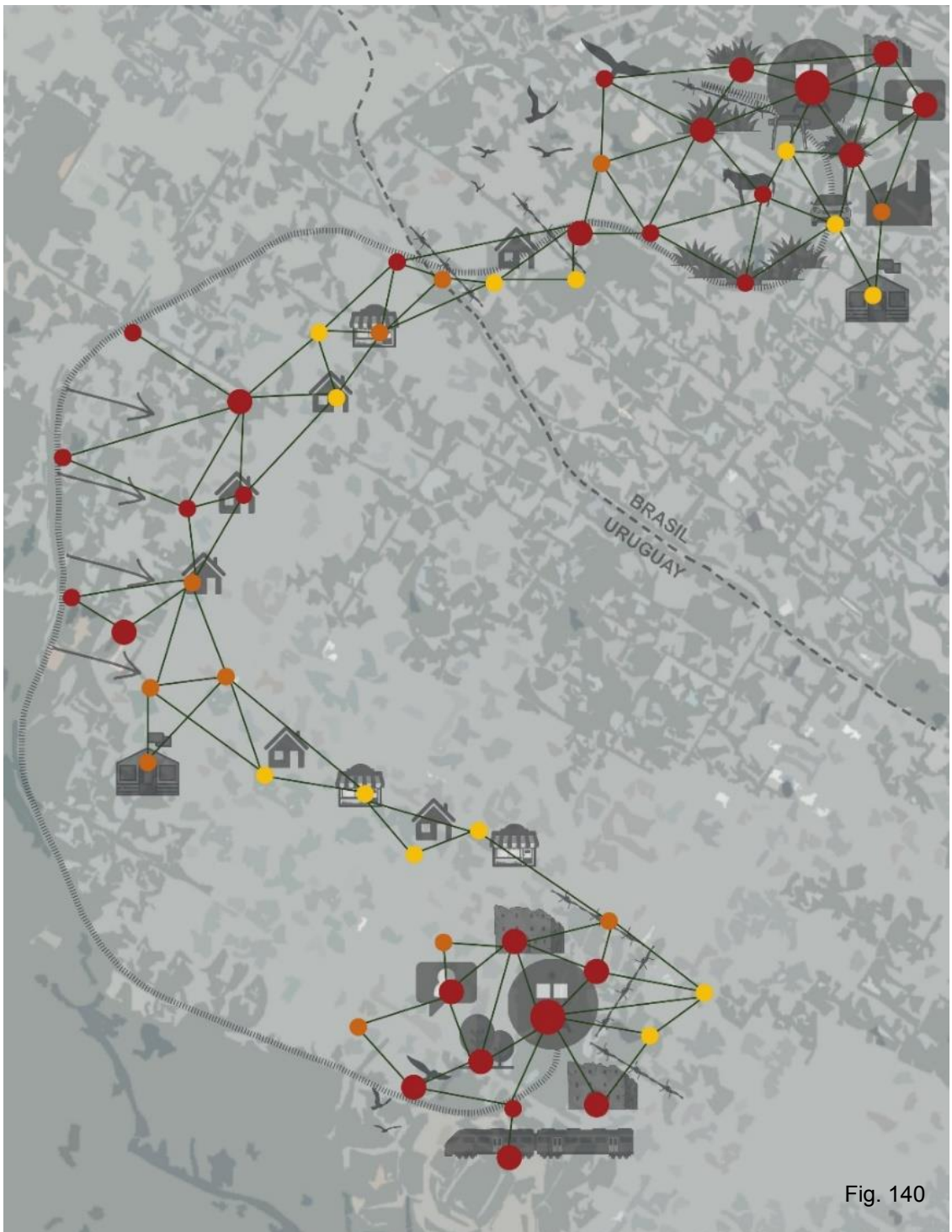


Fig. 140

Figura 140: Mapa de sobreposição – mapa dos encontros (figura 134) e mapa das intensidades (figura 138) em Santana do Livramento e Rivera na fronteira Brasil-Uruguay. Fonte: Elaborado pela autora, 2021.

O sítio ferroviário de Rivera apresenta uma conexão mais intensa entre os próprios elementos industriais. É uma força interna que se relaciona de forma restrita, delimitada e circunscrita pelas cercas do perímetro. Existe uma ligação contida e que pouco extrapola ou vasa para o entorno imediato. A atmosfera dentro do cercado tem uma relação que se difere da atmosfera externa ao cercado.

A caminhada em Rivera, em direção à fronteira, mostra que existe uma força que ao mesmo tempo apresenta intensidade, mas que repulsa o corpo para longe da linha do trem. Como se houvesse uma conexão, mas uma barreira invisível bloqueia o caminhar naquela direção. Há uma ligação, mas que não chegou a se entrelaçar com aquele meio.

Já na cidade de Santana do Livramento as forças do abandono são retomadas, há o contato com a natureza e com os meios daquela ambiência. São territórios que apresentam uma força invisível, mas que se faz visível a partir daquela materialidade, daquela conformação, daquela história.

É possível identificar novos usos que não se relacionam diretamente com a estação de Livramento, como é o caso do galpão de reciclagem e o local para as práticas de autoescola. Aos poucos, essas dinâmicas vão invadindo, transformando e propondo novas formas de ocupação no sítio ferroviário. No entanto, o abandono é o que prevalece naquela ambiência, uma intensidade maior principalmente na parte posterior da estação. Uma força que invade e ramifica para o entorno, trazendo a sensação do abandono que se sobrepõe as novas formas de uso encontradas.

A proposta da sobreposição dos mapas é pensar nas inúmeras formas de leitura de um território. Existem múltiplas entradas e saídas, dependendo da perspectiva e da visibilidade que se quer apresentar. Os mapas sensíveis visam evidenciar o que não é dito na maioria dos mapas: a sensibilidade desses lugares a partir de uma experiência corporal.

É contar o indizível, aquilo que se vê e se sente, mas não é dito. Dessa forma, podemos pensar no abandono das estações férreas a partir do potencial que esses lugares possuem, com a sensibilidade e o reconhecimento que merecem. Pois são lugares dotados de sentimento, memória, história, cultura e que fazem parte ainda hoje,

das relações sociais. Um lugar que dá abertura para o possível, permitindo que sejam exploradas as sensações e proporcionada a (re)conexão do corpo na cidade, de forma que intensifique nossa sensibilidade com o próximo e conosco.

A experiência do corpo que vive e investiga a cidade, aproxima-nos daquilo que é real, do que está próximo de nós. Oportuniza-nos a sair da zona de conforto para ir ao encontro do outro, do desconhecido, para compreender outras vivências, outros sentimentos e sensações. Isso é possível quando se está presente no território, conversando com as pessoas e sentindo como cada um é afetado.

Cada relato carrega um sentimento, uma forma sensível de ver e perceber aquele sítio. Um território que é dotado de memórias, daquilo que fica marcado internamente, e mesmo que passem os anos, a sensação do acontecimento é como se tivesse ocorrido há dias atrás. É o sentimento que gruda na nossa memória e no nosso coração. É a intensidade dos acontecimentos que vivemos, algo que traz sentido e permite que apreciemos cada momento.

São nos lugares do possível, naqueles que nos permitem a abertura para o novo, que podemos explorar nossa sensibilidade. Caminhar com mais calma, olhar com atenção o que está ao nosso redor, anotar no diário de campo o que marcou durante o trajeto, ter um momento de pausa quando for preciso, respirar mais devagar para poder pensar. Os momentos de pausa são importantes durante uma caminhada, desta maneira, propus momentos de pausa também à leitura deste trabalho, inserindo uma poesia, uma letra de música, uma imagem, um relato. As pausas para o respiro que impulsionam para depois continuar.

A intensidade vivenciada em uma experiência cartográfica nos faz refletir, questionar e colidir com a sensibilidade do outro, entender que vivemos em um plano comum, mas que é sentido de maneiras múltiplas e com intensidades variadas. Cada história apresenta uma marca, e cada uma delas é importante quando se planejam cidades para as pessoas.

O abandono das estações férreas pode ser associado como um jogo. Jogamos na cidade que tem uma história, apresenta uma trajetória e que hoje se encontra em aberto, uma lacuna para experimentarmos a cidade. O passado que é presente, está no aqui e

agora, por vezes encoberto por outras camadas, mas assim que remexemos, desbravamos e revelamos o que está oculto, apresentando um universo de possibilidades. Um jogo que faz emergir a memória e revela suas marcas a partir do abandono sensível. Uma peça se relaciona com a outra, formando assim um grande tabuleiro, que conta sobre os encontros dotados de sensibilidade e intensidade.

Encerro meu percurso pelos trilhos de trem, temporariamente. Pois a proposta deste trabalho foi lançar e evidenciar as potências encontradas no abandono das estações férreas. Os lugares do abandono ainda têm muito a nos contar, requerem uma pesquisa-intervenção para sentir as vocações que estão latentes nesses territórios. Uma investigação sobre as camadas ocultas e de tantas outras rupturas que merecem ser visibilizadas, para que se um dia sofrerem intervenções, que sejam feitas de maneira consciente e respeitosa. Reconhecer que não se trata de uma volta ao passado, mas entender esses lugares como um ritornelo, uma repetição que sempre se estabelece a partir da diferença.

Referências

BARROS, Letícia Maria Renault de; BARROS, Maria Elizabeth. Pista da Análise. In: PASSOS, Eduardo, KASTRUP, Virgínia; TEDESCO, Silvia. **Pistas do método da cartografia:** a experiência da pesquisa e o plano comum – Volume 2. Porto Alegre: Sulina, 2016. p. 175-202.

BERGSON, Henri. **Matéria e Memória: ensaio sobre a relação do corpo com o espírito**. Tradução Paulo Neves. 4ª edição. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2010.

BONDÍA, Jorge Larrosa. Notas sobre a experiência e o saber da experiência. In: **Revista Brasileira de Educação.** N. 19, 2002. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/rbedu/n19/n19a02.pdf>. Acesso em 20 ago. 2021.

CAGGIANI, Ivo. **Sant'Ana do Livramento – 150 Anos de História**. Santana do livramento, Edição da Associação Santanense Pró-ensino Superior - ASPES: 1983.

CARERI, Francesco. **Walkscapes: el andar como practicaestetica**. Barcelona: Gustavo Gili, 2009.

CARERI, Francesco. **Caminhar e parar**. Tradução de Aurora Fornoni Bernardini. São Paulo: Gustavo Gili, 2017.

CARROLL, Lewis. **Alice no País das Maravilhas**. Adaptação de Ana Carolina Vieira Rodrigues. 2ª edição. Editora Rideel, 2010.

DELEUZE, Gilles. **Lógica do Sentido**. Tradução de Luiz Roberto Salinas Fortes. São Paulo: Perspectiva, editora da Universidade de São Paulo, 1974.

DELEUZE, Gilles. **O abecedário de Gilles Deleuze**: uma realização de Pierre-André Boutang, produzido pelas Éditions Montparnesse, Paris. 1988-1989. Disponível em: http://stoa.usp.br/prodsubjeduc/files/262/1015/Abecedario+G.+Deleuze.pdf. Acesso em: 02 set. 2021.

DELEUZE, Gilles. **Diferença e repetição**. Tradução de Luiz Orlandi e Roberto Machado. Rio de Janeiro: Graal, 1988.

DELEUZE, Gilles; GUATTARI, Félix. **Mil Platôs.** Capitalismo e esquizofrenia. Vol 3. Tradução de Aurélio Guerra Neto, Ana Lúcia de Oliveira, Lúcia Cláudia Leão e Suely Rolnik. Rio de Janeiro: Editora 34, 1996.

DELEUZE, Gilles; GUATTARI, Félix. **Mil Platôs.** Capitalismo e esquizofrenia 2. Vol 1. Tradução de Ana Lúcia de Oliveira, Aurélio Guerra Neto e Célia Pinto Costa. São Paulo: Editora 34, 2011. 2 ed.

DELEUZE, Gilles; GUATTARI, Félix. **Mil Platôs.** Capitalismo e esquizofrenia. Vol 4. Tradução de Suely Rolnik. São Paulo: Editora 34, 1997.

DERRIDA, Jacques. **Margens da Filosofia**. Tradução de Joaquim Torres Costa e Antonio M. Magalhães. Campinas, SP: Papirus, 1991.

DERRIDA, Jacques. **Anne Dofoumantelli convida Jacques Derrida a falar sobre Hospitalidade**. Tradução de Antônio Romane, revisão técnica de Paulo Ottoni. São Paulo: Escuta, 2003.

DERRIDA, Jacques. **Pensar em não ver:** escritos sobre as artes do visível (1979 – 2004). Organização Ginette Michaud, Joana Masó, Javier Bassas. Tradução Marcelo Jacques de Moraes. Revisão técnica João Camillo Penna. Florianópolis: Ed. da UFSC: 2012.

DETONI, Luana Pavan. **Cidades pequenas:** território de um devir menor na contemporaneidade. 2018. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Pelotas, Pelotas, 2018.

FACCIN, Danielle. **Entre passos e vozes**: percepções de espaços e patrimônios no sítio ferroviário de Santa Maria, RS. 2014. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) – Centro de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Federal de Santa Maria, Santa Maria, 2014.

FERNANDES, Bruno Ribeiro. **Transformações das estações ferroviárias com o advento da integração com a rede do metrô em São Paulo**. 2012. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012.

FORNECK, Vanessa. **Do abandono ao cenário de encontro**. 2018. Trabalho Final de Graduação (Graduação em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Pelotas, Pelotas, 2018.

FUÃO, Fernando Freitas. **As formas do acolhimento na arquitetura**. Livro Derrida e arquitetura. Organizadores: Dirce Solis e Fernando Fuão. Rio de Janeiro: Edurj, 2014. Online. Disponível em: https://fernandofuao.blogspot.com/2015/07/httpwww.html?fbclid=IwAR2ahzhcMg-Yyo_Mg5NTBbnIGY-wetarcol3Z0EmZ2SYks3nhXI_-ZhpHyU. Acesso em: 19 de abril 2020.

FUÃO, Fernando Freitas. **O sentido do espaço**. Em que sentido, em que sentido? – 1ª parte. Vitruvius. 048.02 ano 04 maio 2004. Disponível em https://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/04.048/582. Acesso em 21 de abril 2020.

GEUX, Germanie. **O síndrome de abandono***.* Tradução sob direção de Valerie Rumjanek. Rio de Janeiro: Record, 1973. [Edição Revista de “la nevrose d’abandon”. 2ª ed. Presses Universitaires de France].

GONÇALVES, Reinaldo. Novo Desenvolvimentismo e Liberalismo Enraizado. In.: **Serviço Social & Sociedade**, São Paulo, n. 112, p. 637-671, out./dez. 2012. Disponível em: https://www.scielo.br/j/sssoc/a/35tRSzsTBxzLLgmThm3rvVF/?lang=pt&format=pdf Acesso em: 16 set. 2021.

GUATTARI, Félix. **Caosmose**: um novo paradigma estético. Tradução de Ana Lúcia de Oliveira e Lúcia Cláudia Leão. São Paulo: Ed. 34, 1992.

HAN, Byung-Chul. **Sociedade do cansaço**. 1. ed. Petrópolis: Vozes, 2015.

IBGE. INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **População estimada 2021**. Disponível em: https://cidades.ibge.gov.br/brasil/rs/teutonia/panorama. Acesso em: 20 set. 2021

IPHAE. INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO DO ESTADO DA SECRETARIA DA CULTURA DO RIO GRANDE DO SUL. **Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul**. Inventário das Estações: 1874-1959. In: [pesquisadoras CARDOSO, Alice; ZAMIN, Frinéia]. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

IPHAN. INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. **Patrimônio Ferroviário.** Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/127. Acesso em: 20 maio 2021.

IPHAN. INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL**. Ponte Internacional Barão de Mauá - Brasil e Uruguai**. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/1126/ Acesso em: 20 set. 2021.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. Tradução Carlos S. Mendes Rosa. 3ª ed. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2011.

JACQUES, Paola Berenstein. Breve histórico da Internacional Situacionista – IS. **Vitruvius.** 035.05, ano 3, abr. 2003. Arquitextos ISSN 1809-6298. Disponível em: https://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/03.035/696. Acesso em: 19 dez. 2019.

JACQUES, Paola Berenstein. **Elogio aos errantes**. Salvador: EDUFBA, 2012.

KÜHL, Beatriz Mugayar. O papel do Patrimônio Arquitetônico no projeto da Cidade Contemporânea. In: [coordenador RETTO JÚNIOR, Adalberto da Silva]. **Coleção primeiras aulas**. Bauru: ANAP, 2019.

LANG, Aline Eloyse. **As ferrovias no Brasil e avaliação econômica de projetos: uma aplicação em projetos ferroviários.** 2007. Dissertação (Mestrado em Transportes) – Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Faculdade de Tecnologia, Universidade de Brasília, Brasília, 2007.

LYNCH, Kevin. **Echar a perder**: un análisis del deterioro. Com colaboração de Michael Southworth (ed.). Barcelona: Editorial Gustavo Gili, AS, 2005.

MACIEL, Erick M; RODRIGUES, Fernanda; VARUM, Humberto; COSTA, Aníbal. Estação Férrea de São Borja: a importância da preservação para a memória da cidade. **Cadernos NAUI** Vol . 7, n. 13, jul-dez 2018

MARTIN, André Roberto. **Fronteira e Nações**. 4ª ed. São Paulo: Contexto, 1998.

MARTINS, Roberto Duarte **A ocupação do espaço na fronteira Brasil-Uruguai**: a construção da cidade de Jaguarão. 2001. Tese (Doutorado em Arquitetura) – Departament de Composició Arquitectónica, Escola Tècnica Superior D'Arquitectura, Universitat Politècnica de Catalunya, Espanha, 2001.

MENEZES, Marlette Aparecida Rezende. **Cartografia dos Sentidos:** Modos do fazer, experiência estética e aprendizagem. 2016. Dissertação (Mestrado em Artes) – Escola de Belas Artes, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2016.

MIRANDA, Wilson Marcelino. **Arquitetura e Urbanismo na Fronteira Brasil/Uruguai.** Espaço comercial construído em Jaguarão/Rio Branco (1800-1940). 2000. Tese (Doutorado em Integração Regional). Universidade Federal de Pelotas, Pelotas, 2000.

MONTANER, Josep Maria. **La Modernidad Superada:** ensayos sobre arquitectura contemporánea. Barcelona, España: Gustavo Gili, 2011.

MUSSO, Carlos. **Las ciudades del Uruguay, su origen, evolución histórica y urbanística em el contexto nacional y macro regional y sus perspectivas de futuro**. Montevideo: Facultad de Arquitectura. 2004.

ORLANDI, Luiz. **Um gosto pelos encontros**. 2014. Disponível em: https://territoriosdefilosofia.wordpress.com/2014/12/29/um-gosto-pelos-encontros-luiz-orlandi/?fbclid=IwAR0cn5MrZn18djg8aZxZ-fw93imWmGYcW6MzDFiRHmU7yslwGq0RbQRoi0A. Acesso em: 10 abr. 2020.

PALLASMAA, Juhani. **Os Olhos da Pele**: a arquitetura e os sentidos. Tradução: Alexandre Salvaterra. Porto Alegre: Bookman, 2011.

PALLASMAA, Juhani. **A imagem Corporificada**: imaginação e imaginário na arquitetura. Tradução: Alexandre Salvaterra. Porto Alegre: Bookman, 2013.

PASSOS, Eduardo; BARROS, Regina Benevides de. A cartografia como método de esquisa intervenção. *In:* PASSOS, Eduardo, KASTRUP, Virgínia; ESCÓSSIA, Liliana. **Pistas do método da cartografia:** Pesquisa-intervenção e produção de subjetividade. Porto Alegre: Sulina, 2015. p. 17-31.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. Com os olhos no passado: a cidade como palimpsesto. **Revista Esboços**. v. 11 n. 11 (2004). Florianópolis, SC. Disponível em: https://periodicos.ufsc.br/index.php/esbocos/article/view/334. Acesso em: 03 ago 2021.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. **República Velha Gaúcha:** charqueadas, frigoríficos, criadores. Porto Alegre: Movimento, 1980.

PETERS, Michael. **Pós-estruturalismo e filosofia da diferença:** uma introdução. Belo Horizonte: Autêntica, 2000.

POTOKO, Carlos Alberto. **Sant'Ana do Livramento 1823**: Retentiva a Ivo Caggiani. Fundação Biblioteca Nacional, 2013.

PUCCI, Adriano Silva. **O Estatuto da Fronteira Brasil-Uruguai**. Brasília: FUNAG, 2010.

RAMIL, Vitor. **A Estética do Frio**. Conferência de Genebra. Pelotas: Satolep Livros, 2004.

RESENDE, Lorena Maia. **Cartografia urbana na linha de fronteira**: Travessias nas cidades-gêmeas Brasil-Uruguay. 2019. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Pelotas, Pelotas, 2019.

RIBEIRO, Ana Clara Torres. Corpo e imagem: alguns enredamentos urbanos, In: **Resistências em espaços opacos**. Número especial do Cadernos do PPG-AU/FAUFBA, 2007.

ROCHA, Eduardo. Cartografias Urbanas. **Revista Projectare**, Pelotas, v.1, n.2, p. 163-173, 2008. ISSN 1518-5125 Disponível em: https://wp.ufpel.edu.br/projectare/artigos-projectare-2/. Acesso em 26 dez. 2019.

ROCHA, Eduardo. **Arquitetura do abandono** (ou uma cartografia nas fronteiras da arquitetura, da filosofia e da arte). 2010. Tese (Doutorado em Arquitetura) – Programa de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2010.

ROCHA, Eduardo; AZEVEDO, Laura Novo de; ALLEMAND, Débora Souto; HYPOLITO, Bárbara de Bárbara; TOMIELLO, Fernanda. **Cross-Cult**: Desenho Urbano/Urban Design – Pelotas/RS e Oxford/UK. Pelotas: UFPel, 2017.

ROLNIK, Suely. **Cartografia Sentimental**: Transformações Contemporâneas do Desejo. 2ª ed. Porto Alegre: Sulinas; Editora da UFRGS, 2016.

SARAMAGO, Lígia. **A "topologia do ser"***:* lugar, espaço e linguagem no pensamento de Martin Heidegger. Rio de Janeiro: Ed. PUC-Rio; São Paulo: Loyola, 2008.

SARAMAGO, José. **Ensaio sobre a Cegueira**. 2ª ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2017.

STRUMINSKI, Edson. **Brasil e Uruguai, fronteiras e limites**. Ilhéus, BA: Editus, 2015.

TEDESCO, Silvia Helena; SADE, Christian; CALIMAN, Luciana Vieira. Pista da Entrevista. In: PASSOS, Eduardo, KASTRUP, Virgínia; TEDESCO, Silvia. **Pistas do método da cartografia:** a experiência da pesquisa e o plano comum – Volume 2. Porto Alegre: Sulina, 2016. p. 92-127.

VELLOSO, Rita. Pensar por constelações. p.98 a 121. **Nebulosas do pensamento urbanístico**: tomo I – modos de pensar. Organizadoras Paola Berenstein Jacques e Margareth da Silva Pereira. Salvador: EDUFBA, 2018.

ZOURABICHVILI, François. **O vocabulário de Deleuze.** Tradução André Telles, Rio de Janeiro: Centro Interdisciplinar de Estudo em Novas Tecnologias e Informação, 2004.

Apêndices

Apêndice A | Roteiro de Entrevista

PASSADO:

a) Qual a lembrança/memória sobre a estação férrea?
b) Qual o sentimento?
c) Alguém próximo trabalhou?
d) Como era o período de funcionamento da estação em relação à cidade?

PRESENTE:

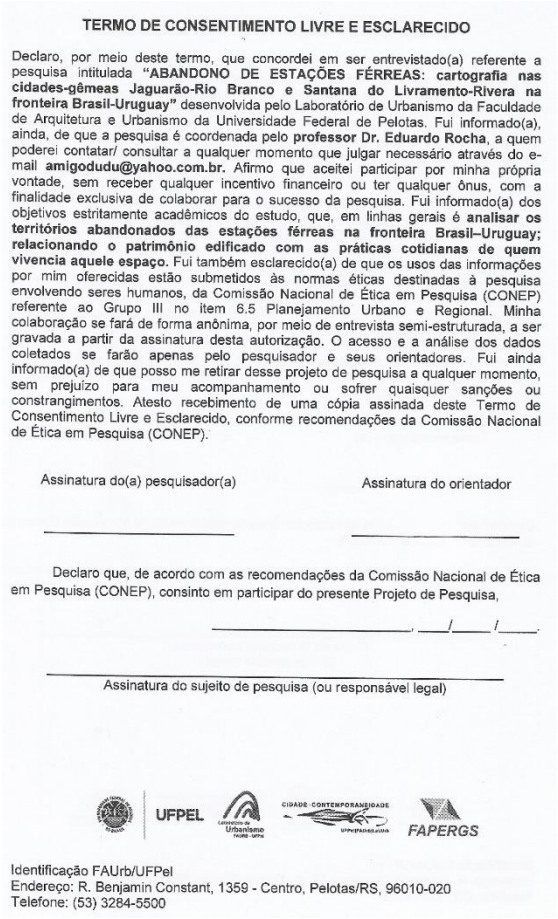
a) Qual o sentimento hoje em relação à estação férrea?
b) Quem ocupa o entorno da estação?
c) Quais as atividades e usos são identificados?
d) A estação férrea pertence a esse local?
e) Tem identidade no bairro?
f) Quais os resquícios das ferrovias? E em relação à cidade?

FUTURO:

a) Deveria ter um novo ou outro uso para a estação?
b) Para quem deveria ser destinado esse uso?
c) Deveria ser um ponto que integre o restante da cidade?

Apêndice B | Termo de Consentimento

Termo de consentimento para entrevistas em português e espanhol.



TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO

Declaro, por meio deste termo, que concordei em ser entrevistado(a) referente a pesquisa intitulada **"ABANDONO DE ESTAÇÕES FÉRREAS: cartografia nas cidades-gêmeas Jaguarão-Rio Branco e Santana do Livramento-Rivera na fronteira Brasil-Uruguay"** desenvolvida pelo Laboratório de Urbanismo da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Pelotas. Fui informado(a), ainda, de que a pesquisa é coordenada pelo **professor Dr. Eduardo Rocha**, a quem poderei contatar/ consultar a qualquer momento que julgar necessário através do e-mail **amigodudu@yahoo.com.br.** Afirmo que aceitei participar por minha própria vontade, sem receber qualquer incentivo financeiro ou ter qualquer ônus, com a finalidade exclusiva de colaborar para o sucesso da pesquisa. Fui informado(a) dos objetivos estritamente acadêmicos do estudo, que, em linhas gerais é **analisar os territórios abandonados das estações férreas na fronteira Brasil–Uruguay; relacionando o patrimônio edificado com as práticas cotidianas de quem vivencia aquele espaço.** Fui também esclarecido(a) de que os usos das informações por mim oferecidas estão submetidos às normas éticas destinadas à pesquisa envolvendo seres humanos, da Comissão Nacional de Ética em Pesquisa (CONEP) referente ao Grupo III no item 6.5 Planejamento Urbano e Regional. Minha colaboração se fará de forma anônima, por meio de entrevista semi-estruturada, a ser gravada a partir da assinatura desta autorização. O acesso e a análise dos dados coletados se farão apenas pelo pesquisador e seus orientadores. Fui ainda informado(a) de que posso me retirar desse projeto de pesquisa a qualquer momento, sem prejuízo para meu acompanhamento ou sofrer quaisquer sanções ou constrangimentos. Atesto recebimento de uma cópia assinada deste Termo de Consentimento Livre e Esclarecido, conforme recomendações da Comissão Nacional de Ética em Pesquisa (CONEP).

Assinatura do(a) pesquisador(a) Assinatura do orientador

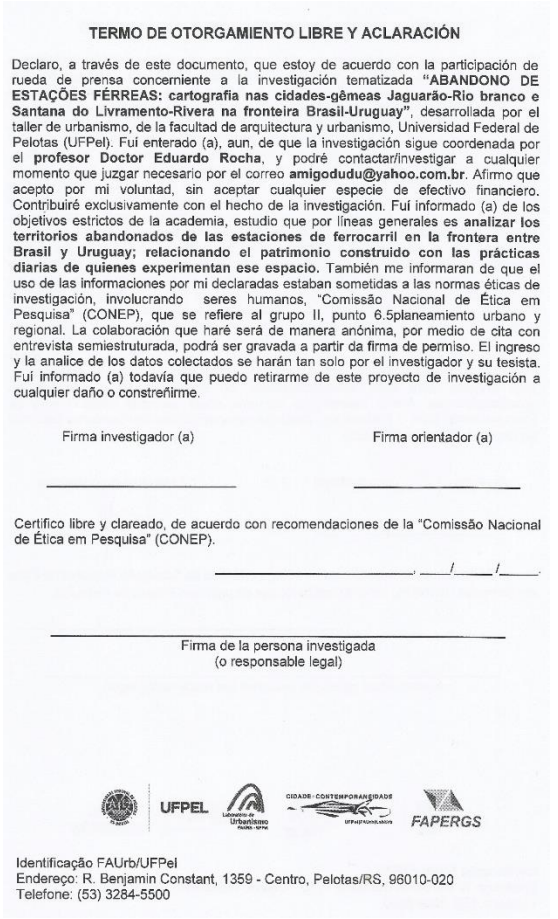
Declaro que, de acordo com as recomendações da Comissão Nacional de Ética em Pesquisa (CONEP), consinto em participar do presente Projeto de Pesquisa,

_____, ___/____/____.

Assinatura do sujeito de pesquisa (ou responsável legal)

UFPEL FAPERGS

Identificação FAUrb/UFPel
Endereço: R. Benjamin Constant, 1359 - Centro, Pelotas/RS, 96010-020
Telefone: (53) 3284-5500



TERMO DE OTORGAMIENTO LIBRE Y ACLARACIÓN

Declaro, a través de este documento, que estoy de acuerdo con la participación de rueda de prensa concerniente a la investigación tematizada **"ABANDONO DE ESTAÇÕES FÉRREAS: cartografia nas cidades-gêmeas Jaguarão-Rio branco e Santana do Livramento-Rivera na fronteira Brasil-Uruguay"**, desarrollada por el taller de urbanismo, de la facultad de arquitectura y urbanismo, Universidad Federal de Pelotas (UFPel). Fuí enterado (a), aun, de que la investigación sigue coordenada por el **profesor Doctor Eduardo Rocha**, y podré contactar/investigar a cualquier momento que juzgar necesario por el correo **amigodudu@yahoo.com.br**. Afirmo que acepto por mi voluntad, sin aceptar cualquier especie de efectivo financiero. Contribuiré exclusivamente con el hecho de la investigación. Fuí informado (a) de los objetivos estrictos de la academia, estudio que por líneas generales es **analizar los territorios abandonados de las estaciones de ferrocarril en la frontera entre Brasil y Uruguay; relacionando el patrimonio construido con las prácticas diarias de quienes experimentan ese espacio.** También me informaran de que el uso de las informaciones por mi declaradas estaban sometidas a las normas éticas de investigación, involucrando seres humanos, "Comissão Nacional de Ética em Pesquisa" (CONEP), que se refiere al grupo II, punto 6.5planeamiento urbano y regional. La colaboración que haré será de manera anónima, por medio de cita con entrevista semiestruturada, podrá ser gravada a partir da firma de permiso. El ingreso y la analice de los datos colectados se harán tan solo por el investigador y su tesista. Fuí informado (a) todavía que puedo retirarme de este proyecto de investigación a cualquier daño o constreñirme.

Firma investigador (a) Firma orientador (a)

Certifico libre y clareado, de acuerdo con recomendaciones de la "Comissão Nacional de Ética em Pesquisa" (CONEP).

_____, ___/____/____.

Firma de la persona investigada
(o responsable legal)

UFPEL FAPERGS

Identificação FAUrb/UFPel
Endereço: R. Benjamin Constant, 1359 - Centro, Pelotas/RS, 96010-020
Telefone: (53) 3284-5500

Apêndice C | Entrevista com a mulher de 70 anos em Rio Branco/UY

Entrevista realizada em Rio Branco, Uruguay, no dia 26 de novembro de 2019. Alguns trechos da entrevista foram suprimidos por não terem relevância para a pesquisa, esses trechos estão identificados através de colchetes [...].
P: Pergunta Vanessa
R: Resposta entrevistada
P.L: Pergunta Levy

P: A senhora tem quantos anos?
R: 70 anos
P: Nasceu aqui mesmo em Rio Branco?
R: No,no, nascí allá de outro lado.
P: Onde a senhora nasceu?
R: En Brasil, Jaguarão.
P: Mora aqui faz quanto tempo?
R: 52 anos, acredito que faz foi em 69 que eu vim para cá.
P: Aí construiu a casa já perto da linha férrea?
R: Sí, perto da línea férrea. Sí. É verdade sí.
P: Pensando no passado, na questão do trem. Qual a lembrança ou a memória que te traz sobre a estação férrea?
R: É que eu ia al central de Montevideo y eso y vinha de trem, andaba muy, gostava de andar no trem, gostava muito de andar no trem.
P: E a senhora ia também a Jaguarão de trem ou não?
R: No, no, "del tio" nunca subí.
P: Mas passava assim sempre?
R: Sim, via ele fazia a volta ali no Rio Branco, él hacia una volta redonda que a veces eu miraba e que este "hombre viejo" haciendo esa volta tão redondinha assim e o trem andava todo aí, eu digo ayy. Yo me persignaba, às vezes vinha pra cá e me persignaba vendo aquello e depois meu tío morreu en la calle dió un infarto en la calle. E eu vinha passando por la calle en Jaguarão, eu moro aqui, mas tinha ido fazer o mandado y él já tinha tido um infarto, pasó por mí el tío, de repente más adelante no meio da quadra caiu. Tive que telefonar pa` el hospital y cosa pa` que viesse a ambulância levalo. Y murío, murío na hora el tío. Ese que era el chefe del trem.
P: Nossa que lembrança triste, né.
R: É, que lembrança. É pero, tá. Eu faz três mes que perdi um irmão.
P: Era daqui?
R: No, Jaguarão. Este lo que pasa é que uno está muy vieja, com 70 anos y comienza a morir los parentes todos. Se son 16, 17 vai morrendo de a uno.
P: Ah a família é grande?
R: Se no morro eu em seguida, vejo todos eles. É. Em Arroyo Grande hace pouco tempo me mataron un neto de 30 anos.
P: Nossa, super novo!
R: É, 30 ano meu neto. Parece mentira. Pero,sí,y ele veio se despedir meu, para que? para depois morrer. Así ya estaria amenasado.
P: Ele estava há pouco tempo aqui?
R: No, ele vivia em Jaguarão y morreu em Arroyo Grande. Y veio se despedir da vó antes de morrer, sabría que estava amenasado já, porque si no tuviera amenasado él no ia vim se despedir meu antes. Él tendría que morrer y morreu.
P: Parecia que tinha um sinal de alguma coisa ia acontecer...
R: No, no, él sabría que taria amenasado já, 30 ano, ay, pobre [nome ocultado].
P: E em relação à cidade, como era esse trem passando pela cidade? Era bem integrado? As pessoas usavam?
R: Ah parece que muita gente da beira da via no le atraia muito, por un motivo porque tinham miedo de que saísse fora do trilho y agarrase la casa de ellos. Igual a está senhora que tá aí. E aqui era uma trepidação medonha, pero eu aguentava né, porque se caísse a casa ia seguir, fazendo (risos).
P: Balançava tudo?
R: Ah sim, uma trepidação assim a casa.
P.L: E eram várias vezes por dia?
R: Ihh, quando trabalho ai que levava, este daqui, que trabalhava levando coisas brasileiras pra lá. Creo que vinha no sé si uma vez por semana o duas, parece que era uma vez, no me recuerdo. Uma o duas vez, yo sé que era contrabandista arriba com um bolso que levavam pa` Montevideo pa` venderem coisa, meio escondido, disparavam um pouquinho, aí entravam no trem. Ai começo todo ese reloj.
P: Isso é bem interessante, de saber que...
R: Umas conhecidas disparavam, e aí onde é o trem, disparavam y se metiam por el oscuro, y coisa, gente con carroza. Que de madrugada, llevaba a Treinta y tres y a Montevideo y cuando vinha subían a carroza as tres de la madrugada e se mandaban pa` campanha.
P. L: (Risos) Contrabando...
R: Un día tinha uma conhecida minha, e dizia pa`mí "Vivi" que haces a las tres horas de carroza, de carro, a esa hora da madrugada? Dice: sí, eu venho de um contrabando y nem sabia que ela era contrabandista. Venho de um contrabando que eu fiz e diz venho chegando e deixei a

charrete atada, a hora exato y se mandaba (inaudível).
Y era lejos, parece que a casa dela era meio em campanha y se ia três horas, ah eu no me animaria três horas da madrugada, a tá num carrinho a tocando, a una mujer solita. Eu trabalharia em outra coisa, como doméstica, sei lá.
P. L: Ela trabalhava com isso?
R: Trabalhava com isso.
(a filha da senhora chega e conversa com ela, avisando que ia cortar o cabelo de alguém. A única filha que ela tem, e tem mais outros filhos homens. Ela estudou o peluquería y belleza. Vai caminhando pelos trilhos entre a vegetação alta).
R: Hay cantidad de velhas aqui em Rio Branco, que yo creo que vem de los outros lugares e se ficam aqui em Rio Branco. No, sé si é um lugar bom pra velhos, así (risos).
P: De outros lugares do Uruguay ou do Brasil também?
R: Do Uruguay.
P: E vem *pra* Rio Branco?
R: Vem pra cá e viram peluqueros, dá pra cuidar, cortar cabelo.
P. L: Tem bastante assistência do governo para os idosos? Saúde, médicos...
R: Quizas si. É, agora tá muy pobre, tá muy pobre, tá pobre pelo el roubo, por muchas coisa no. E eu sigo, tengo um soldito y yo com mi soldito eu sigo ahí me mantenendo, me equilibrando y ella con la peluquería. Y cuido alguna velha y cuida de um velho também ela, de noite às vezes, cuida de uma pessoa velha. Ihh temo aí né, pero vaya haber pobreza aqui, bahh aqui vaya haber pobreza mesmo, de muita gente passar 3 a 4 dias sem comer, praticamente.
P: Ah é?
R: Sí, porque del outro governo no sé, houve um robo, robo, robo.
P. L: A eleição foi agora, não foi?
R: Foi, pero robo y robo y robo e agora mudo, vamo ver se melhora. Talvez melhora a la coisa, y espero que esteja para melhor. Y se tá pa` pior, a gente tendremo que viver igual aqui, semo ya anos de aqui, será pior y no melhor. Eu me casei com um de Melo e vim, e tive que vim pra cá, pero agora pretendo quedarme con los anos que hace que estou acá, não gosto de tá mudando daqui pra lá, daqui pra lá.
P: Ah, é chato mudar.
R: É chato né, se tivesse lá, seguiria toda vida lá, mas eso que paso né...
P: Depois que se estabiliza né, acaba criando assim...
R: Eu não gosto desse ditado saltando de lugar para lugar. Hoje em Jaguarão, amanhã aqui, hoje em Jaguarão... no no. Tô aqui, tô aqui.
P: Daí já se estabelece né?
R: Né, me estabeleço, soy así, sou assim já.
P. L: Tem vários amigos na volta?!
R: É, a veces viene algun aqui, aquella que passo ahí, ela vem todos los dias aqui, uma que paso hace un rato aqui, uma baixinha. No soy de muito amizades tampouco. Porque levo comida para o meu filho, este mais velho que tem 50 ano, ele tem um bronquite, ele se ataca um pouco as vezes do bronquite, é meio enfermo, ele trabalha no “inconcerro” (inaudível). Pero, no posso ter muita visita, que eu quero me banhar, quero atender o meu filho, quero levar comida. Eu às vezes eu levo comida a 5 horas da tarde para ele quando ele não vem aqui almoçar, eu levo as 5 horas, aí já é janta, não é almoço (risos).
P: E já garante a janta.
R: Já garante a janta que va hacer. E la vida es así, a vida hay que tocarla como viene, no. Eu tenho dos filhos, um pa` Brasil, ele leva carga de caminhão. Ah sim, [nome ocultado], leva carga de caminhão para o Brasil, ele tá 8, 9 dias sem parar viajando, quando vem super cansado, as vezes o caminhoneiro, super cansado. Tem trabalhar né, si no hay outra.
P: E quem que a senhora falou que trabalhava como maquinista, era seu tio?
R: Meu tio, meu tio, irmão do meu pai. Tío meu.
P: E ele trabalhou durante muito tempo?
R: Trabalhou mucho años, no sei quantos anos. Pero, él bem joven agarró eso, porque él era daqui e bem joven cuando se fue pa` Brasil, agarró eso e foi el trabalho de él e ficou anos. Mas no sé los anos que o tio trabalhou, porque nosostros no semo muito de tá se informando, se nos pergunta as vezes sabemo ne, se não, no, entre família tem poca informação, porque já são assim, não é que, um no pergunta: tio quantos anos trabalhaste? Que tal e este y aquello? No se pergunta.
P: Só sabe que ele fazia esse trajeto, essa linha?
R: Essa linha, esse trajeta de...
P: De Rio Branco, não...
R: No. De Jaguarão a Rio Grande.
P: Ah, Rio Grande!
R: Rio Grande. As praias do Rio Grande. Sim, sempre ia levava gente para las playa, cantidad.
P: Ah, com o trem de passageiros ainda, levava para a praia?

R: O trem de passageiros ainda, levava pa` praia, todo mundo pa` praia. Iam porque não era tão caro, viste, se ibam para la praia.
P. L: Ah já ia perguntar, o preço do trem de passagem, se era barato ou se era caro?
R: Ah no sei, pero acho que devia ser um poco más barato que los ônibus, pasaporte más barato, sí.
P: A senhora chegou a andar também de trem?
R: No, em Brasil no.
P: Só aqui no Uruguay?
R: Aqui no Uruguay, pero no recordo o preço. Era uma linha bem barata. Até quando tive essa guria, eu vim no trem. Pero no me recordo, porque já vim de gente mais pobre viajar, pero no me recordo do preço que se pagava.
P: Mas não era caro?
R: Acho que no, era mais barato que los ônibus. Sempre mais baratito que los ônibus.
P: E era frequente esse trajeto de passageiros?
R: Ah era frequente. Era frequente. E depois paro, eso dos passageiros, quando não quiseram mais que contrabandeasse mais as mulheres pra Montevideo. Eles aí retiraram o trem de passageiros e colocavam só de carga. Carregavam arroz, carregavam no sé, cavallos, carregavam cosas así, no.
P: Mas continuava com o contrabando?
R: Não, o contrabando havia parado. Era cavallos e arroz, que mais, mudança.
P: Ah, até mudança?
R: Mudança ia naqueles vagón grandíssimo de mudança ia no trem.
P: Ah bom saber essas histórias né.
R: É, história antiga no, antiga! Agora já no esta se... mas seria lindo recordar eso. Mas muita gente que no debe de gostar, esses que moram bem na via aí, no deben de gostar del trem. Eu acho que no.
P: Ainda mais se tem toda essa questão do contrabando, precisa estar sempre alerta, à espreita...
R: Ah, e um dia, no sabe o que me pasó un día, ahh. Yo iba pa`allá, tranquilamente iba pa` o armazém, nesses tempos era el trem de carga é aí no tinha coisa. E eu ia indo com minha bolsinha pa`o armazém e duas gurias que passam aí. Vinte vagón, más o menos vinte picos de vagón. No sei si no era treinta. E vinha irmã e vinham passando a via. Eu me retirei, por suposto no iba matarme né, já soy adulta. Pero a outra a irmã, queria passar primeiro que o trem y a gurisa se quedo embaixo do trem. E embaixo da máquina grande, e eu só dizia para ela: Mi hija, usted se ponga como la pantera rosa bien estiradinha en el suelo, assim que quedé contra el suelo. E a máquina “tic tic tic” arriba de la criança. Se no muere nessa primeira máquina, no sé.
P: E ela ficou bem no meio do trilho?
R: Bem no meio e tinha um baixinho assim, um coisa baixo. E a guria queria puxarla pa`sacala, pois se puxa, a roda do trem ia atravessar por ella, ia atravessar bien por el meio da guria, eu dizia: “Mi Hija, solta la mão de ella y deja ella ahí abajo, se achate do chão mi hija, va ver que la máquina no le hace nada”, e passou a máquina grande, creio que era treinta vagón. E aquela cuantidad de vagón la la los veinte y ela tava cansada e disse: “ah agora parece que ya da”. “No, no da, sigue no más que ainda tem vagón”, tinha mais dez vagón. Ahh e passou los trinta vagón, y yo queria morir y la gurisa dice: “ah agora sim, passou todos los vagón, agora levantad y agarrad de mano con tu hermanita, no sigo por el armazém”, diz. Imagina que armazém né. Y si chega a morrer? Que eu que mandei ela se deitar ali.
P: Ah mas era a melhor opção, esperar passar o trem e depois levantar...
R: Mas eu pensava la máquina grande le va a matar, pensaba yo porque “tic tic tic”, e tira agua caliente y tira de todo, queria morir, miren, vai terminar cocinada.
P. L: E tinha muitos acidentes com pessoas na linha do trem?
R: A veces, na cidade podiera ter algum meio abusado. Abusado no sentido en que camionetes que se atravessavam para adiante de aqui, e o trem peixava e matava eles. Aqui parece houve um que uma moto que o trem matou. De (inaudível), ou no foi com o trem? A barreira parece que no tinha levantado. Ele vinha da lagoa mirim correndo e deu na barreira de ferro aquilo mata, lo mato é ferro puro de acero correndo a no sé cuantos km/h, agarro la barreira e puf... motoqueiro, quedo quieto. Morreu, que horrível né. Ah coisas assim é a vida.
P.L: Ah, mas imagino que morreu menos gente no trem do que no carro né?
R: (risada) ah muito menos.
P: Do que... acidentes hoje nas estradas né, deve ser muito menos.
R: Nas estradas morrem muito. Que cosa no?
P: E sobre as estações férreas agora, no estado que elas se encontram, qual é a visão da senhora em relação a cidade, existe algum sentimento de pertencimento, preocupação com o que vão fazer com aquela estação, ou como a senhora vê a estação agora?

R: É, yo creo que ela tá quieta, ta tão quieto aí, procurando uma opção de que um dia possa marchar no, que possa seguir o trem no, tem casinhas e coisas, tá morando gente, agora no sei se é gente del trem creio que mora la primeira de casa.
P.L.: Devem ser caseiros né?
R: São caseiros. Ihh sí ellos estão esperando, capaz que eso se renove e sigam trabalhando común y correndo como trabalhavam, eu penso yo así.
P: A senhora gostaria que acontecesse isso? Que voltasse o trem?
R: Eu gostaria, pero tem muita gente que no, no le llama muita atenção, no. Por esto mora na beira da via, pero si uno no gostara se cambía de lugar né. Vende aqui vai pra lá, um pouco mais afastado del trem. Pero yo que sé, eu creio que é lindo el trem, é muito mais barato e uno viaja parece que mais não tá pensando que uno pode alguém pode peixar, e que pode vir um caminhão e se enfrentar. Que aqui houve uma mulher que também morreu que foi levar o filho por causa do negócio da droga em Montevideo, no sei aonde e quando veio de lá de ônibus, atravessou um caminhão bem no meio e matou ela. Ela foi pela droga e no pela morte. É horrível no?!
P: É, no trânsito as vezes a gente precisa também cuidar com os outros né? Do que não só com a gente dirigindo, andando na estrada ne? E o trem pelo menos é mais seguro ne?
R: Ah sim, é mais seguro pra viajar. Até gostaria de contrabandear se tivesse trem (risos) fazia uma viagem até lá, descia numa cidade, vendia alguma coisa e da a volta pra trás, volta com um dinheirinho.
P.L: Volta com uma moedinha...
R: Com uma moedinha, se senta em casa, o que que há?
P.L: É abacate dona ___?
R: Isso dizem que é ameixa, ameixa que no Brasil dizem... é uma frutinha bem pequenininha [...] (ficamos conversando sobre os pés de frutas que ela plantava no pátio. E depois nos falou do problema em sua perna).
P: E ali na frente mora sua filha então?
R: Ai na frente mora minha filha, esta casa eu fiz, agora hace poco (apontou para a casa dos fundos, atrás da casa da filha).
P.L: Mora alguém?
R: No, aqui ainda eu vou morar, mas adelante no tá pronta ainda.
P: Vai construindo aos pouquinhos então?
R: Sim, aqui vou colocar um piso de ladrillo, a moto do meu filho, aqui ta meu fogão a lenha que preciso arearlo, porque tava chovendo arriba. Vou ter que colocar uma coisa porque eu acho que ainda ta goteando [...] (mostrou a casa por dentro e ficamos conversando sobre o problema no telhado).
P: Então vamos ver se tem mais alguma pergunta. Você acha que ficou ainda alguma marca na cidade em relação a estação férrea, alguma característica da estação ou da ferrovia que ainda apresenta alguma característica *pra* cidade?
R: Acho que no, acho que não apresenta nenhuma característica. Porque uma coisa é o trem, uma coisa comum. Então por aí, por Brasil, por Montevideo tão iniciando de volta. Acho que não tem característica nenhuma de... pessoa que não gosta... botando a via em bom sentido que não saia fora da via, pa` atirasse nesses barrancos y alguma casa, arrumando bem que característica vai ter. Se siempre hubo o trem. No é?
P: E o uso que a senhora acha que deveria ser de novo *pro* local, acha que seria para o transporte de passageiro ou seria um outro?
R: Pa` as duas coisas, para o transporte de passageiros e pra levar certas coisa que não pode levar por caminhão por aqui que ahí leva por trem. Às vezes no hay com o que pagar um caminhão e aí o trem é mais barato. Pessoa que no tiene plata pa` pagar um caminhão, trem é más barato. Acho que não tem como se amargar no, acho que é assim. Eu pra é assim.
P: E acha que seria interessante se integrasse de novo Rio Branco e Jaguarão? Brasil e Uruguay? Ou ser a ligação só de Montevideo?
R: Bueno seria lindo a ligação com Brasil, pero o que pasa que a ponte daí tá por cair. Sí, ya hace año. Um dia paso um caminhão pesado e eu ia passando de repete me levanto pa`arriba. Digo: Uy, que eso agora digo yo, que eso que me levanto pa`arriba? Tem um pilar solto que quando o peso é muito, ele ta solto embaixo o pilar sobe pa`arriba. E deu sentir direitinho que aquela parte sobe pa`arriba. Eu ia subindo, y digo: que eso agora. Digo: será que se modernizo e comecei a pensar porque yo achei na volta que me estava banhando lá e achei que aquele pilar tava solto. Porque um caminhão habia passado um coisa pesado e eu tava lá embaixo banhando e de repente aquilo fez assim pa`arriba e eu mirei e me parecia que tava solto o pilar. E tava mesmo. Como é que vai passar essa cantidad de caminhão?
P.L: Tem que ter uma reforma né?
P: Uma estrutura nova né?
R: Se acham caro fazer imensa ponte, podem procurar outro local que seja más

para os caminhões más... Porque diz que lá onde o cementerio da irmandade, tem espacio ali que diziam que iam fazer um el puente, no sé que, pa` caminhão, nunca fizeram. Ia ser entre Uruguay y Brasil isso se quedo em conversacion. Porque no no, como é que vai passar um trem pa` lá se a estrutura não dá? E eu acho que o trem não quis terminar, yo creo, não quis terminar e nunca pensou em terminar. E eu acho que causa del puente foi que terminaron esto terminal. Porque la gente gostavam que passava até a boca del puente brasileiro y depois começou a parar aqui e tinham que caminhar a pé aqui todo el puente.
P.L: Foi aos poucos?
R: Sim la gente já sabe que vem meio que disparando y atravessar todo el puente con los bolsos é muita coisa, agarrón ellos antes de entrar no trem viste. Então ellos decidiram a deixar o trem. Agora eu acho meio que nunca pensou em deixar, pra mim el puente foi a causa de todo. Pa` mim foi aí. Porque quando começaram a falar que el puente no tinha más, não podia passar mais trem, termino todo. Aí foi tudo barranco abaixo. Em seguida, no passo más nada.
P: Ah é uma pena né?
R: Así que na redação teria entrar el puente também. Que foi o que atirou el otro longe.
P: Foi o fator mais importante, a ponte.
R: O fator mais importante creo que fue el trem, el puente a ponte. Claro com o dizer que no podia passar mais, o que que fizeram? No passaram.
P: Sim, porque talvez ia demandar muito dinheiro *pra* fazer uma reforma, né?
R: Mas creio que reforma ahí ya no dá. Pra mim teria que fazer outra puente nova. Porque isso de reforma onde tem peso y coisas, no vai adiantar muito. Porque já tá eso estragado e depois estraga os outros e aí vai. E eso foi del estrangeiro que fizeram foi espanhol, cantidad trabalhou aí na boca desse puente, espanhóis sim. E aí no, que cosa no, que triste no? Por el puente vamo te que, agora entrou novo governo aqui y que de lá tem que falar, vamo trabalhar de puente, no hay otra saída. Pa` comunicarse los países, no?
P.L: E na área de fronteira é o que mais tem que ter né?
R: Claro, pa` ganharem dinheiro, si no não tiene nada.
P.L: E é bom *pra* todo mundo né?
P: E a senhora vai bastante pra Jaguarão também?
R: Vou, vou todos los mês pa` Jaguarão. Ah daqui estavam falando que se caísse ese puente iam fazer uma balsa.

Apêndice D | Entrevista com a moça de 14 anos e o rapaz de 17 anos em Rio Branco/UY

Entrevista realizada em Rio Branco, Uruguay, no dia 26 de novembro de 2019.
P: Pergunta Vanessa
M: Resposta da moça
R: Resposta do rapaz
P.L: Pergunta Levy

P: Vocês moram aqui perto?
R: No.
P: Moram longe?
R: Sí, yo sí.
P: E a escola fica aqui perto então? Ou vocês vêm *pra* cá de vez em quando?
R: Teniamos... y poco cuando nos juntamos y arreglamos y venimos (inaudível).
P: Fala um pouquinho mais devagar, que eu não te entendi.
R: Tipo que arreglamos, que viemos eso, y ahí venimos pa` cá a pasar un rato.
P: Aham, para passar um tempo? Conversar? Vocês têm alguma lembrança da estação férrea ou dos pais de vocês ou algum conhecido falando da época que passava o trem aqui?
M: No sé, mi família tampoco era de acá.
R: Sí, la mia tampoco.
P.L. Vocês gostam daqui?
R: Sí, es un lugar tranquilo.
M: Sí, Bueno porque no viene mucha gente.
P: E vocês acham que a estação está integrada com o restante da cidade? Ou é algo mais afastado que o pessoal não utiliza, não costuma saber que existe a estação, como é essa relação com a cidade?
M: Creo que todos conocen la estación.
R: Sí, sí.
P: Que todos conhecem.
M: Sí.
P: Qual é o sentimento, o que causa em vocês quando vocês veem a estação? Qual o primeiro pensamento que vem à cabeça quando vocês olham o estado que ela se encontra.
R: Bueno a mí, me causa, tipo tristeza. Porque está todo roto y todo y todo para caerse mismo.
P: E para ti, [nome ocultado]?
M: Y bueno, en realidad, no se tendrían que arreglar esto igual, porque es una vergüenza que este todo así mal.
P: A ruína, isso? E vocês acham que deveria ter um outro uso *pra* esse prédio?
M: Podrían usarlo para muchas cosas igual si lo arreglan y lo reforman y todo sí, podrían tener otro uso.
P: E qual vocês acham que poderia ser o uso? O que vocês iriam gostar?
M: No sé.
R: Podría ser tipo, un lugar para quedarse.
M: Podrían hacer un hotel.
R: Tipo, cuando venga gente eso, que quieren conocer Rio Branco.
P: Seria legal! E o que vocês acham sobre se eles reativassem as linhas do trem? Se passasse de novo o trem aqui? Vocês acham que seria algo interessante *pra* cidade ou vocês acham que ficou no passado?
R: Para mí seria taria muy a más, porque que volverá a andar y todo.
M: Hay muchos lugares que hay trenes igual en Uruguay, acá no.
R: Y a Rio Branco tipo que le falta, le da el toque.
P: É, lá em Montevideo funciona o trem de passageiros. E vocês acham que seria interessante ter uma conexão com Jaguarão, se pudesse passar o trem?
R: Sí, también.
M: Sí.
P: Vocês vão bastante pra Jaguarão?
R: Sí, yo casi siempre voy.
P: Vão como? De ônibus? A pé?
M: Yo tengo tíos en Jaguarão.
R: Yo más o menos voy a pasarla bien allá. Hay y tengo (inaudível) con amigos.
P: Outros amigos? E o que mais vocês encontram aqui nesse entorno? Por exemplo, vocês vêm aqui, vocês sentaram *pra* ficar um tempo. Vocês veem outras pessoas usando esse espaço. Quem vem usar esse espaço?
M: No sé, cuando venimos no hay nadie.
R: No.
M: Sé que hay gente pasa por acá todo, pero no sé lo que hacen.
P: Ninguém fica por aqui, *pra* contemplar?
R: No.
P: E vocês sabem se tem alguém que trabalhava na estação ou se tem alguma vila operária também, algumas casas que de repente o pessoal trabalhava nos galpões *pra* fazer assistência nos trens e morava aqui perto?
M: No sé.
R: No sé, los únicos dos que ellos, he visto acá, son la gente que moram.
P.L: Eles moram aqui dentro mesmo, desse prédio?
R: Sí hay dentro.
P.L: E ali naquelas casinhas?
R: Sí, creo que queda uno hay cuidando, así.

M: Él mismo de acá cuida ahí, y las otras casas (inaudível). Pero de esta casita de ahí, creo que cuida él mismo que cuida acá.
P.L: Mas será que eles não estão morando ali, ao invés de morar aqui?
R: No, tipo nosostros venimos acá tipo a las 8 de la noche, y él siempre va hasta allí prende la luz y vuelve.
M: Igual creo que hay gente, si golpeas ahí en esa puerta, es capaz que él salga.
P: E eles são tranquilos, conhecem as pessoas que moram aí?
R: Sí, cuando nos hablaron, nos hablaron bien, gente agradable.
M: Yo creo que no hay problema.
P: (agradecemos pela entrevista e nos despedimos).

Apêndice E | Entrevista com o homem de 63 anos em Rio Branco/UY

Entrevista realizada em Rio Branco, Uruguay, no dia 26 de novembro de 2019. Alguns trechos da entrevista foram suprimidos por não terem relevância para a pesquisa, esses trechos estão identificados através de colchetes [...].
P: Pergunta Vanessa
R: Resposta entrevistado
P.L: Pergunta Levy

P: O senhor é morador de Rio Branco mesmo?
R: Sí.
P: Há muitos anos? Há quanto tempo?
R: No, 35 años. Yo me jubilé, me aposente trabalhando en esta estación. Porque los trenes si lo dejaran de venir de pasajeros dejaron de venir en el año 89. Dejaron de venir los trenes de pasajeros, seguí trabajando conlos trenes de carga. Que hasta aún, hasta hoy viene, no muy seguido, pero viene.
P: Mas vem da onde? De Montevideo?
R: De Montevideo, del puerto de Montevideo. Desde aquí al Puerto de Montevideo. Antes de la época en que ustedes eran chicos, eran niños, ní nacidos. Se traían desde el puerto para, desde camionetes se traían el arroz para pasar a Brasil. Y ahí trabajaban muchos años con arroz y con, se pasaba ganado bien. ¿Ganado. Sabe lo que es eso? la vaca, el novillo.
P: Vivo?
R: Sí, vivo. Se lo pasaban para Jaguarão, cavallos también, arroz y Portland (cemento).
P: Ah, cimento. Da marca Portland?
R: Portland es una marca. A ello me refería.
P: E o senhor trabalhava aqui na estação? Ou trabalhava...
R: Yo trabalhava, primero eu era condutor do trem. Y como es un trabajo muy estresante, con esa cosa del hecho detoneladas, la rutina, lo que pasa. Llega un momento en que tupensaste que, yo pedí para salir de los trenes y me vine para la estación. Y quede acá em la estación.
P: Isso era na época dos passageiros que o senhor trabalhava? Ou era da carga?
R: No.
P: Era da carga já?
R: No. Já era de la carga.
P: E ficou quantos anos trabalhando?
R: Na empresa?
P: Isso, na empresa.
R: 42 años.
P: E qual era o trajeto que o senhor fazia quando era maquinista?
R: El trajeto, este que te digo, desde de acá.
P: Até Montevideo?
R: Hasta Montevideo.
P: Não passava para o Brasil?
R: Sí, pasaba. Después que me establecí aquí, pasaba más para Brasil, más para el lado de Brasil que do lado de acá.
P: Qual é a lembrança que o senhor tem sobre a estação férrea? Qual o tipo de sentimento que você tem em relação a estação. Pensando no passado quando era...
R: Bueno, si le pregunta eso para cualquier ferroviario, si va decir que es inesquecible. Son experiencias vividas, que no se pueden olvidar jamás por muchos anos levaría. Y muchas experiencias y muchas ciudades que son muchas ellas y tu conocen. Te podemos decir que nos conoce a todo o Uruguay, Brasil. No sabrán a tu nombre, pero sabrán que es ferroviarios, por una manera de hablar, por una manera de andar, porque siempre andábamos a dos. Entonces es inesquecible.
P: Então é sentimento muito bom.
R: Sí, es un orgullo. Es un orgullo. Ser ferroviario es un orgullo.
P: E como era o período de funcionamento da estação em relação à cidade? O pessoal usava a estação? Usava o transporte? Existia uma conexão com toda a cidade?
R: Sí, sí, obvio. En una época cuando esto era más pequeño, el personaje del jefe de estación, ia del, nosotros es comisarios, ustedes como que llaman delegado. Delegado mayor. Eran iguales, era uno representante de la ciudad. Comisario y jefe de estación era muy importante y eso es, son personas muy importante. Después eso fue cayendo con os anos, (inaudível) público nada más, este pero era una relación muy cercana. Porque la gente, aquí como tú ves, estas calles si había más de 2 mil, 3 mil personas a veces para viajar. Porque como la diferencia de cambiaria era tan grande con, vamos a decir, el peso uruguayo no valía más que el real, que no era real, eran cruzeiros. Entonces viajaban mucha gente desde Montevideo hasta acá para hacer compras en Brasil. Y de ahí salió, acá eso recinto, que yo lleve allí, aquí, era concesionaria de aduanas.
P: Ah é? Então existia esse balcão aqui?
R: Este balcón aquí y esa mesa, allí trabajaban los controlando das aduanas.
P: Ah entendi, então funcionava aqui nesse ponto...

R: No, aquí en este predio el resto todo arriba.
P: E o senhor lembra dos cômodos todos? Ali era pra comprar bilhetes?
R: Sí, ahí si era para comprar los bilhetes, y acá las cargas despachadas, los bultos las bagajes, y de tras la oficina del jefe, el sala más adelante es otra oficina, porque eran dos, el jefe y el sub jefe. Y acá el personal que trabajaba con la carga.
P: E aqui funcionava o que?
R: Acá era una pieza de desahogo, una pieza que no se usa, para descanso, tiene un banheiro. Que tiene una pieza que tiene un banheiro allá.
P: Lá em cima funcionava o que?
R: Ahí es mi vivienda ahora.
P: Agora é sua moradia.
R: Sí, también siempre fue, el fin de ella siempre fue alojar el jefe de la estación.
P: Ah era moradia mesmo, então todo o pavimento superior era *pro* chefe da estação. Interessante.
R: Sí, todo el superior.
P: Então acabou que o senhor ficou morando aqui até encerrar a atividade.
R: Sí, cerrar la actividad como no, la estación no tiene un movimiento grande, no hay un tránsito, entonces para no dejar la casa vacía me dejaron morando acá. Y cuando viene hay un trámite hay un encargado para hacer los trámites, exacto. Porque desde acá hace un mucho papel por el asunto de aduana, que se llaman conformes, no sé qué. Un montón de papel para un vagón, y son 24 a 26 vagón que va, son un montón de así papeles que lleva un tren desde acá.
P: Então o senhor mora há anos aqui?
R: Ah sí, muitos años.
P: E pensando na estação como ela *tá* hoje, o senhor me falou do sentimento no passado e qual é o sentimento hoje tu *tem* com a estação?
R: Hoje está en total deterioro, es unedificio viejo que elestadodejo de investir en él, en incluso hay una baranda ahí afuera que se quedo del milagro, que está para asomarse.
P: Sim, tem até umas flores em cima do telhado.
R: Sí esta, porqueno hay inversión. Desde el año 1998 venimos haciendo los reclamos al estado de la recuperación de esta baranda, el peligro. Bueno ahora está prohibido por ley pasar por debajo la baranda.
P: Da varanda ali? Ah por isso tem aquele cordão?
R: Seguro por la cuestión del derrumbe.
P: Pelo perigo de derrubar em cima de alguém?
R: Perigo de derrumbe. Eso fue una cosa que estaba a nos atrabancaba, siempre llevaba en los informes el pedido de la baranda. Y el ultimo día de trabajo mío, llamélo servicio de bomberos, para que dieran un visto en la baranda y interditara. No dejará pasar más gente, por debajo, por ley no se puede más entrar por debajo, lo único que puede pasar soy yo.
P: É, é bem triste né. Ver essa relação e não tem investimento para fazer essa recuperação.
R: No, no hay. El único que se mantienen son el alumbrado, como ayer, hoy de puta mierda ya se fueron, el personal del alumbrado que cuidan de la iluminación de lavía. Bueno hoy se fueron. Era el único que cuida. Después no hay ninguna cosa intervención. Mí proyecto si tengo vida es ahora con el alcalde tratar de recuperar la fachada, para que se vea más bonita mejor hacia el pueblo y tratar que invistan en la recuperación de la baranda esta. Porque es mucha gente que viene acá desde Brasil, con el asunto de los Free shops, viene mucha gente de Brasil y como pasean vienen acá, que es un lugar bonito, tiene un parque olímpico también para estar ahí, tomar mate, chimaron. Y viene mucha gente, entonces yo hablé con el alcalde que es el prefeito de vocês. Hablé con el alcalde para ver se podríamos a través de la cuantía invertir en personal para recuperar la fachada, pintura y cosas.
P: E esse investimento viria aqui de Rio Branco? De Treinta e Tres ou da onde seria...?
R: No, de mi bolso (risos).
P: Do teu bolso? Então todo o prédio está sob responsabilidade do senhor, no caso?
R: Sí, todo el predio y un vigilante que hay nocturno, hay un vigilante nocturno para que, porque es una zona tranquila, acá es zona tranquila es un barrio muy tranquilo, a pesar de la delincuencia que hoy se ve por todo el lado, aquí se mantienen, es un local tranquilo, todos sabemos los nombres de todos. Pero, qué pasa, hay muchachos que vienen y fuman marihuana, y tratamos de mantenerlos alejados de esta parte. Entonces de día mantengo yo y por la noche el vigilante.
P: Sim, pra controlar?
R: Sí, sin violencia, solo hablando, nada más, inclusivo a veces se van a un galpón (inaudível) y allá se juntan.
P: E esses galpões eles também faziam parte de toda a manutenção dos trens?
R: Los galpones? Los galpones esos el fin de ellos era acumular la carga chica. Vamos

a decir eso que despachaban acá, y allí a veces seguían acumulando esa carga porque era mucha, no era poca, para que viniera y no siguiera tirado. Después en los años 2000, 2005 por ahí, pasó a ser depósito de arrocera de Samán. Samán es una firma que vende arroz acá en Uruguay. Entonces, usaban como depósito, como el galpón estaba vacía lo usaban como depósito. Y en elotro galpón, que hay allá, donde ustedes los viran.
P: Sim, aquele primeiro?
R: Aquel galpón era donde se guardaban las maquinas del tren, y hoy se lo dimos en comodato a la junta, al alcalde, a la junta, como se llama de ustedes? Donde está el prefeito?
P: Do prefeito?
R: Sí, como se llama o lugar que tiene?
P: A prefeitura?
R: A prefeitura, tá este acá es alcalde como te dije. Se lo dimos para guardar herramientas y…
P: Ah entendi, é um depósito para colocar ferramentas.
R: (inaudível).
P: E aquela fábrica, aquela indústria de arroz, ela veio...
R: La detrás? eso es privado.
P: É privado? E há pouco tempo que se instalou ou já faz alguns anos?
R: No, ya llevan tradición, muchos anos.
P: E qual a movimentação que hoje o senhor vê aqui no entorno da estação, as pessoas ou os moradores usam esse espaço?
R: Usan sí, usan como para recreo, para tomar mate, para venir estar para debajo de la sombra, para charlar, más viene gente joven.
P: Eu percebi que tem muita gente que atravessa aqui também?
R: Sí, lo que pasa es que la ciudad desde aquí para allá. Y para tras fue creciendo, creciendo, creciendo, que ahímora mucha gente para allá. Entonces, para no hacer toda la vuelta que se tienes que hacer, atraviesan por acá. No deberían, no deberían.
P: Sim, porque está passando no terreno do senhor ne?
R: No no, porque, sabes que el estado no permitía que incluso que había unas épocas, que habían carteles, los avisos que eran hechos en hierros, grabados en hierro, que era prohibido pasar por el tren. No dejaban pasar a nadie. Y era todo, estaba todo alambrado no dejaban a pasar a nadie, hasta que fuimos concientizando que la gente tiene que hacer cinco, seis cuarterones para pod er llegar ahí, al otro lado, entonces se empiezo a dejar pasar. Y hoy es un pasaje de un montón.
P: E hoje passa, é bem constante esse movimento aqui atravessando.
R: Sí, bien constante.
P: Qual os resquícios que ficou da estação *pra* região aqui no entorno? O senhor acha que algumas características dessa movimentação, de toda a estação, da linha do trem, ainda permanecem nesse entorno?
R: Sí, sí. Hay mucha gente, que desea, anhela que venga el tren, que se extraña. Y incluso viene a escuchar contigo, esas cosas que tu estás haciendo ahora, andan vindo muchos estudiantes también acá de Uruguay. Y estamos para ayudar en lo que podemos, obviamente no? Porque documentación no queda ninguna porque quedo todo atrapado en la oficina, no tengo documento personal.
P: Ah não tem nenhuma documentação da estação?
R: No, no tengo ninguna documentación. Lo único que tenemos son memorias.
P: Memórias... mas são muito importantes.
R: E, pero la relación por uno es excelente, no hay ninguna clase de culpa, ni palabra, ni nada, está todo bien.
P: E existe também uma região onde morava quem trabalha aqui na estação, ou operando as máquinas?
R: Sí, todo aquí que hay casa, esas casitas de aquí y allá. Bueno, las primeras eran todas de los que manejaban los trenes de pasajeros, la otra que viene la casita blanca era los que manejaban los trenes de carga, estas que están ahí al lado vivían la gente que hacían el mantenimiento de las vías, la otra era de la vigilancia y los mozos que atendían el servicio del bar, los coches.Los trenes de pasajeros tenían servicio de bar. Ahí quedaban quien atendía el bar y los vigilantes que viajaban en los trenes, este. La otra casa de allá, era de también de la parte del personal de conducción de maquinas y la ultima era del cargado regional de las vías.
P: Então existe toda uma...
R: Tenia toda una estructura por cargos, se hacía por cargos.
P: E hoje em dia, essas habitações estão...
R: Hoy en día, antes de irme estaban abandonadas, entonces fui en vecinos que no tenían moradias y fui dando lugar antes de irme (inaudível). Aquí tenemos a un señor que es muy bueno, pero el trabajo de él es cuidar coches. Entonces, le dimos para vivir ahí, arreglo su problema de moradia y sigue ahí. Bueno, acá tenemos a una señora

muy pobre, muy humilde.Que esta tenía a una bebe enfermo, una niña chiquita y e dejamos entrar vivir ahí. Y la otra que sigue es un funcionario de los correos que es un amigo mío y en la otra vive mi hija. Y la otra está abandonadano sé porque el encargado de la vía se murió y en función como no tenía el poder de decidirlo, y ahí quedo la familia de él, pero son consumidores de substancias y contrabando.
P: E pensando agora no futuro, como tu *veria* essa estação se tivesse um novo uso? Ou acha que deveria ter um outro uso? Como tu *vê* a estação pensando se tivesse um investimento para fazer?
R: Bueno, el uso ferroviario, no va a ser posible, no va ser posible, porque los gobiernos, el presidente, la cámara y deputado, dice que es una inversión muy grande de dinero para recuperar la vía, y poniendo el tren. O sea todo tendrá a desaparecer, entonces mi pensamiento es que debería entregarse para vivir de alguna función del estado, de quien lo sea, no. Podría ser, eso no? Podría ser la misma junta del personal, de ahí no nos entendemos casi nunca, del municipio o algo, museo o algo que pueda ser un servicio a la sociedad.
P: Sim, *pra* população ou até para quem vem até os *Free shops*, também teria um local para...
R: Sí, eso sería mi ideia. Y eso que tengo marchado ahora con el alcalde, este que tratar que ellos recuperen toda la parte, que recupere no, por lo menos que den otra vista. Igual y tallar se un museo de cosas nuestras.
P: *Pra* ter também uma relação um pouco maior com a cidade, não só com quem vem visitar, mas com a população daqui. Como uma maneira de permanecer a memória da estação, né, viva.
R: Viva, seguro. Hoy estamos caído.
P: É, seria mais isso, *pra* quem o senhor acha deveria ser esse local, se seria importante *pra* quais pessoas ocuparem, utilizarem?
R: Persona no, persona no. Hablamos de instituición.
P: Mas os usuários que usufruíssem do local?
R: Los usuarios? No entendí bien la pregunta.
P: Por exemplo, se fosse feito uma reforma na estação para colocar um novo uso, quem o senhor acha que deveria ser beneficiado com isso?
R: El pueblo.
P: Isso, seria a população de Rio Branco, as pessoas de fora?
R: No, a América Latina (risos).
P: E o senhor acha que isso iria influenciar *pra* economia de Rio Branco?
R: Pueden, porque son edificios muy viejos, son históricos. Pueden influenciar y aquí no hay influencia, pero que se mantenga viva la historia ya es algo, no. Mantenerla viva, que este respirando. Y que el pueblo pueda disfrutarla y apoyarla.
P: E hoje em dia, como ainda tem o trem de carga até aqui, o senhor ainda exerce alguma atividade relacionada a isso, ou da carga não?
R: No, no. Yo me aposente y me quede al cargo de grupo de vigilante, y cobran horario. Porque no cobro, yo cobro solo la aposentaría nada más. Pero, como persona de confianza, ellos confían en mí de vigilante. Y bueno, yo no tengo ninguna cosa de función acá.
P: Eu achei muito legal aqui, eu vim em 2016 no outro projeto que a gente estudou e eu sou encantada por estações férreas eu acho belíssimo o patrimônio e acho que deveria ser preservada, a gente não chegou a entrar, mas olhando assim é muito bonita. E aqui em Rio Branco não tem em nenhum local que tenha material contando a história e da construção da estação?
R: No, lo único que tenemos acá es un cartel un observatorio, en la fecha que se fundó.
P: Sim, empresa construtora uruguaya.
R: Y la fecha 1936 se inauguró, no quiere decir que fue construida, fue construida mucho antes. Pero el tráfego de trenes empezó 1936.
P: E funcionou até 1989 né?
R: Hasta 89, funcionaba el tren de pasajeros. Segunda carga y aún está habilitada para la carga, aun hoy.
P: Ainda funciona o de carga. E esses bancos são originais?
R: Eses son originales, fueron se deteriorando, mal cuidados, y coloqué aquí porque estaba estaban a fuera...
P: Claro, com chuva e sol acaba...
R: Mira Allá, cuidado ahí.
[...]
(depois nos levou lá pra fora mostrar a parte do telhado quebrado, depois nos falou sobre uma balança que estava ali que pesava o vagão para saber se estava carregado. Apontou lá atrás para um depósito para as máquinas e para os galpões abandonadas. Comentamos que quando havíamos chegado havia um casal de adolescentes conversando:

R: Ah sí, los niños? Sí, siempre vienen. Ellos vienen se sientan allá, son bien jovencitos?
P: Sim, 14, 15 anos. Eles falaram que vem bem seguido aqui.
R: Sí, ellos se quedan hasta la nochecita y yo prendo las luces. Y ellos se ponen tras la balanza y yo incluso les digo para siempre ir para la luz.
[…] (Perguntamos sobre uma outra casinha, e ele disse que mora gente quando vem trem. Comentou que há pouco estava o trem ali, ele vem só de vez em quando).
R: Con el fin de la empresa ferrocarril, se dividió y privatizo una parte de 49% privatizo y quedo 51%. Porque no puede ser más el privado de que estado. Y hoy está actuando la parte privada del tren. Funcionarios ferrocarril no quedan casi ninguno. Solo quedan en papeles como pedió el estado y nada más.
P.L: E porque o trem começou a parar o movimento dos passageiros?
R: Por la política, por la inversión. Un tren de carga llegadesde aquí 1290 toneladas, un tren. Y vos para una carreta lleva 50 toneladas, precisa de muchas carretas para que se vala carga, y nosotros un montón de carreta. Entonces, lo que paso? Inversiones en camiones, en las carretas. Entonces, para dar vida, igual que las empresas ómnibus, ahí cuando el tren paro, surgieron las empresa de ómnibus. Y de ahí no pagan impuestos, sacan impuestos.
P.L.: É a gente estava conversando com uma mulher que mora perto da linha e ela falou que primeiro parou de ir até a ponte, aí depois parou de ir até a metade, aí depois parou de vir até aqui e depois parou de vez.
R: Sí, fue en 89. Pero, fue todo político.
P.L: Indústria do carro, indústria do petróleo...
R: Sí, vender.
P: E como era essa relação com Jaguarão, esse atravessar a fronteira. Era tranquilo assim de passar?
R: Sí, sí, la relación con Jaguarão siempre fue excelente siempre, hermanos. Nosotros que vivimos aca tantos, se habla con los compañeros, con hermanos de Brasil ahí. Esto es todos te van a decir lo mismo, nosostros somos una solo ciudad, solo que uno habla español y otro habla portugués.
P: Daí nasce o portunhol.
R: Seguro, la realidad somos como hermanos, conocemos todo. Vamos al supermercado sabemos el nombre daquele, sabemos el nombre sabemos todo eso. Porque somos una población chica, pequeña, acá somos 26.000 habitantes y Jaguarão debe de tener 40.000. No te digo que nos conocemos todo, pero sí, la mayoría, lo que hay la relación comercial, por ejemplo, como el supermercado, los armazenes, casi todos los uruguayos compramos en Brasil, porque la moneda es más barata.
P.L.: É mais barato?
R: Es más barato, 80-90% dos uruguayos compramos, el mínimo comercio nuestro, se vas a comprar algo y lo tiene en comercio viene de Brasil.
P: Então o comercio aqui, os mercados ficam deficitários?
R: Ah sí, no existe. Productos uruguayos que vendan acá, solamente que lo vas a alguno supermercado que hay allá que le dicen el (Inaudível) Es un supermercado grande que vende, que tienen que vender productos uruguayos porque es un supermercado legal. Que va a pasar con la historia. O Uruguay tiene deuda mucho en la bancarización, vamos a decir en dinero, sin dinero en la tarjeta de crédito. No mover dinero. Sabe que paso? Por ejemplo, mi salario me lo dan y le queda en el banco en los cajeros. Entonces yo trabajo manejo para trocar dinero que es uruguaya y es exclusiva del Uruguay con la república, pues Brasil te acepta las tarjetas. Entonces, no tenemos mucho problema.
P: Sim, então é uma relação bem afetiva, bem amigável.
R: Sí, es una relación bien amigable. Es sí.
[…] Agradecemos pelo seu tempo e nos despedimos).

Apêndice F | Entrevista com o homem de 70 anos em Jaguarão/BR

Entrevista realizada em Jaguarão, Brasil, no dia 27 de novembro de 2019.
P: Pergunta Vanessa
R: Resposta entrevistado
Alguns trechos da entrevista foram suprimidos por não terem relevância para a pesquisa, esses trechos estão identificados através de colchetes [...].

P: Qual é a lembrança, a memória sobre a estação férrea de Jaguarão, qual o sentimento que o senhor tem relembrando isso?
R: Eu, sabe que, eu não tenho tanto assim porque o meu trabalho sempre foi na mecânica, e coisa assim. Mas eu conhecia tudo aquilo ali. Trabalhei inclusive ali, descarregando cimento, banana, essas coisas que o trem trazia e daqui transportava para outras carretas brasileiras.
P: Vinha do Uruguay?
R: Vinha do Uruguay, a banana ia daqui para o Uruguai e o cimento vinha de lá para o Brasil e ia embora *pra* Porto Alegre. Quando fizeram a Borregaard, não sei se te lembra da fábrica de papel?
P: Não, eu não lembro.
R: Era no Guaíba ali, levavam o cimento todo foi daqui. Tudo da ANCAP.
P: O senhor nunca chegou a andar no trem de passageiros?
R: Cheguei a andar
P: Andou? Até aonde?
R: Fui até... como é? Presidente Carvalho e depois é... Joaquim Caetano acho que é.
P: E como era viagem?
R: Ah! A gente até enxergava a cola do trem, de tanta curva que fazia.
P: Mas era uma experiência boa?
R: Não, era como carroça prendida a cavalo. Aqueles chacoalheiros, banco duro.
P: E era barato a passagem?
R: A passagem era barata
[Chega o filho do senhor que eu estava entrevistando. Explico sobre a entrevista e ele se interessa pelo assunto contribuindo com alguns comentários].
P: O senhor trabalhou descarregando mercadoria quando vinha do trem. E tem mais algum conhecido seu que trabalhou nessa época do trem?
R: Ah! Tinha muita gente.
R2: Ah tem ainda muita gente.
P: Então ela era bem importante para a cidade, para a economia, movimentava bastante?
R: Movimentava bastante, ia e voltava 2 a 3 vezes por semana, ia a Montevideo e voltava e de lá *pra* cá vinha a banana.
P: E da onde vinha a banana?
R: Ah deve ser de Santa Catarina que vinha em caminhão brasileiro e para cada estação ali tem um campo, um quadrado ali que está até desativado, ali que descarregava a banana. Não era na estação. O cimento sim, era lá.
P: Como era, pensando na cidade, o período do funcionamento da linha férrea ele cortando a cidade, por que passa bem no meio da cidade, como era essa relação na época, do trem com a cidade?
R: Era boa, ninguém tinha problema, não atrapalhava, era tranquilo.
P: E pensando assim, hoje qual o sentimento que o senhor tem a estação de Jaguarão?
R: Olha, eu como te *falei*, não me resta muita coisa, porque não tinha muito contato com a estação, mas só conhecia lá.
P: Mas não muito contato próximo?
R: É
P: E o senhor sabe o que acontece na estação, naquele entorno, como é a movimentação ali?
R: Ali na estação é, como é que é Paulo? [filho dele]
R2: Agora? Eu acho que agora, deixa eu me lembrar... é o Rotary.
P: Rotary?
R2: Rotary Club.
R: Não é os maçônicos?
R2: Ah é, é a maçonaria eu acho, não é o Rotary. É a maçonaria.
P: Faz tempo que eles estão ali?
R2: Ela não era ali, ela era no centro da cidade. Se mudou *pra* lá, quando a estação depois de muitos anos eles abandonaram ela e eles acho que investiram.
R: É, muitos anos abandonada.
P. L.: E o governo vendeu para os maçons?
R2: Não, eu acho que não, não sei.
P: Será que é um aluguel?
R2: Não sei te informar também. Não sei se é do Rotary ou da maçonaria.
R: Eu acho que é o grupo isso aí, que todos os maçônicos.
R2: Não, eles querem dizer se venderam *pra* eles. Mas eu acho que não, não sei te dizer
R: É, ouvi dizer que tinham vendido. Mas eu não sei, isso é do governo, acho que é do governo.
P: E o pessoal utiliza aquele espaço além do uso da maçonaria? A população, os moradores do local, acontece alguma atividade?
R2: Não, se é maçônico é muito fechado né.

R: Não, os trabalhadores que trabalhavam na linha brasileira que tinha também, moravam bem *pra* cá, em casa de madeira que fizeram tudo, deram, acho que era grátis até.
P: Era para quem trabalhava?
R: Para quem trabalhava na máquina.
P: Hoje em dia não tem mais essa vila?
R: Não, isso aí não existe.
R2: Mas deve ter ficado, ficou *pra* alguém, alguém mora lá nessa parte ali.
P: Nós vamos caminhando até lá para a gente ir vendo, até indo conversando com as pessoas
R2: É, vai chegar aqui na esquina, tu não *consegue*, vocês tem que ir mais ou menos desviando. É, eles tomaram conta, a população tomou conta. Só nós que não invadimos aqui, mas o resto do pessoal daqui *pra* lá. Só depois do ginásio municipal tu *consegue*.
P: Eles construíram a casa em cima da linha?
R2: Construíram, isso. Aqui já começa, aqui na igreja daí *pra* lá não consegue.
R: Nessa quadra de trás aqui, tem até garagem de carro.
P: Ah sim, já *tá* tudo consolidado.
R2: Se tu depois da vinte e sete, acho que é a rua principal, aí sim *pra* lá tudo tu consegue passar, mais ou menos consegue, meio que costeando ali.
P: A gente vai tentando ali, para ver até onde consegue.
R2: Mas era lindo cara, bah!
P.L.: Você subia no trem?
R2: Subia.
R: Se eles seguir pela linha, até não sei aonde, não tem mais trilho, não tem mais nada, arrancaram.
R2: Até um rapaz perdeu a perna brincando com nós, só que claro, ela mais novo que eu né. Da outra turma.
P.L.: Caiu do trem?
R2: Caiu.
P.L.: Caiu dentro assim ou do lado?
R2: Tchê, não sei. Porque como eles eram mais novos que nós, nós já *fazia* outras coisas né. Quando a gente era pequeno brincava também, mas ai depois já, já veio outra turma...
P.L. Perdeu a perna o guri?
R2: Perdeu a perna o guri.
P: É isso é perigoso.
R2: Ah muito, bah, imagina. É que a gente é guri não tem noção.
P: A gente não tem noção da gravidade, o que pode acontecer um acidente. E o senhor acha que a estação ainda pertence a esse local, ficou alguma identidade, ficou algum resquício da época do trem aqui na cidade?
R: Ah, isso aí é difícil, é difícil *da* gente saber. Como aqui *tava* abandonado lá, e depois os maçônicos tomaram conta daquilo lá e não sei nem como é que é, que religião é. Mas é só gente dá (fez sinal com a mão sinalizando dinheiro).
P: Com dinheiro?
R: E aquilo eu não sei como ficou, se eles arrendam ou se tomaram conta, se compraram, isso aí não...
P: Não tem conhecimento?
R: Não.
P: E pensando mais assim no futuro, o senhor acha que deveria ter um novo uso para a estação ou de repente retomar o trem, o que poderia ser?
R: Toda vida, toda vida deveria de ter continuado. Só que não está desativado só aqui, lá dentro do Uruguay também. Lá também *tá* desativado. Porque eles passavam nas estações que tinha arroz, carregavam, traziam cimento e por aí adiante traziam carga de tudo e tinha o carro motor que vinha aqui levar em mercadorias, os castelhanos, compravam aqui os carros motor, só que eles paravam no outro lado da ponte. Vocês vieram do Uruguay ali?
P: Fomos.
R: Só desceram?
P: Não, nós fomos pelos trilhos até o final, até a estação.
R: Ah foram até a estação?
P: Sim. E onde eles desciam então, ali na aduana?
R: Passando a aduana, o carro motor parava ali, descia todo mundo a pé e vinham, faziam as compras e voltavam.
R2: Como é Brasil, né guria, infelizmente o meio de transporte mais barato, mais econômico era esse, até para tirar o sufoco do tráfego, né.
P: Aí botaram mais carro?
R2: Porque isso aqui vinha quinze, vinte vagões pendurados numa máquina dessa.
R: Acontece que o frete era muito mais barato, transportava pelo trem.
R2: Infelizmente é Brasil né.
R: Infelizmente.
R2: Infelizmente estamos num país que é totalmente ao contrário, isso aqui não davam nenhuma atenção. A manutenção que dava aqui era os uruguaios, não era os brasileiros. Até a estação ali eram os uruguaios. Nem os brasileiros não dão manutenção nisso.
P: Por que *pra* eles também era importante essa linha né?

R2: Ohh! Isso aqui era peso de vagão, eram pendurados aí, bah! Não tem ideia coisa bonita.
R: Isso aí, os "tuco" do Uruguay que chamam né, os tuco. Que eram os que trocavam os dormentes, coisa assim, as madeiras, (inaudível) ficavam tudo aí, brincavam.
P: O senhor acha que um novo uso, seria retomar?
R: Seria uma boa opção.
P: E quem o senhor acha que deveria atender a esse uso mais?
R: Olha, isso aí sim, eu tenho pouca... Não tenho nem ideia em que se é o município, se é o estado.
P: Mas seria bom *pra* atender a população de Jaguarão ou pra atender turistas para vir pra cá? Como o senhor acha?
R: Toda vida, eu não vou dizer aqui tanto turismo, porque aqui não, o turismo aqui não é tão, ele só vem e só passam, passa muito aí. Mas a rua hoje é ônibus e carro.
P: Acha que o pessoal vem para ir *pro* Uruguay? Só para fazer compras? Aí não ficam em Jaguarão?
R: É, fim de semana quase, vem muita gente vem fazer compra, mas agora com o negócio do dólar alto, não *tá* vindo muita gente. Ou *tá* vindo muito e não *tá* comprando muito.
P: Pensando nessa questão com a cidade, como o senhor vê que poderia, mesmo que tivesse uma ligação, como isso poderia acrescentar algum benefício *pra* cidade? Se tivesse uma integração da estação, da linha com a cidade? Com Rio Branco, com o Uruguay?
R: Acho que movimentava mais, se tivesse um trem mesmo que vinha, movimentava bastante Jaguarão, que hoje eles nem *pra* eles não tem, porque tem que vir de carro, sei lá, de carroça, do Uruguay também vem mais os pobres né. O que tem que fazer, vem de carro velho, vem de carroça. Compram e vão embora. E não pode nem passar na ponte. Carroça não. Antes passava, na época passava carroça, o que vinha passava e agora já tá mais..
P: E o contrabando existia?
R: Existia, Ihh!
P: Como era essa época?
R: Isso não termina mais.
P: Como era essa época? Como funcionava isso?
R: Era só contrabandeavam bastante, começava pela canha, a cachaça. Até em câmara de ar, de caminhão enchiam a câmara de cachaça e botavam no rio (risos), passavam de canoa atravessavam para o outro lado, para não ir por cima da ponte não dava.
P: Mas isso à luz do dia ou à noite?
R: Às vezes era na boca da noite, na madrugada.
P: E o que mais acontecia que o senhor sabia de história de contrabando?
R: Eles viviam falando muito, tanto brasileiro como uruguaio contrabandeavam, até vassoura levavam de contrabando. Aquelas vassouras de palha que eram feitas à mão.
R2: Tu *sabe* que em Rio Branco, cara, há muitos anos atrás, antes dos *Free Shopping*, o Marcelo Resenha fez uma vez uma reportagem, isso aqui ele chamou, aqui em Rio do Branco né, a cidade faroeste. Tu *conheceu* o (inaudível)? Foi repórter da Globo e da Record que morreu agora há pouco, veio aí e fez uma reportagem sobre o contrabando. Aqui era o maior contrabando de ouro do Brasil foi aqui.
P: De ouro?
R2: É, o cara mais rico aqui que era, era contrabandista de ouro, era o gringo esse, o famoso gringo.
R: Ah não, esse era famoso.
R2: o cara comprou campos, não tinha ideia do que tinha de campo de gado.
R: E lá na mina mesmo comprava lá.
R2: isso aqui foi a maior exportação de ouro, tudo ilegal né cara.
R: O Uruguai era o maior produto de ouro, só que não tem (risos) só que eles não têm. E da onde era a produção? (risos) E é considerado um dois maiores é, como vou dizer...
P: Pontos com mineração, que extraiam ouro?
R: Era tudo daqui, tudo brasileiro.
P: Era aqui da região ou de Jaguarão?
R: Não, aqui não tem, vinha tudo de lá... não sei *da* onde.
P.L. Vários lugares do Brasil?
R: Das minas não sei do quê.
P: Mas então tá, que bom conversar com o senhor um pouco.
[...] Depois seguimos conversando sobre a empresa atual dele. Em seguida agradecemos e nos despedimos.

Apêndice G | Entrevista com a mulher de 25 anos em Jaguarão/BR

Entrevista realizada em Jaguarão, Brasil, no dia 27 de novembro de 2019.
P: Pergunta Vanessa
R: Resposta entrevistada
P.L: Pergunta Levy

P: Qual a tua idade?
R: 25 anos
P: E há quanto tempo tu *mora* aqui nessa casa?
R: Faz uns... Em 2000, 19 anos.
P: E tu sabe se isso aqui também pertencia a estação?
R: Sim, na verdade essas casas eram *pros* funcionários, quem trabalhava na estação, eles tinham essas moradias, uma casa grande dividida em três. Casa 1, 2 e 3.
P: E hoje em dia não tem mais nenhum familiar que trabalhava na estação?
R: Na verdade não. Meu bisavô, ele trabalhava na estação, por isso que minha bisavó morava nessa casa e agora minha mãe mora nessa casa.
P: E aí foi passando de geração?
R: É, mais ou menos assim.
P: E o que teu bisavô fazia? Ele era maquinista ou trabalhava empresa?
R: Ah, não sei te dizer, eu nem conhecia ele.
P: Mas ficou de herança a residência?
R: É, não. Na verdade, elas eram cedidas, até hoje então. A gente não tem documentos delas, tu *tá* aqui ela é cedida. Na verdade, é da união, não tem nada a ver com a prefeitura de Jaguarão, e aí tu *pode* passar pra uma outra pessoa mas vender ou fazer (inaudível) isso não pode. Aquela outra ali também, aqui na outra casa. Porque essas aqui são juntas, mas aquela ali é separada.
P: E lá atrás onde tem aquela caixa d'água tem mais uma parte, aquilo também era moradia?
R: Aquilo lá era onde o trem parava ali, descarregava.
P.L.: Ali era onde era a estação mesmo.
R: Aquilo ali era onde eram vendidas as passagens [falava da estação] e lá parava e descarregava.
P.L.: Tu já *entrou* nesse prédio alguma uma vez?
R: Nesse aqui não, quando eu era pequena a gente ia ali e dava uma olhava. Eles reformaram né, a maçonaria reformou tudo, ela era da mesma cor que aquele outro lá. *Tava* bem abandonada.
P: E quando tu *entrou*, ela *tava* já em ruína? Quando tu *era* pequena?
R: Não, eu não cheguei a entrar, só ia ali perto, é que era tudo fechado sempre dava para dar uma espiada, mas não dava *pra* entrar.
P: Deve dar uma curiosidade, de entrar ne?
R: Mas acho que agora deve ter como entrar. Até na primeira parte de lá tem uma portinha que abre separado, que eu acho que fica quem cuida. Tem alguém que cuida ali
P: Tem alguém que fica ali?
R: Eu acho que sim, há um tempo atrás até essa pessoa que cuidava dali, tinha uma lenheira, onde vende lenha. E aí era ele quem cuidava
P: Pois é, a gente até bateu ali. Mas ninguém atendeu.
R: Mas faz tempo que eu não vejo mais ele.
P: E a gente viu que tem câmera, mas ninguém nos atendeu ali. E tu tem alguma lembrança de uma época mais anterior, qual a tua lembrança mais antiga da estação mesmo?
R: Eu acho que as casas mais abandonadas, que ainda quando eu era criança tinha os trilhos né, agora não tem mais.
P.L.: Ah ele ficava *pra* cá os trilhos?
R: É, ele vinha meio que nessa diagonal aqui assim e atravessa para lá.
P: E retiraram?
R: É foram tirando, mas as pessoas mesmo.
P: Ah os moradores, não foi ninguém da União?
R: É, os moradores.
P: E tu tem alguma lembrança da época que tu *lembra* quando ela *tava* abandonada, alguém utilizava esse espaço, ia ali, fazer alguma coisa?
R: Não, não, não. Aquela outra lá também é uma família que mora lá, mas eles não são donos também, eles entraram.
P: A gente até tentou falar com alguém ali, mas acho que o cara não quis nos atender.
R: É, porque eles, aquilo lá também estava abandonado, como esse aqui. Mas lá é mais um galpão, aqui já é mais bonito, o interior assim. E aí acho que deve ser por isso, mas aí como não tem ninguém que mande, não tem ninguém que tirem. Mas claro, eles devem ter meio que receio, porque é uma família grande que mora ali.
P: E qual o sentimento que tu *tem* com a estação hoje, quando tu vê ela assim: qual é o sentimento que vem, a primeira ideia que vem à cabeça quando tu olha pra ela?
R: Ah eu não sei, eu gostaria de saber mais sobre ela. De ver mais como era, como funcionava. Ou ver nela os vestígios do que ela foi para as pessoas, mas a gente não vê

isso né. Acho que isso é triste né, para quem se importa assim, é triste.
P. L.: É, as crianças não devem nem saber ne? Que aqui era uma estação férrea?
R: É, deve ter criança. Tem muita gente eu acho que nem sabe até a referência aqui. A gente que mora aqui, que ainda no enderenço se diz centro, o bairro ainda é considerado centro, mas é bem longe do centro. E aí a gente dá referência perto da antiga estação e tem gente que não sabe onde é.
P.L.: Não é mais uma referência?
R: É, não é tanto.
P: Ficou esquecida?
R: Sim, sim.
P: E em relação, quem ocupa esse espaço do entorno? O que fazem, quais são os usos? Existe alguma dinâmica nesse entorno imediato da estação? O que tu *vê* mais de movimentação?
R: Relacionado?
P: É, ou do entorno, quais são as atividades que vocês fazem, porque daqui a pouco se não tem nada relacionado à estação.
R: É, mas acho que não tem mesmo, não tem, nada mesmo. Aqui é até uma parte da cidade, que se tu *mora* aqui ou tu vem aqui na casa de alguém que mora aqui. Parece que é meio *pra* fora, mas não é pra fora ne. Pela calmaria, ou parado assim mesmo.
P.L.: É meio industrial também?
R: É, tem também.
P.L.: E aqui na frente é o que?
R: É um campo de futebol, que também está abandonado. Quando eu era criança ele era bem melhor, funcionava, tinha mais jogos e eventos.
P.L.: Não tem mais jogos?
R: Não, acho que não. Não tem porque *tá* tudo, uma parte do muro caiu, o portão ali, a frente. Aquilo lá também o vento foi levando. Tem um senhor que acho que mora ali, aquela casinha ali seria *pra* quem cuidasse também. E eu acho que um senhor que mora na rua *tá* morando ali agora.
P: Sem teto?
R: É, isso, (inaudível) abandonado.
P: E ali funciona o que?
R: Ali era uma antiga transportadora que agora é a secretaria de obras.
P: Da prefeitura então?!
R: É, eles compraram ou alugaram. Acho que compraram.
P: E essa casa aqui tem gente morando também?
R: Tem, tem.
P: Tu *acha* que a estação pertence a esse local? Como tu vê hoje a estação ou se ela tem uma identidade ou não tem identidade com esse bairro, com esse local?
R: Eu acho que não tem, sabe. Porque se tu *conhece*. Que nem, por exemplo, a minha mãe ela tem lembranças né, para ela pode ter. Mas pra quem é de fora, pra quem vive agora hoje em dia, ela tá apagada. Tanto que a primeira coisa que eu falei, que eu não sei muito sobre, porque ela já foi comprada pelos maçônicos e não tem nada que nos chame atenção ou *pra* ela.
P: E o que tu *acha* que ficou de resquícios, como sinais da malha ferroviária nesse entorno? Que represente?
R: Não sei te dizer, eu acho que quando a gente olha ainda, o que a gente vê. Até aqueles prédios que são mais abandonados, que traz mais a lembrança.
P: Aqui tu *acha* que não?
R: É, não...
P: Tu *acha* que se tivesse mais abandonada aquela casa azul, ia parecer mais uma estação ferroviária?
R: Não, porque ela mudou. Agora a referência pode, tu *pode* encontrar pessoas que te digam que ali é a maçonaria, entendeu? Em vez de ser a antiga estação. Mas a gente ainda olha e vê, tá se tu olhar o conjunto tu vê que realmente essas casas fazem parte do mesmo conjunto né, mas tem gente que não vai perceber isso.
P: E pensando mais no futuro, tu *acha* que deveria ter um outro uso? Qual seria esse uso que tu *gostaria* de ver pra essa antiga estação? Ou tu *acha* que o uso da maçonaria tá bem pra ali? Se pudesse sonhar em alguma coisa, imaginar um outro uso, o que poderia ser esse uso?
R: Ah eu acho que seria bem interessante se talvez ela fosse aberta, se fosse bem cuidada e aberta, como uma parte da cidade realmente, uma parte da história né. Seria bem legal. Aqui também esse espaço, tem dois endereços que é chamado aqui. Tem a rua Cristóvão Colombo, mas também é conhecida como praça Viscondessa de Magé, eu acho que esse outro endereço, que raramente alguém consegue identificar. Ele era o endereço mais antigo, que aqui era mais aberto assim, talvez quando passava ainda o trem isso fosse chamado de Praça Viscondessa, mas agora não (inaudível).
P: E *pra* quem tu acha que deveria ser esse novo uso? Para quem deveria atender, quais são as pessoas que deveriam ser beneficiadas com o novo uso? Para quem deveria ser essa estação?
R: Quem aproveitaria disso?
P: Aham.

R: Ah, eu acho que na verdade isso seria, quem aproveitaria, parece bobo, mas eu acredito que seriam as crianças e os jovens que não sabem um pouco da história. Porque é sempre bom, e ainda mais que aqui é uma cidade antiga. Tem pessoas que moraram a vida inteira aqui e iam fazer essa ligação com os antepassados talvez também. Tem várias partes aqui que poderiam ser melhor estudadas. O mercado público lá, faz anos que a obra está em andamento. E era uma parte importante. A beira do rio lá também, poderia estar bem melhor né.
P: E não tem investimento?
R: É, não tem. Mas eu acredito que isso possa melhorar.
P: E tu acha que seria importante, para o contexto do restante da cidade, por exemplo, se tivesse um uso que integrasse mais a cidade com a estação.
R: Claro, sim, sim. Eu falei das crianças de forma geral, as crianças se incluem as escolas, tudo, todo mundo. Quem não conhece.
P: É pensando antes, quando a estação ainda existia, eu acho que ela era muito importante para a cidade. E agora que não é mais o transporte ferroviário, ela parece que fica mais afastada, não tem essa integração. Mas é uma pena que tá... E eu vi que ali atrás eles fecharam todos os vãos também. Tudo com concreto, realmente *pra* ninguém ultrapassar aquela zona, e com cerca também.
R: É sim.
P: É que é bom a gente saber assim, porque a gente é de Pelotas né, a gente é de fora, às vezes a gente tem uma sensação, mas aí é interessante saber *pra* quem mora aqui, como é esse uso? Eu percebo que tem muita gente que passa né, passa carro, passa criança. Não sei se tem uma escola por aqui também?
R: Tem, tem ali uma escola.
P: Mas assim, ninguém olha *pra* estação?
R: Não.
P: Tu acha que o pessoal passa assim, só..?
R: É, verdade. A gente que mora aqui já há tempo, a gente ainda olha né. O pôr do sol também aqui é bem bonito (inaudível). Aquela partezinha ali, aquele negócio redondo (inaudível) e agora fecharam também com uma cerquinha. Fecharam uma cerquinha, antes ele ainda ficava no meio, aquela rua faz pouco tempo que abriu, não tinha aquela ruazinha.
P: E como as pessoas atravessavam *pro* outro lado lá?
R: Não atravessavam por aqui, faziam a volta. Passava lá pelo Quero-Quero ou atravessavam o campinho, mas passando pelas cercas. E agora puxaram uma cerca na volta daquilo ali.
P: Daquela caixa d'água.
R: É.
P: Muito obrigada pela tua entrevista.

Apêndice H | Entrevista com o homem de 59 anos em Jaguarão/BR

Entrevista realizada em Jaguarão, Brasil, no dia 27 de novembro de 2019.
P: Pergunta Vanessa
R: Resposta entrevistado

P: Quantos anos o senhor tem?
R: Eu tenho 59 anos.
P: E mora aqui já faz quanto tempo?
R: Eu nasci e me criei aqui dentro de Jaguarão, daí sempre convivi nessas zonas aqui, nas imediações da estação. E eu vi a antiga maria fumaça, eu vi o transporte de cavalo que traziam do quartel de Bagé, e tudo era por aqui. E inclusive gado que carregavam, que vinham das estâncias *pro* Anglo, era tudo carregado por aqui. Que existia também os tropeiros que passavam dias e dias viajando, mas tinham muitas exportações, quando era grande a quantidade era exportada de trem né. E inclusive nos outros galpões que tem, antes da chegada aqui da estação, ali funcionava o Carpena (?), que era o negócio de carregarem cimento. Cimento vinha de trem e baldeavam para os caminhões. E então, tinha muita coisa aí, inclusive a estação aqui foi inaugurada em 1938, né? Quando a segunda Guerra Mundial já existia, já existia a estação. Que inclusive talvez aquelas estações do Uruguay lá, talvez tenha mais ou menos essa imediação dessa aqui.
P: Dessa mesma época?
R: É, talvez mais um pouquinho depois, porque primeiro a baldeação foi daqui até lá, porque inclusive eu conversei com um senhor que era ferroviário Uruguay, que antigamente os dormentes que usavam nos trilhos, era louro Paraguai. Essa madeira vinha do Paraguai, para fazer os dormentes aqui. Aí essa estação tem muita história né, inclusive essa estação viu partir daí soldados *pra* guerra né, pra segunda guerra mundial foram embarcados aqui, pra irem até o destino e depois tomarem o navio. Entendeu? Que naquela época, não, viajar por ônibus não existia (risos).
P: Não tinha, era só por trem ou a cavalo.
R: Só por trem ou a cavalo, aí o cara ir à Itália a cavalo *pra* pegar o navio no Rio Grande ou enfim em Porto Alegre, ele não ia conseguir chegar lá.
P: E qual a memória que o senhor tem da estação, qual o sentimento que lhe vem à cabeça, pensando antigamente?
R: Foi uma pena terem acabado com a estação férrea, com a rede ferroviária, porque isso aqui era um troço movimentado, era um troço bacana. Tu *chegava* aí, bah! Tu *conhecia* gente de diversos lugares, diversos idiomas, diversas raças. E o pessoal tinha: “ah vou esperar a chegada do trem”, por exemplo, quando eu era guri, bah, escutava o apito da maria fumaça, dava o apito lá fora, saia, morava três quadras da estação e saia correndo *pra* vir olhar o trem chegar.
P: *Pra* ver quem vinha?
R: Ver quem vinha, toda aquela gurizada, tudo. Então a gente tinha aquilo que o cara achava, aquilo fazia parte do cotidiano, da vida da pessoa. Porque duas e meia da manhã, duas horas, o foguista botava fogo na máquina *pra* aquecer o caldeirão, era com a caldeira. Aí quando ela *tava* fervendo, quando ela ia sair, largava um apito. Às vezes saia três horas, três e meia, quatro horas depende a locomoção que ela ia sair, dava aquele apito e oh: “vai sair trem”.
P: E vocês se acordavam?
R: A pessoa se acorda né, claro, porque era um apito bastante forte e inclusive naquela época, era menos população que agora. Que aqui nesses arredores, a maioria era chácaras e terrenos vazios. E então, aí a pessoa ficava naquela expectativa vinha o trem, vamos ver quem é que vem. E aí quando chegava os circos, por exemplo, aqui em Jaguarão, vinha circo grandes, Bismark alemão veio vários circos internacionais, grandes. Então passavam dois, três dias descarregando ele nos vagões, porque cara era muito grande o circo, inclusive ficava fera até ali onde era o secador do Carlos Gonçalves, ali era a pracinha das carretas, ao lado da estação. Aí ficava as jaulas com o leão, que depois conforme as funções, que lá no Campinho do Ipa que é a pracinha do regente hoje, conforme as funções vinham levar as feras *pra* trabalharem. Então, quer dizer que, tudo isso ali a gente viu acontecer pela estação férrea.
P: Em função do trem?
R: Em função do trem.
P: Então isso tinha uma relação muito forte com toda a cidade?
R: Com toda a cidade.
P: Até com o Uruguay né?
R: Até com o Uruguay, porque inclusive uma das emancipações maior do Uruguay, foi por intermédio de via linha férrea. Porque o Uruguay sempre foi um país meio apartado, daí com a introdução da estrada de ferro, coligou melhor né. Porque tem muitas fronteiras, tem duas fronteiras secas *pro* Uruguay. Aliás, são mais de duas, são três

fronteiras secas, praticamente só atravessar a divisa.
P: É o Chuy, Aceguá e Santana do Livramento.
R: Tá, viu, que são três fronteiras que tem isso aí.
P: E duas por ponte ou três?
R: São três por ponte.
P: Artigas, Barra do Quaraí e aqui.
R: Então, inclusive, essa ponte aqui introduziu muita emancipação *pra* lá, inclusive aqui por exemplo, não conhece a charqueada lá?
P: Não conheço.
R: Tá, teve a charqueada.
P: Ia por aqui?
R: A charqueada *tá* a sete quilômetros e meio daqui.
P: Ah é bem distante.
R: Que inclusive, a charqueada foi um dos maiores frigoríficos aqui na zona sul, foi a antiga charqueada. Porque aqui era um lugar de muitas fazendas grandes, muitos proprietários. Tinham fazendeiros que forneciam gado o ano todo *pra* charqueada. Tá, então era um troço elementar para a criação da cidade. O charque era transportado por embarcações fluviais, inclusive nosso porto aqui de Jaguarão encostava navio de médio porte.
P: *Pra* embarcar o charque?
R: Embarcar o charque, e embarcar tinha o vapor passageiros, tinha tudo né. E assim que viajava trazia era farinha de trigo, e assim como exportavam daqui, importavam. Traziam *pra* cá também.
P: E o que mais era importado e exportado aqui de Jaguarão?
R: A lã daqui ia *pra* longe, aqui o básico mesmo era a lã, a carne tá. Que era o mais básico aqui. Que depois que veio a exportação grande do arroz, mas o arroz já surgiu em outras épocas depois que os fazendeiros passaram a não cultivar mais a criação do gado, *pra* entrarem o arroz. Porque claro, com a queda da charqueada também já, daí resolveram como temos na costa, temos campo de litoral aqui, vamos plantar arroz, tem água.
P: Tinha agua por perto *pra* lavoura.
R: Claro, que era o que precisava.
P: E é uma paisagem muito típica daqui né, tu *vê* em vários lugares os silos, tanto aqui quanto no Uruguay. Muitos silos de grande porte, foi um substituto do charque, com o passar do tempo adotaram a outra atividade para movimentar a economia da cidade.
R: Sim, claro, sim. Inclusive tem aqui em Jaguarão teve muitas coisas, que terminou. Mas o básico de tudo, que depois que terminou o porto fluvial, se tornou muito caro os transportes por rodovia, entendeu? Até esses tempos eles estavam planejando em trazer a ferrovia de novo, que diminuía o custo do transporte.
P: Sim, mais barato do que a rodovia?
R: Mais barato, e acontece que o que tu *vai* usar três, quatro jamanta rodando.
P: O que é jamanta?
R: As carretas, tu *usa* três vagão de trem e uma locomotiva quantos vagão puxa?!
P: Uns quantos né?
R: Uns quantos né. E inclusive, o mais problemático do trem, que até os anos de oitenta e poucos, noventa e poucos, entrou um trem aqui fazendo uma baldeação até aqui a estação, de gado que vinha importado do Uruguay, *pra* ser baldeado daqui por caminhões, porque lá pra cima já tinha terminado a estrada de ferro.
P: Funcionava então daqui de Jaguarão para o Uruguay?
R: É, o trem vinha de lá trazia os *vagão* carregado de gado ali e ficava aí, depois retornava, porque o nosso trem daqui já tinha ido embora, já tinham desativado ele. E inclusive não existia, por exemplo, esse fluxo que tem hoje do banhado e da lagoa lá, não existia naquela época. Lá na lagoa, onde é a Lagoa Mirim, onde é o banhado era granja só, lá *era* as granjas grandes né. Hoje, tu *tem* ido à lagoa?
P: Muito pouco.
R: Hoje tu *vai* lá na lagoa tu vê, eu conhecia a lagoa era só campo, granja e estância ali, uma estância aqui, uma granja ali. Aí tudo isso mudou, inclusive tinha o engenho ali, onde *tá* que aparece aquele cano esse prédio alto, que aparece ali, ali é o engenho a cooperativa de arroz, foi o maior engenho que teve aqui nessa zona. Tá, aí era um engenho, aí o Madeirão comprou ele, ficou em dívida no banco e todo aquele prédio é um baita de um patrimônio e o Madeirão arrematou por 90 mil *real*.
P: Por 90 mil reais todo prédio?
R: Todo prédio, eles deram uma reformada, que o Madeirão é uma firma muito forte *tá*, que inclusive não é só por ser o Madeirão, porque qualquer outro cara podia comprar, mas é que ninguém sabia, cobria a licitação do banco. Não sabiam, talvez calculavam porque o pessoal que tem dinheiro tem medo de dizer, não, tem que descobrir porque a maioria eram sócios fundadores, ou pai ou familiar. Então ficaram naquela: “ah, isso tem uma dívida muito grande”, não, mas o banco quer o que eles estão devendo, não interessa.

P: Sobre o patrimônio não interessa, eles querem o que devem.
R: O que devem, eles não podem... aquilo ali se *tá* confiscado por aquele preço pode valer mais, mas o cara cobriu aquela conta...
P: A dívida.
R: Cobriu a dívida e deu.
P: E tu *acha* que ali, na estação eles compraram também a estação, os da maçonaria?
R: Sim, eles compraram para manter o prédio né. Porque esse prédio passa a ser um patrimônio histórico, aí eles garantiram.
P: Que iam manter?
R: Que iam manter, aí eles pegaram e compraram o título. E se tornaram proprietário, *tá*.
P: E, pois é, e tu *acha* que o que acontece com esse entorno da estação, existe algum uso, quem é que ocupa esse espaço, ou ele é muito restrito só para o pessoal da maçonaria, a população não vai mais ali?
R: Não, até eles não proíbem que a pessoa visite, entendeu? Tá? Eles não proíbem que a pessoa visite, que inclusive até tem câmeras (inaudível).
P: Eu vi.
R: Eles não proíbem que a pessoa visite.
P: Mas não pode entrar?
R: Não, pode entrar, pode, né. Eles não proíbem que... inclusive até os guris deixaram torneiras ali na rua e tudo *pro* pessoal se precisar usar e tudo né. Claro, porque de início eles tiveram que dar mais um apertinho, porque tu *sabe* a liberdade dada a uns, não é a todos né, mas a liberdade dada um, se dá dois se torna abuso né. Porque é, tem gente que não sabe compartilhar a liberdade.
P: Não sabe o limite né, e aí acaba passando um pouco do...
R: Aí dá uma extravagada, e aí a coisa pega né, *tá*.
P: E tu *acha* que ainda a estação, ela sobrou algum resquício, dessa época da estação, da linha do trem aqui nessa região, tem uma identidade ainda que é presente?
R: Ah! Tem sim, até inclusive esse pessoal daí do outro lado ali, são filhos de tucos né, nasceram e se criaram aí. Filhos de tucos que a gente diz *é* os ferroviários né, que eram os que arrumavam a linha.
P: Como que fala? Tucos?
R: É os tuco, diziam os tuco.
P: Os tuco que arrumavam a linha do trem. E por que é tuco? Tem uma lenda ou uma história?
R: Porque essa história do tuco, era que nem o... aquela história do bichinho aquele que tem nos *campo*, tuco tuco, que ele tem vários lugares ao mesmo tempo.
P: Ah, entendi.
R: Então é isso aí, os tuco *tá*. Essa era linha dos tuco, tuco. Que eles *tavam* mudando buraquinho aqui, arrumando ali, arrumando lá.
P: Não tinham um ponto fixo, sempre tinha que *tá* migrando pra fazer funcionar.
R: *Pra* arrumar. Porque inclusive eles tinham até as *caminhonete* com roda de trem, tinha caminhãozinho também com roda de trem, mas a maioria deles usavam era o trol. Sabe o que é o trol?
P: Trol?
R: É tipo uma vagoneta daquela que tem no Rio Grande.
P: Tá, sei, sei.
R: Só tem a trava. Empurrava ela e embalava e aí eles iam.
P: Era assim que eles iam se locomovendo?
R: Se locomovendo, *tá*.
P: Entendi.
R: Que às vezes, inclusive, dava até muito susto. Porque atrasava o serviço e pegava o trol e parava num lugar que não tinha desvio, tinha que sair correndo e tirar o trol à força, à muque, de cima da linha.
P: No muque? Meu Deus isso era pesado de certo, aquelas rodas de ferro...
R: Ah, claro. Porque claro, às vezes se passavam do horário, sabiam mais ou menos o horário que o trem ia vim né.
P: Nunca podia ter alguém sozinho então trabalhando.
R: Ah, não, não, não. Ué, *tá* louco.
P: Tinha que ser uns quantos *pra* conseguir tirar.
R: Porque inclusive eu sendo guri, eu vi disparando um vagão daqui da estação e disparou, porque vai que daqui *pra* lá, vai descendo.
P: Ah é, até chegar lá né?
R: É, tinha um vagão e *tava* travado, que as bases da pastilha de freio do vagão é um ferro, tá é um ferro com ferro né. E eu não sei o que foi, não *tava* pegando bem, ele se moveu e se foi embora. E aí era aquele alvoroço, vai o vagão disparando, o trem vai sozinho. Aí saiu, o pessoal...
P: Das casas?
R: Não, e aí quem mora ali perto sai tudo né. Que descarrilha, tá louco, ele tava carregado.
P: Ah é, perigo ainda de acontecer...
R: Aí conseguiram pegar ele, lá não sei aonde. Conseguiram parar ele, *tá* conseguiram fazer ele parar (inaudível). Aí *pra* a máquina manobrar que *tava* aqui, porque aí tinha a manobra aí né, manobrar

pra ir lá trazer o vagão, porque ela não ia ir de ré com todos os vagão lá na cidade trazer, então tinha que manobrar e a máquina trazer *pra* condutora.
P: Então acho que ficou essa identidade ainda, ficou marcado aqui no bairro?
R: Claro, marcado. E inclusive, aí quando tu... te divertia, porque quando eles pegavam aí os *caminhão* que vinham com banana, da Bahia, traziam banana, e então o que acontecia? Aqueles cachos de banana, cachos grandes, quando só passavam para o Uruguay, só para a exportação, Uruguay e Argentina, só a banana verde, os cachos verdes que elas já *vinha* forrada com nylon. E aquela que vinha pintona, vinha madura, eles davam os cachos para o pessoal. Então, tinha gente que vendia, tinha gente que enriqueceu vendendo banana, então eles davam os cachos. Pessoal vinha de carroça, então sempre tem aquele pessoal que gosta do fuzuê. Então dava briga de mulher, por causa dos cachos de banana, então dava as *mulher* rolando no meio das bananas (risos).
P: Para disputar o cacho da banana madura.
R: Dava cada *porrogodó*, *óia*!
P: Então movimentava bastante a cidade, né?
R: Movimentava, aquilo era quase todos os dias que chegava o caminhão, dava esse movimento todo, aí então dava essa encrenca. Se agarravam a pau, bah, não tinha outra. Se agarravam a pau.
P: E antes, aqui era uma região mais movimentada, do que a região mais perto do rio Jaguarão. Ou não? Sempre foi lá e aqui era um outro polo? Existia uma conexão entre os dois? Ou como era?
R: Existia, porque mesmo por ser uma parte suburbana aqui, como que diz. Que naquela época era mais para a campanha, que sempre teve esse intercalo por causa da estação, vi férrea, que movimentava né. E lá, sempre foi um local de movimento, mas o movimento que existia no centro *tá*. Sempre *tava* centralizado ao porto também. Porque o porto funcionava. Sempre estava chegando embarcações. Que inclusive, eu não quero te mentir, mas acho que foi em oitenta e cinco, oitenta e seis? Oitenta e seis, oitenta e sete, que o finado Dr. Ribas mandou vir a draga de Rio Pardo para dragar o rio aí. Que era *pra* fazer um porto novo, no fim o homem morreu e ficou nisso aí. Aí eu *tava* em casa, eu não morava aqui nessa (inaudível) e morava lá adiante. E eu tava deitado e devia de ser umas 5 horas da manhã, 5, 5 e pouco, eu tava deitado e senti aquele apito e fui, diz pra minha irmã: "chegou embarcação grande, um apito de navio". [Ela] "Ah, um navio Milton no rio Jaguarão". "Eu digo um apito de embarcação grande, não sei se é navio, mas é apito de navio. Digo "apitou lá na curva da Charqueada". [Ela] "Ah Miltou tui vai saber se é na curva da Charqueada, *tá* que nem super homem enxergando". Eu digo: "tu *era* pequena, tu não te lembra, mas eu me lembro".
P: Do barulho?
R: Meu avô era chefe de embarcação, era marinheiro aí ele chegava nos navios de pequeno porte era ele que fazia a vistoria aí. Então eles davam o apito lá, que era para o pessoal abrir, as outras *embarcação pequena* para que ele manobrar.
P: Para que o grande passasse.
R: Dizendo para os outros: sai *pra* lá, sai pra cá, quebrando tudo pelo meio. Aí *tá*, dava risada. Quando foi lá pelas 8 da manhã aí eu saí de casa, daí voltei. Quando voltei ela diz assim "bah, mas tu adivinha", "por que?". "Tu *sabe* que tem uma draga de alto mar que veio do rio Pardo. Que o doutor Ribas mandou, o prefeito mandou trazer, para canalizar o rio Jaguarão, *tá* dando a reportagem que ela lá na curva da Charqueada apitou lá pra dar sinal que vinha chegando na cidade, que os barcos areeiros não fossem atravessar na frente, que ela não para". Na velocidade que vem. Claro, vinha rápido, inclusive, *tô* dizendo!
P: A memória não falha né, não esquece, é uma lembrança que...
R: Claro, que o cara fica com aquela lembrança, daí claro, o cara pode dizer o apito de um navio, bom, quantos anos que a não ser um *jet ski* aí viajando, não viu nada.
P: Deve ter sido uma lembrança boa naquele dia né?
R: Pô, digo, será que é? Não, navio pirata não é, porque pirata naquela época não tinha apito, era naqueles cones que eles assopravam. Tu *sabe* que tem muita coisa, porque aqui em Jaguarão teve fábrica de café, teve curtume de couro. Teve muitas fábricas, de muita coisa, mas por esse negócio de serem muito votado a pecuária só, nunca foi a industrialização grande e nunca parou. Porque até hoje, as únicas firmas maiores que o patrimônio maior aqui em Jaguarão, é só o Carvo, do dr. Carlos Gonçalves, (inaudível) os filhos que são os proprietários. Que uma das *firma* que exporta até arroz pra fora, beneficia e exporta, e plantam muito né, pecuária e plantação.
P: Em grande quantidade?

R: Sim, é a única firma maior que está existindo dentro de Jaguarão, que é São Carlos. Porque inclusive, eu não sei se tu *sabia*, tem até a rede de loja Quero Quero, que é a Quero Quero, São Carlos é a Quero Quero. Então é a única que está em atividade. Sim porque se terminar essa, o cara vai ter que...
P: Aí exportam também?
R: Exportam arroz também.
P: Agora tudo com caminhão?
R: Com caminhão, porque eles vêm aí e carregam, e eles exportam arroz até para a Marinha. Aí quando o arroz vai de caminhão até Rio Grande. De Rio Grande embarca no navio e vai para o destino, *pra* Marinha.
P: E como era o contrabando aqui nessa época?
R: Ah o contrabando sempre foi bastante.
P: Foi bastante?
R: Hoje *tá* difícil, mas naquela época não, era o que mais *progressava*.
P: E acontecia a luz do dia?
R: A luz do dia, à noite, é.
P: E o que mais contrabandeavam?
R: Olha, o único ditado que se a gente só não contrabandeia mulher, porque não precisa contrabandear, ela vai sozinha. Mas é, *temos* na fronteira todo mundo, "tche nunca contrabandeei mulher, porque não precisa contrabandear, quando ela quer passa sozinha". Porque o contrabando tu *passa* ele por conta tua, tu leva.
P: E pelo trem também ia muito contrabando?
R: Ia, porque naquela época o trem era um troço, uma ferroviária era internacional, entendeu? Tinha muita gente que comprava muita coisa e levava. Que de vez em quando, claro era um troço que não era de funcionar o roubo no trem, se tinha uma denúncia da polícia, já chegavam e já examinavam tudo. É como, por exemplo, tu viajar num ônibus, denúncia que *tá* transportando um roubo, a polícia vai investigar, vai chegar à destino. Mas os contrabandos, era por exemplo, coisas que o cara fosse comprar, como até hoje existe o contrabando até hoje, até em cima da ponte ali, né. Porque se tem uma coisa, se tu não *pode* usar uma mercadoria que é argentina, ou que é do outro, mas se tu gostou e tu comprou e tu não tá negociando ela, tu vai contrabandear, tu vai usar, então é contrabando. Aí de primeiro o contrabando era de ovelha, vaca, lã, couro, o arroz foi forte do contrabando. Que naquela época, as exportações eram difíceis, então era mais fácil buscar e contrabandear.
P: Ganhavam mais?
R: Mais, e sendo que o gado existia locais de feira aí, que o cara entrava 500, 600 reses, tu *olhava* tudo pela (inaudível) que era gado que tinham tirado a noite antes do Uruguay pra vender aqui. *Tá*, aí o cara, "pô, esse gado é do Uruguay esse gado é por água. Se não vai num barco mais, andava na água".
P: E ia pelo rio então?
R: Pelo rio, que aí tem a cruzada.
P: Tem uma parte que é mais rasa?
R: Tem a parte das pedras, tem lá a picada do Maio, tem vários lugares de passo. Sendo que agora não tem lugar raso, agora com a enchente que *tá*, tá tudo cheio. Onde tu for é fundo, agora o rio *tá* cheio.
P: E se o senhor fosse pensar, no futuro assim, pensaria num novo uso para estação férrea, qual seria esse uso? Se fosse assim para idealizar um novo uso para a estação?
R: Olha, um novo uso para a estação, eu acharia assim o seguinte, que é o difícil é o mais improvável que aconteça, mas que voltasse a ser uma estação férrea de novo, que voltasse uma linha de ferro aí, como ela foi das pioneiras né. Porque isso aí, tudo foi com construção feita por estrangeiros. Porque as linhas férreas foram tudo feita por estrangeiros. Porque o Brasil sempre por ser um país grande, mas de uns anos *pra* cá que o Brasil se acordou, depois que todo mundo já tinha se levantado, é que ele a recém *tava* se acordando, porque teve várias oportunidades que o pessoal, os governantes nossos, nunca souberam emancipar nada, fazer as coisas. E eles não tiveram uma palavra-chave, uma evolução, porque sempre foi assim ó, foi mandado pelos outros, nunca foram eles...
P: Que tomaram uma decisão. Então o senhor acha que o fim da linha do trem foi por qual motivo, principalmente?
R: O fim da linha do trem, o motivo maior, foi porque a BR naquela época era uma coisa de nova geração.
P: Uma inovação?
R: Uma inovação, aí todo mundo dizia: "bah, o cara leva dois dias *pra* chegar em pelotas, dois dias pra chegar em Porto Alegre de trem, em quatro horas, três horas e meia o cara tá em Porto Alegre pela BR". Aí essa parte de evolução vai degradando outras coisas, sendo que hoje muita gente se lamenta, que teve muitas pessoas que não puderam seguir fazendo negócios, porque não tem estrada de ferro. Não tem condições de pagar exportação por rodovia. E não *temo* mais porto, inclusive nem viação nós *temo* mais.
P: Tudo foi sendo substituído, pela...

R: Inclusive só teve um avião de passageiros aqui em Jaguarão.
P: Nem sabia que tinha um ponto de aviação.
R: Tem lá do outro lado do cemitério, tu *vê* que o primeiro voo que fizeram com avião de passageiros aqui, só um voo. O avião levantou aqui e caiu lá não sei aonde, lá morreu umas (inaudível).
P: E aí nunca mais?
R: Não, e aí ficou só para avião comercial, que era um avião de passageiros que tinha, primeiro voo dele, babau... desceu de cabeça para baixo. Sobrou só o sapatinho, como diz o outro, das mulheres.
P: E essa relação com o Uruguay, o senhor acha que ela é boa se tivesse de repente uma linha do trem integrada, seria melhor ou como funcionaria? Como funciona esse trânsito entre Brasil e Uruguay?
R: Funciona... seria uma boa, que inclusive que agora com uma nova etapa que começaram entre as autoridades, que trabalham em conjunto para o combate do crime organizado, só que no Uruguay é diferente uma coisa. Que no Uruguay a droga *tá* livre, *pro* usuário. E aqui no Brasil não *tá* sendo permitido, mas é o descaso que os *cara* passam ali e vem pra cá com a droga né, que é o que tem é tornado mais, e tem sido inflexivelmente, isso aí. Porque o que *tá* acontecendo aí, esses negócios, de assalto, essas coisas ai é derivado da droga. E essa droga, droga é vício, porque primeiro a maconha sempre foi livre, maconha o índio usava ela nas seitas, porque a maconha é até remédio, é receitada por médicos. Mas é que todo remédio se tu usar ele a mais, se torna um dopping.
P: É verdade.
R: Mas agora, já entrou esse negócio da cocaína, o crack, esses troços aí.
P: É mais pesado né.
R: Isso é pesado, pessoal *tá* num mundo em órbita, não tão sabendo se corrigir. E assim que eu acho que teria que fazer, se um dia tivesse uma mudança, era voltar a ser ferrovia de novo. Como já foi, pleiteado *pra* fazerem a outra ponte, mas lá. Calculavam, em fazer uma ferrovia lá.
P: Seria, eu lembro que o outro senhor que eu conversei, seria uns 7km *pra* lá, uma nova ponte porque essa aqui já estava comprometida né?
R: É, essa aqui está durando até mais que o tempo previsto, porque essa aqui o que detonou ela foi as cargas que passava do trem. Muito peso em cima delas, por isso. Ela já tem uns quantos anos, depois de chegar certa idade todo mundo (risos).
P: É, não dura *pra* sempre.
R: Não dura *pra* sempre, então é isso aí. E não conseguiste falar com mais ninguém?
P: Então eu até conversei com uma menina que mora ali, mas era uma menina mais nova, então *pra* ela não tem toda essa história da estação férrea né. Ela disse que o bisavô dela era ferroviário, trabalhava ali, daí a avó dela foi morando ali, a mãe dela morava ali e agora ela mora ali, foi uma coisa de geração, então foi interessante. E outra pessoa que nós conversamos foi mais lá na linha do trem, onde tem aquelas ocupações agora, aí conversamos com um senhor que *tá* na beira da linha. Tanto que tem umas partes que estão fechadas ali né. O pessoal cercou, está bem fechado. Mas isso já foi ótimo. O senhor tem um conhecimento muito grande, sobre a linha do trem, uma lembrança muito boa. E sempre bom resgatar, faz parte da história da cidade, da vida de vocês e quando a gente consegue manter vivo isso, mantém a história da cidade. Isso que é importante. Que bom que eu encontrei o senhor de novo.
R: Pois é, fui ali dar a água *pro* cavalo, e trocar de lugar, que eles comem um pouco em cada lugar.
P: Bom que aqui tem um baita campo de futebol.
R: Tem o campo aqui, isso tem até túnel, que agora está abandonado que isso aqui é um túnel entra aí dentro e sai no campo. Tem escada aí, entra aí, sai aqui.
P: Era para os jogadores?
R: Era para os jogadores, agora *tá* cheio de água. Agora não dá *pra* arriscar então, só se ele for nadando. Então é isso aí, guria.
P: Muito obrigada pela atenção, pelo tempo. Foi muito bom ter conversado com o senhor.
R: Eu sou quase do tempo da fundação da cidade. Às vezes os caras: “tu tem tanto conhecimento, que idade tu *tem*?” Nem tanto.
P: Dava para escrever um livro né, pela história toda que o senhor lembra, um belo livro ne?
R: Belo livro, e de várias outras coisas que a gente já esqueceu né.

Apêndice I | Entrevista com o homem de 42 anos em Santana do Livramento/BR

Entrevista realizada em Santana do Livramento, Brasil, no dia 07 de dezembro de 2019.
P: Pergunta Vanessa
R: Resposta entrevistado
P.L: Pergunta Laís

P: Pensando mais no passado qual é a lembrança ou uma memória sobre a estação férrea, que tu *teria*?
R: Ah, lembrança é todas boas né, teve a maria fumaça. Ali a vila cida (?), eu morava ali, passava ali. Tinha uma pontezinha passava os *trem* tudo né. O pessoal ia *pra* Campanha tudo de trem, tinha a maria fumaça. E agora a gente só fica na lembrança né? Eu trabalhei na rede, quatorze anos de segurança. Daí muitos anos atrás, teve um senhor ali, digo: "bah posso olhar pra ver o pátio aí?", "sim, pode" e ele era engenheiro na época, aí ele encheu os olhos d'água e disse assim... hã como é que é que ele disse: "nada é pra sempre" diz ele e encheu os olhos d'água. "Quando eu trabalhei aqui tinha movimento, era tudo cheio de... essa praça aqui, cheio de táxi e coisa". Então fica essas coisas assim né, o pessoal antigo às vezes vem *olha* aí e sente falta disso aí né.
P: Não tem mais movimento não tem mais uso. Fica só a memória, né?
R: Ficou no passado deles né. Se tu olhar aquelas casinhas era tudo de ferroviário lá ó. Agora é tudo, do pessoal, só filho que ficou lá.
P: Aqui mais adiante?
R: É lá, aquela estradinha lá.
P: Ah, então mora gente lá ainda?
R: Mora só familiares de ferroviários ali. Ali consegue bastante informação.
P: Ah vamos passar ali *pra* perguntar.
R: E é isso aí, agora a empresa privatizada *tá* aí, né? Então, eles tão só no negócio de transbordo assim, de carga e descarga.
P.L: E é só *pro* Uruguay também?
R: Nem *pro* Uruguay.
P.L: Nem *pro* Uruguay mais?
R: Agora não tem nada, nada.
P: É *tá* bem alto o mato ali né.
R: É uma judiaria.
P: Teve mais alguém além de ti, que trabalhou ali? Alguém próximo da tua família, algum conhecido que também trabalhou na estação férrea?
R: Não, da minha família não. Eu já não tenho essa geração. Entrei como segurança mesmo.
P: E qual era o período de funcionamento do trem em relação a cidade assim. Como era essa movimentação? De quando ainda passava o trem, assim, tu *tem* alguma lembrança?
R: Tu *diz* da firma né?
P: Tanto da Maria Fumaça, como do trem de carga.
R: O movimento do trem era bom porque o pessoal da cidade baixava né? Vinha *pra* praça olhar, trazer as *criança* para olhar, pra ficar parado debaixo da plataforma ali.
P.L: Mesmo de carga ainda tinha uma interação?
R: Ah, o pessoal vinha, as *criança* vinha *tira* foto e coisa né.
P: *Pra* olhar o trem…
R: Tem crianças que não conhece né?
P: Sim, claro.
P.L: E quando tinha o de pessoas era mais ainda...
R: Ah, sim. É outro fluxo, né?
P: Sim...
R: Tanto é que quando aparece, assim, que teve alguns aniversários da cidade ou coisa, teve um trem aí, então os pais...
P.L: Ainda dá *pra* usar algumas partes, assim, apesar de tá no mato...
R: Ah sim... não, essa linha aqui *tá* toda...Vai à Rosaria, Cacequi, toda ela tá só não *tá*...
P.L: Só *tá* meio tomada pela sujeira ali do...
R: (inaudível) pouco, tem muita coisa *pra* arrumar.
P: E qual é o sentimento hoje que tu *tem* em relação à estação férrea, do jeito que ela está agora?
R: Ah, de tristeza, né? Tu *olha* aquele prédio ali, onde descarregava ali... Aí se tu *olha* o outro lá não tem nem teto mais. E aqui eu moro no (inaudível) já faz vinte anos e se eu não *tivesse* aqui já *tava* só as paredes, né?
P: Sim.
R: Então, tem lugares aí que cobram que as pessoas *tão*, mas se não *tivessem* já não tinha nada. Levavam tudo.
P: Ia *tá* em um pior estado ainda, né?
R: Sim, não tinha condições. Muitos prédios aí já não têm mais. Não existe mais. Se tu for procurar na história tem no papel, mas *tá* em ruínas, né?
P.L: O físico as pessoas não preservam...
R: É, não preservam... E a própria rede não preservou, né, no caso a rede ferroviária federal, né?
P: Sim.
R: E aí entregou *pra* privatizada, pior ainda, né, então...
P.L: Mais descaso ainda.
R: A estação, tu *olha* ali, da tristeza de olhar. Agora ainda deram uma reformada, a

prefeitura, entregaram *pra* prefeitura tá o museu ali. Tá, mas se tu viesse antes de reformar, dá uma tristeza, né. Não tinha teto, não tinha nada. Este galpão agora faz pouco que entregaram *pra* reciclagem e deram só uma *tapeadinha*.
P: Esse também é da prefeitura agora? Esse prédio?
R: É... da rede.
P: Da rede, da rede ferroviária?
R: Agora eu não sei quem é, que eles entregaram *pra* uma reciclagem. E... mas deu uma melhorada, né? Antes juntava gente *pra* fumar, pra cometer assalto, entendeste? E a rede ninguém se movia em nada *pra* isso aí... Então, até mesmo quem vinha visitar, via um prédio antigo e ficava meio assim. Tu *chegava* ali dentro, usuário de droga (inaudível) e é isso aí...
P: Sim, sim. É perigoso, né? Assim, deixar daquele jeito e as pessoas nem vão vim.
R: É... e é aqui em Livramento, se vocês forem em outra cidade é a mesma coisa. Tu *vai* em Santa Maria, é a mesma coisa. Tu *vai* em Rosária, é a mesma coisa. *Tá* tudo... daqui a duas décadas não vai existir mais nada, ninguém vai conhecer mais nada se não preservarem essas antiguidades, né.
P: É verdade.
R: Eu digo essa construção antiga, né? Porque agora, tá tudo mais moderno né.
P: E o que tu *percebe* mais, que *tá* aqui mais tempo, né? Quem é que ocupa esses espaços no entorno da estação? O que mais acontece agora? Quais são os usos? O que as pessoas fazem? Quem vem aqui?
R: É... ainda vem bastante gente, assim, de fora, às vezes, olhar, assim né? Pessoas que já moraram aqui, né? Pessoas que foram ferroviários, entende?
P: Sim.
R: Filhos de ferroviários que tão em Porto Alegre às vezes aparecem, né? *Pra* olhar, pra admirar, mas não tem mais aquele fluxo, assim, que tinha antigamente, não tem mais. Que nem no escritório ali agora é só segurança e um rapaz que trabalha ali. Não tem mais o movimento de carga, né? E aí só tem o museu agora.
P.L: E faz pouco tempo também, né?
R: Faz, o museu acho que, se não me engano, faz uns dois anos, três. Daí o pessoal vem de excursão e baixa *pra* dá uma olhada, entendeu? Até *tavam pra* lançar um trem turismo, mas ficou no papel.
P: Sim, não saiu do papel?
R: É... não saiu.
P: Tu *acha* que ainda, a estação, ela pertence nesse local aqui? Ela ainda faz parte? Ela tem... deixou um resquício, assim, dessa estação?
R: Ela é raiz aí, né? Ela é raiz.
P: Tem uma identidade *pro* lugar?
R: Ah, ela tem identidade, sim, ela é raiz né. Qualquer... tu *vai* perguntar alguma coisa, a primeira coisa é a estação, né? Se tu for analisar hoje os *prédio* mais antigos, a estação e o (inaudível) Canabarro aqui, que tem uma casa antiga.
P: Aqui na descidinha?
R: Isso, que a prefeitura reformou e tem uns restos do (inaudível).
P: Tá.
R: Mas... a estação chega final de semana, essa pracinha aí, ó, hoje ela *tá*... tá bem precária porque a autoescola usa, né? Mas enche de gente aí *pra* ver. O pai, mãe, avó, tomando um *matezinho*, final de semana, porque é um lugar tranquilo.
P.L: Ainda é referência, então?
R: É referência. Não, e é tranquilo, é um lugar tranquilo. Depois que botaram essa reciclagem terminou aquele tipo de pessoa, de usuários e coisa. Então o pessoal já se sente mais tranquilo. É, não tem movimento de carro, não tem aquelas correrias, não tem aquelas loucuras. Então o pessoal se sente bem tranquilo. E a zona aqui em si é boa, entendeste?
P: Sim, e é perto do centro também, se vai pensar...
R: Ah, tudo perto.
P: Quando vê *tá* um toque dali. E em relação com a cidade, como é que tu *vê* agora a estação, existe ainda essa conexão ou acha que ela terminou... Como tu *vê*?
R: *Pra* gente que mora aqui perto ela ainda é forte, entendeste? Mas de repente *pra* quem mora mais pro centro já não, não *tá* mais muito ligado.
P: Sim.
R: Entendeu, mas nós, assim, Vila Cida, aqui, vilas perto aqui tão mais conectada com ela, né? Já o pessoal, assim, mais do centro, coisa e tal, não.
P: Acho que não?
R: Se preocupam já com outras *coisa*, né? E a geração também, né, vai mudando né. Conforme vai mudando a geração já vai mudando a maneira de pensar, entendeste?
P.L: Sim, se não teve contato de repente já não tem tanta recordação.
P: E pensando agora no futuro, tu acha que deveria ter... Agora existe já um uso, né? Mas se fosse pensar num outro uso, qual tu *acha* que deveria ser ali?
R: Ah, eu acho que teria que voltar as épocas antigas, né? Então eu acho que aí o

pessoal ia se sentir... Voltar no tempo, entende? Não tem, né, são poucas cidades que tem... Tem o trem, esse do metrô, mas não um trem que tinha antigamente, aquela coisa antiga, entendeste? Sair, ficar duas, três horas, quatro horas viajando, olhando paisagem, coisa... O custo mais barato, entende?
P: Pois é.
R: Principalmente pra pessoas que tão na Campanha, quantas propriedades tu *passa* aí, né? Antigamente passavam deixando, é, e trazendo... E hoje não tem.
P: Tu *acha* que quem mais se beneficiaria, assim, com essa volta do trem?
R: Eu acho que, assim, se a geração nova é assim...
P: A geração nova.
R: Porque eles iam conhecer coisas que não conhecem.
P: Não era da época deles, né?
R: Não era da época... E aí une o útil ao agradável, né, porque o produtor rural também, né, ia ajudar eles também, né? Tem estrada aí que não entra caminhão *pra* tirar a colheita deles, né. E *pra* trazer gado, então isso melhoraria bastante em termos de giro, de capital de giro *pra* tudo, né? *Pra* cidade, *pra* tudo, né? E teria o trem *pra* levar, trazer o pessoal.
P: Seria bom um misto então, de *passageiro* mas também de carga, né?
R: Sim, é o que era antigamente, né?
P: Ah, antigamente também funcionava misto.
R: Funcionava, funcionava assim. Tinha o trem passageiro, aí tinha os vagões para eles puxarem.
P: Ah, sim, sim.
R: Mas eles iam largando o vagão nas estâncias e coisa, quando vinham engatando trazendo. Mas o trem de passageiro tinha classe um, classe dois, (inaudível), que eu me lembro, né?
P: Aqui tem mais alguma estação em Santana do Livramento, né?
R: Tem.
P: Tem, né? Uma menor, eu acho.
R: Tem uma menor, ali no Vilson (?), depois tem uma em Palomas.
P: Palomas é também de Santana, não?
R: Não, é fora.
P: Fora já.
R: Fora. Quando sai da cidade *num* sei se tu *viu* aquele cerro, um grandão, paradão, ali é Palomas. Aí tem uma ruazinha que tu *entra*, lateral ali, te leva ali na Vila de Palomas, aí tem a estação de Palomas lá.
P: E lá *tá* abandonado?
R: Não, lá tem gente também cuidando.
P: Tem gente?
R: Sim, essas duas tem gente cuidando, né?
P: Ah, sim.
R: Enquanto tem *tá* preservado, se não, não fica. Aí se vai a história.
P: Então, acha que se fizessem então esse novo uso, ele retomaria também essa conexão com a cidade? Essa integração?
R: É só uma corrente, né. No meu ponto de vista é uma corrente, né?
P: Sim.
R: Agora na conta, no ponto de vista do governo ou dos empresários de repente não é, né? No meu ponto de vista é. Mas hoje o empresário só quer lucrar, não quer pensar que uma criança que não conhece, poderia voltar a conhecer, entendeu? Tem vários setores e pontes que de repente o empresário e certos governos não se ligam. Tanto é que quando privatizaram tudo funcionava e hoje nada funciona, né? Quando a ALL pegou a privatização a estação era nova, tudo era novo e aí que a ALL só sucateou... Só queria dinheiro, e aí...
P: E aí não fez a manutenção?
R: E aí os prédios se sucatearam, são mais de vinte anos já, sem reforma, sem nada. Não tem o que não se sucateie.
P: Acho que foi mais então essa questão política que aconteceu?
R: Ah, eu acredito que sim, no meu ponto de vista sim. No momento que a empresa pega tudo certinho, a hora que termina a privatização tem que entregar certinho. Não é o que *tá*. Qualquer um que tem um cérebro vê isso. Eu acho, meu ponto de vista é esse.
P: Claro.
R: Quando ela pegou aqui, ela pegou essa linha andando. Pegou isso aqui com farol de luz, ó, com tudo, ó. Não tem nada aí, ó. Pegou esse galpãozinho aí, olha, intacto... Aí ó.
P: É. Aqui então funcionava a descarga de mercadoria?
R: É, a descarga de mercadoria. Isso.
P: E tem mais galpão mais *pra* lá também, né, ou não?
R: Tem lá, tem uma Maria [Maria Fumaça] lá sucateado já. Eles pegaram inteiro, e depois tem... Mas aí é dentro do pátio da receita federal ali, ali é alfandegado.
P: E esse aqui também? Era da estação ou não?
R: Esse é da estação, só *tá* de pé porque eu *tô* cuidando... Senão já era.
P: Aqui ninguém ocupa, assim?
R: Não, ninguém ocupa, eu só reparo *pra* não mexerem, porque *tava* caindo o teto.

Eles vieram aí... Eles vieram derrubaram pra baixo, ó. *Tava* caindo *pra* casa dos vizinhos, entendeu?
P: Ah, sim. Pode ser perigoso, né? Que tem gente morando ali perto, né?
R: Pois é, mas pegaram inteiro, então que reformassem. Essas *é* as questões, né?
P: A sua mãe, é sua mãe, né?
R: É.
P: Ela tinha comentado que passava aqui o trem de carga, ainda, quando ela já *tava* morando, né?
R: Alguns sim, alguns sim...
P: Alguns passavam aqui, né?
R: Mas não era aquela coisa.
P: Era de vez em quando, assim?
R: Isso.
P: É, porque imagina o barulho e todo o peso, né, do trem devia dar uma...
R: Ah, sim, sim. É que logo quando privatizaram algumas cargas assim que passavam pela lógica, não paravam de soco assim, foram parando. E é como tudo, vão esquecendo e...
P: Sim, aos pouquinhos vão desativando daí quando vê, começa a extinção.
R: É. É triste, mas é a realidade, né?
P: É. Uma pena, né?
R: É, e aqui e outras cidades que eu fui também tem umas estações bonita desativada, né? Umas estações de Campanha que eram bonita também, sucateada. É, tem um senhor aqui que ele é vereador, Coronel... Coronel chamam ele. Ele é bem inteirado por essas histórias das estações, tem fotos antigas aqui. Não sei se vocês vão ficar pela cidade aí.
P: A gente fica até amanhã, a gente vai dar uma volta ainda hoje por aqui.
R: Ainda você podia ir na câmara *pra* falar com ele.
P: *Pra* conversar com ele, né?
R: Ele conhece todas essas C*ampanha*, vai conseguir uma entrevista bem boa.
P: Sim.
R: Porque volta e meia quando tem aniversário, alguma coisa da ferrovia, ele posta no *face*.
P: Ah, sim. Como é que é o nome dele?
R: Coronel, chamam ele, Coronel.
P: É vereador?
R: É vereador.
P: Então de repente até encontra, né?
R: É encontra, e ele tem foto das *estação* do tempo que era só campo.
P: Ah, quando não tinha ainda...
R: Isso, vocês podem conseguir uma entrevista boa com ele.
P: *Tá* certo. Muito obrigada então...
R: De nada, capaz.

Apêndice J | Entrevista com o homem de 57 anos em Santana do Livramento/BR

Entrevista realizada em Santana do Livramento, Brasil, no dia 07 de dezembro de 2019.
P: Pergunta Vanessa
R: Resposta entrevistado
P.L: Pergunta Laís
Alguns trechos da entrevista foram suprimidos por não terem relevância para a pesquisa, esses trechos estão identificados através de colchetes [...].

P: Pensando agora, qual é a lembrança ou uma memória do senhor sobre a estação férrea? Qual é o tipo de sentimento que o senhor tem?
R: Ah, o tipo de sentimento que eu tenho... quando eu era guri eu vinha *pra* aí, tinha muito movimento, né, e eu vendia pastel.
P: Ah, é?
R: É, vendia pastel, flor de pano que a finada minha mãe fazia, né? Eu não gosto muito de lembrar, que me lembra da minha mãe.
P: Aham, é uma recordação que marcou, assim, o senhor, a época, né?
R: Muito... (ele faz uma pausa e caem algumas lágrimas). É que eu sou muito emotivo.
P: Não, mas é que quando mexe, assim, quando envolve a família a gente acaba sentindo mais. Nessa época do trem, então é uma recordação mais saudosa?
R: É, é saudosa. É também ao mesmo tempo, assim, a gente sente falta e faz lembrar daqueles que a gente perdeu, né?
P: Sim, sim.
R: Nós *tinha* campo lá pro lado da Madureira quando funcionava as duas *linha*, porque tinha linha que ia pra Dom Pedrito e a que ia pra Porto Alegre, né, então nós *pegava* trem (inaudível) na estação ali e depois ia pra casa. Nós *morava* na Campanha. Mas é isso aí, depois nunca mais funcionou isso aí, funcionou até os *ano*... até oitenta e cinco ela funcionou, mas vagamente. Vinha um trem e depois ficou. Virou porto seco, ferroviária, né, aí trabalhou um tempo aí. Tinha uma ponte, tinha um guindaste aí que carregava container e depois parou, depois ficou funcionando só a moega lá no fundo lá que tem a moega onde carregavam cevada.
P: Ah, sim. E isso ia *pro* Uruguay também? Não? Ia só mais *pro* Brasil?
R: Não, porque... naquele tempo negócio de litígio, negócio de fronteira. Então, a bitola do trem do Uruguay é uma e a bitola do trem brasileiro é outra, né, tem uma diferença então não dá, os eixo não dão, né, não tem como cruzar.
P: Então não cruzava?
R: Não, não. Tinha a linha internacional que vinha até a estação.
P: Isso.
R: Mas *pra* frente não seguia, né. O trem brasileiro ia daqui até a estação de Rivera, não avançava mais.
P: Daí teria que trocar de trem?
R: Aí teria que trocar de trem.
P: Tá.
R: Né, e o do Uruguay vinha só até aí, a estação aí e não ia mais *pra* frente.
P: Também não ia mais.
R: É. Porque tem diferença, né, da bitola de um trilho *pro* outro, né, e eles usam um trilho maior aqui no Brasil, é mais estreito também.
P: Sim, já *pra* não ter esse...
R: É, é *pra* não ter esse problema. Porque naquela época carregavam tropa e essas coisa assim, né.
P: Ah, sim.
R: Os *militar* usavam muito trem, né, eles carregavam muito cavalo (inaudível) porque aqui não era o sétimo. Ali no cerro do depósito lá onde *tá* aquelas árvore lá, ó.
P: Sim.
R: Lá é um quartel. Aqui é outro, ó, lá no fundo daquela...
P: Um azul ali com branco, né, bem grande?
R: Isso, ali é a bateria (inaudível), lá é o sétimo regimento de cavalaria. E então eles não usavam, não tinha blindado, era só cavalo, né, e puxava os *canhão* e essas coisa que a gente via e passava. Isso aí que eu lembro. E o trem passageiro tinha um (inaudível) né, tinha um húngaro, né. Tinha primeira classe, depois tinha a segunda (inaudível) era o banco estofado, banco de madeira, né, então...
P: O senhor chegou a andar uma vez ou não?
R: Ah, andei na Maria Fumaça, né?
P: Na Maria Fumaça.
R: Na Maria Fumaça, ela transitava aí, porque ela dava manutenção na linha, né, ela colocava pedra nos *trilho*, né, pra não deixar os dormente frouxar. Mas... dentro do trem húngaro mesmo nunca, nunca não... Só na Maria Fumaça, porque pegava carona pra ir pra fora, né, e aí...
P: E como era essa viagem?
R: Ah, lindo né. Porque na época tinha aquela música do Kleiton e Kledir, né, a Maria Fumaça "Tagarap, tagarap, tagarap,"... Aquela barulheira é um inferno, né, aí tu vai mas as paisagens são linda, tem muito banhado, tu enxerga muito bicho,

muito pássaro né, capivara. Essas coisas tu *enxerga*. Mas é... agora terminou ali, até tão usando um pouco, uma parte dela como estrada, né, mas nunca mais fui *pra* aquele lado lá. E a gente... a família veio pra cidade, né, aí veio os meus *irmão,* vieram se formaram e foram embora. E aí faleceu a mãe, faleceu o pai e se vendeu lá fora. Nunca mais eu fui pra lá.
P: É lembrança mais, né?
R: É lembrança mais.
P: E como é que era o período, quando funcionava a estação férrea em relação à cidade? Como é que era essa relação? Tinha integração?
R: Existia uma integração, porque aqui dava emprego, né. Tinha os *táxi* que pegavam os *passageiro* aqui, né, e aqui, ó... aqui era depósito... onde agora é... fizeram essa construção nova, só preservaram a fachada. Ali, ó, ali era depósito de lã dos Albornoz.
P: Do que? Desculpa, não entendi.
R: Do lanifício Albornoz que funcionou muito tempo, ele beneficiava lã. Mandava pra Alemanha, Estados Unidos, essas *coisa* assim, né.
P: Ah, sim, daí já levava pelos trens, daí?
R: Sim, carregavam também. E ali era os (inaudível) tinha uma madeireira muito grande... Lá naquela esquina ali era o (inaudível) Santos, né, que era um atacado, né. Tinha a fábrica de óleo de linhaça ali, que é (inaudível) mais *pra* cima ali onde tá tudo...
P: Mais *pra* cima, na subidinha?
R: É, onde *tá* tudo abandonado na subida ali.
P.L: Era bem industrial *pra* cá.
R: Não, era bem (inaudível). Tinha o frigorifico Armour também, né, que eles carregavam muito boi, vinha muito boi. Chegava a abater quase dois mil *boi* por dia aí, né.
P: Nossa! E vinha tudo de trem? O gado?
R: De trem, de tropa, vinha pela estrada também, né. Mas era um movimento, só o frigorifico Armour, ele trabalhava vinte e quatro horas, né, ele tinha mais de mil e quinhentos empregados aí.
P: Então tinha uma movimentação aqui...
R: Ah, tinha. Era outra coisa, né, movimentava a cidade. Não existia tanto desemprego assim, né, então era isso aí. Tinha muita firma, né, grande. É que foi acabando, né. E é como todas as coisas, né, lá faleceu a mãe e o pai e como a gente não lidava muito no campo a alternativa foi vender, né, e aqui começou a falecer os *dono*. Aqui também era madeireira Breyer, ó, esse diferencial que tem no paralelepípedo aí, ó, é onde entrava os *vagão* carregado de madeira.
P: E iam direto lá *pra*... lá era um depósito, né?
R: Lá era um depósito, ali tem outro.
P: Aqui funciona alguma coisa agora, né?
R: Aí é o... escritório da... era a antiga ALL, agora é a Rumo que tomou conta disso aí, né. É, não tem muita coisa.
P: Sim, sim. Aí vinha direto daqui da oficina, né?
R: Eles vinham de lá. Isso aqui tudo era galpão, onde nasceu mato, tudo era galpão, né, descarregava madeira aí. Vinha madeira de fora, né, aí eles descarregavam tudo aí.
P: E pensando hoje na estação, qual é o sentimento que o senhor tem ao olhar, assim, *pra*...?
R: Ao olhar eu sinto é pena, porque olha o estado que se encontra aí. Diz que aí vieram os vereadores e diz que gastaram um milhão e seiscentos mil *real* aí. Diz que iam trocar telha, telhado *tá* caindo, as telhas só lavaram, deram uma pintura que tá descascando tudo, né. Ee dizem que é a estação *cultura,* mas tu *vai* ali, não tem. Tem um museu precário ali com as peças do David Canabarro. E a casa do David Canabarro é ali. E não tem, a senhora vê, era *pra* ser um museu e tá com as porta fechada, e deve ter uns três ou quatro funcionário ali dentro. Então é isso aí, né, a gente paga, trabalha, paga imposto e não tem retorno nenhum e é bonita essa arquitetura e é antiga essa, essa... É, Theodore Roosevelt veio aí nessa estação, o décimo quarto presidente americano, né, então são coisas assim que não preserva a história, né, *tá* jogado, praticamente abandonado isso aí. Porque olha lá, olha a reforma que fizeram lá, *tá* caindo lá a caixa lá, ó, daquele prédio à direita, sua direita assim.
P: Mais *pra* lá, né?
R: É.
P: Ah, é verdade, lá, bem no cantinho, ela *tá* caída.
R: E o telhado quando chove diz que tem que taparem as *coisa*. Tem cinema, tem tudo aí, mas tá tudo abandonado. Não funciona nada. Nada, nada, nada. O sino que tinha sino, *tá*... Eu acho que o relógio...
P.L: O relógio *tá* ali dentro, na parte de dentro.
R: É, tudo funcionava aí, ó, marcava a hora, tudo direitinho, num total abandono, né. É que uns certos *ano* os governos que sucederam uns aos *outro* não deram muito valor a rede ferroviária, né, e hoje é isso aí. Antigamente vinham, descarregavam

cimento a granel aí, mas aí tudo era caminhão, né, vinha de vagão do Uruguay e hoje nem isso.
P: E tem alguém próximo também da sua família que trabalhou aqui na estação? Ou não, era mais...
R: Não, não... Era tudo mais... era do negócio da agropecuária, né.
P: Ah, sim, mais do campo, né?
R: Mais do campo, é.
P: E hoje em dia, quem é que ocupa mais esse espaço no entorno da estação? Assim, o que que o senhor observa de movimentação aqui que *tá* mais todos os dias, né?
R: Movimento que dá aqui é essas autoescola que fazem aqui essa circunferência na praça *pra* dar aula. Mas não sai um evento, não sai nada...
P: Não sai nada?
R: Nada, nada, nada. Lá de vez em quando que passa uma mateada aí, né, mas isso aí não tem fundamento nenhum, porque culturalmente, assim, não tem... não traz... Nem que fosse por um teatro aí amador, né?
P: Pois é!
R: Um troço assim. Não tem, não... E as pessoas não se importam e aqui nós somos, só eu que moro aqui, aquela de cima que mora ali onde era a casa dos manobrista, ali, do agente da linha, né, e... ah, tem uma senhora que tá morando lá onde tá aquele carro estacionado, somos só quatro aqui na volta.
P: São poucos moradores, né?
R: Pouco é. E antigamente não podia cruzar ali, agora já liberaram os *portão*. Cruza aqui pra sair lá na outra Vila Sila lá.
P: E o pessoal passa aqui *pra* cruzar?
R: Passa, passa muito.
P: Aí é uma movimentação que, também, que tem, né?
R: É, mas é do dia a dia pro trabalho, né?
P: Sim, é passageiro, né? Ninguém fica aqui?
R: É passageiro, é. Passa assim de manhã, e depois perto do meio-dia, passa um pouquinho no meio-dia e de tarde retorna. E depois à tardinha quando retorna.
P: E o que o senhor acha... tu *acha* que a estação ela ainda pertence a esse local? Ela ainda possui uma identidade que caracteriza esse entorno?
R: Olha, eu acho que, assim, parece que tá... a estação em si tá encampada pela prefeitura, né? E o resto tem, ali, a Receita Federal, que não pode entrar no pátio ali, não chega carga e não tem serviço. Mas, assim, eu acharia... é, eu, no meu ponto de vista, não tenho, não representa nada, porque não funciona nada aí, né. Nem o museu que devia funcionar não funciona. E tu não vê nem um movimento de político *pra* retornar a funcionar, porque *cê* vê o que leva um vagão corresponde a duas carretas, né, e é mais barato transporte também, né, mas acho que não há interesse nisso aí por causa das fábrica do caminhão, essas coisa, né.
P: Sim.
R: É, vinha (inaudível), bi trem, as *carreta* tudo vinha carregar aí, mas agora... Deve fazer uns dez anos que parou, parou, parou.
P: E com a cidade, então, o senhor acha que também existe...
R: Mas eu acho que essa geração é mais antiga, assim, ó, de cinquenta *ano*, como no caso que eu tenho, né, que tem alguma identidade só quem conviveu aí, (inaudível) e usou. Agora, essa geração mais nova não.
P: Não tem uma integração.
R: Nem sabe, é... o valor que teve isso aí, né, entendeu? Muita gente, transportou muita gente, né, que era um feito, saía daqui de trem *pra* Porto Alegre era uma semana de viagem, né. Então...
P: Sim, e era um momento marcante na vida da pessoa, né?
R: Marcante. Já passou ir a Porto Alegre de trem, hoje é muito mais rápido ir de avião. Você pega um avião ali em Rivera e ou senão de ônibus, né. Mas isso aí eu acho que *pros* mais antigos, assim, é as *pessoa* deve lembrar daquela história com essas viagem, né? Um troço inusitado *pra* pessoa, aquele *tranquinho*, assim, bem devagarinho. Porque andavam mais rápido depois pra (inaudível) os *trem* húngaro pra (inaudível) e essas coisa assim.
P: Aí era mais rápido?
R: É, e deve lembrar do restaurante que tinha dentro, né, uma viagem que tu marca, né. Era muito lindo, quando eles paravam aí era a curiosidade da gurizada, era entrar dentro dos *vagão* e olhar o restaurante, né.
P: Sentiam uma curiosidade, né, *pra* saber como é que era?
R: Até de vez em quando, quando vem alguma máquina, agora não vem... porque você pode dar uma olhada ali e *tá* tudo abandonado, até o mato cresceu, né. Mas antigamente parava, dava buzinada, quando tem que cruzar ali nas travessas da rua, né, aí quando menos esperava baixa essa gurizada tudo aí de bicicleta, porque eles não viram isso, eles não conhecem, né, nunca viveram isso aí. Então acho que seria até bom que retornasse alguma coisa, eles têm uma ideia aí de botarem um trem com (inaudível) daqui até aonde planta, naquela

região mais *pra* lá de Paloma, planta muita uva ali, tem duas ou três vinícola ali, que produzem vinho, né, mais os pequeno agricultor ali. Mas não se vê interesse, não se comenta nada, e aqui essencialmente, é uma atividade aqui em Livramento mais do setor primário, né, criação de gado. Agora que veio a agro soja, mas parece que quebrou também.
P: Ah, sim. Até essa era uma das perguntas que eu ia falar: se o senhor pensasse num outro uso, ou num novo uso aqui *pro* local, qual que seria esse uso que o senhor pensaria?
R: Eu acho que foi muito bem pensado em botar um centro cultural aí, mas se tivesse atividade, né, que beneficiasse o povo, trouxesse um pouco de cultura, né. Porque as pessoas não... sei lá, as pessoas nem conversam mais com as outras, chegam se *pechar*.
P: No celular...
R: No celular, né, então não... e as pessoas falam *pra* baixo, olhando *pra* baixo, elas não olham nos *olho*, né, eu não sei. Mudou muito, né, é que mudou uma geração totalmente diferente, né. Mudou os valores também, né. É difícil, né, eu não entendo. Eu já fui casado, mas não tive família, mas é... eu não sei essa geração de agora é assim. Até bem que facilita na *internet*, né, mas tem muita besteira também, né, tem muito lixo. *Pra* mim não me serve, entende? Até tenho, tenho um computador, tenho mais uma smartTV que tem um telão grande, mas não... eu acho que eu não deixaria meus *filho*... Até as própria programação da televisão são imprópria pro horário, né.
P: Sim, sim.
R: Então são coisas assim que a gente vai notando a diferença, né, sabe?
P: A geração muda, né? Os gostos e...
R: Em Campanha o pai olhava *pra* gente e a gente já sabia o que ia fazer, né. Porque eu fui um dos que... eu não tenho vergonha de dizer, eu nunca fumei maconha. O único vício que eu tenho é fumar um cigarro lá de vez em quando, porque cigarro me dura uma semana, enfim, quase duas. Mas o pai olhava e o cara meio de ressaca (inaudível), capinar milho, é buscar vaca, tirar leite, né, cuidar de ovelha, tosar, tirar bicheira, essas *coisa*. Hoje tu pega uma geração nova, tu *derruba* uma ovelha e vai ver as *bicheira* que tem pra tirar, às vezes até pegar com a mão, meter o dedo pra tirar do buraco (inaudível), ah, saem vomitando, né? Então são coisas assim que marca a vida da gente, né. E o essencial é isso aí, não tem mais o que fazer. Lógico, seria ter esse negócio como estação *cultura,* mas que tivesse uns *evento*, né? Que tivesse mais participação do município, porque isso aí funciona mais como um cabide de emprego, né. É, porque tem... pode ver ali, não *tô* mentindo, é o que três ou quatro funcionário ali tão sentado ali, e as *porta* do museu fechada. Fim de semana principalmente que vem muita gente de fora, era *pra* preservar a fachada do museu, né. Pessoal vem, tira fotografia, isso é um prédio com mais de cem anos.
P: Sim, imagina né.
R: Deve ter uns cento e vinte anos mais ou menos isso aí.
P: E *pra* quem o senhor acha que deveria ser esse outro uso? Quem é que ia beneficiar essa estação de novo?
R: Tinha que ter uma iniciativa do setor privado, né, porque aqui o município... essencialmente vive do comércio ali, né, das *loja*.
P: É mais forte, né?
R: Porque fábrica não tem mais, né, *tá* destocada a economia e hoje o que toca a economia é o comércio, ali. Os que trabalham nas *loja* e consome, né, cargo e (inaudível). Prestar serviço eles não prestam nenhum (inaudível), a gente vai pra fora arrumar trator e arrumar carro, tudo.
P: Tu *acha* que deveria de novo ser um ponto, assim, que integre a cidade, assim? Ter uma relação um pouco mais próxima com quem *tá* um pouco mais distante da estação?
R: Mas eu acho que não há interesse, porque... ou... o que eu, no meu ponto de vista que tem que fazer é a realização de evento *pra* aproximar mais o povo. Porque essa gurizada hoje eles vão tudo lá *pra* faixa né, pra beberagem, coisa, isso aí. Então não resolve, né, não te traz nada, não te acrescenta em nada, né. Então é isso que eu vejo é isso aí, só isso. Olha aí um ponto turístico no estado que *tá*, né?
P: É uma pena, né?
R: É, é uma pena. O salão ali, vocês *pode* entrar ali, pede pra entrar que eles abrem, um salão enorme ali, tem preservado o lugar onde se vendia os bilhete, né, *pra*... É muito lindo de dentro, mas não funciona, né. Não adianta. O que adianta ter três, quatro *funcionário* aí e não ter (inaudível), tá tudo fechado, não funciona. E principalmente fim de semana, vem aí, pessoal vem tira fotografia, olha assim. Agora, tu *imagina*, assim, ali é um ponto turístico da cidade aí eles depositaram aquelas...
P: Pois é, né, o que é aquilo?

R: Aquilo ali é *pra* fazer... desviar água, né, que enche uma vila aqui embaixo de água e cria umas galeria.
P: Ah... então eles vão fazer isso lá atrás?
R: Não, aqui, aqui. Eles deixaram aqui é porque *tá* mais próximo de carregar (inaudível).
P: Ah tá, tá, entendi. Aí deixaram ali como um depósito de...
R: É, depósito. *Pra* tu ver que esses *troço* são mal planejado, né, falta planejamento ou falta de inteligência mesmo, né?
P: Sim, porque daí imagina se vem alguém, que nem... a gente também queria vim, tirar foto aí agora tá um depósito de... desses túnel ali, né, essas galeria, né... Mas, é uma pena né.
R: Não é fácil, é uma pena isso aí. É, como tem estação, é... os *ponto* onde pegavam passageiro também tão tudo destruído, né.
P: Tem mais dois ali, né, que pega passageiro que era *pra* lá também, né?
R: Isso, é. Quem ia *pro* lado de Dom Pedrito ali, mas não tão preservado, tá tudo destruído. Se levaram até os *trilho*, né. Pessoal levou, vendia, né.
P: Ah, até os *trilho* levaram?
R: Levaram.
P: Nossa, venderam? Ferro, né?
R: É, aço, né, (inaudível), mas é uma tristeza isso aí. A gente até sente uma certa tristeza em pensar como era. Eu cheguei a ver, né, não cheguei a ver desde os primórdios dela, assim, quando era... fervia, né. Mas dizem os mais *antigo* que era aquela fileira daqueles (inaudível) aqueles (inaudível) de madeira, né, que faziam fila pra carregar os passageiro, porque a crema... como nós *dissemo* aqui na fronteira, a crema os mais *abastado* viajavam só de trem, né. Então, ou quem tinha carro podia pegar um táxi, né, a gente mais humilde, a gente trabalhava em Campanha e não passava fome, né, mas não era... não tinha condições. Essa estrutura toda de comprar um carro, mas era uma carroça com cavalo ou se não uma carreta com uma junta de boi, né.
P: Sim.
R: Coisa que tu nem vê mais, né. Ah, trazia muito, se consumia muito o... tinha antigamente, era poucas pessoas que podia comprar um fogão a gás, né, o gás era difícil de vim e se vendia muita lenha e carvão da Campanha, né, aquelas junta de boi, coisa (inaudível). Faziam vela com o sebo da graxa do gado, então. Essas *coisa*, já apareceu o Aladdin já, né, já apareceu o fogareiro (inaudível) falou que a gente botava pressão dentro e aí foi melhorando, né, e é isso aí.
P: Então *tá*, assim, muito obrigada, assim, pelo senhor ter disponibilizado um tempo pra conversar um pouco com a gente, foi muito bom.
[...] (agradecemos pela entrevista e nos despedimos).

Apêndice K | Entrevista com o homem de 55 anos em Santana do Livramento/BR

Entrevista realizada em Santana do Livramento, Brasil, no dia 07 de dezembro de 2019.
P: Pergunta Vanessa
R: Resposta entrevistado
P.L: Pergunta Laís

P: Então o senhor já mora aqui há 16 anos? Mais ou menos?
R: 16 anos. É.
P: Pensando assim um pouquinho no passado, qual é a lembrança ou a memória que o senhor tem com a estação férrea?
R: Eu? Eu peguei só a via de trem. A primeira vez que eu fui a Porto Alegre eu fui de trem.
P: Foi de trem?
R: Primeira vez que eu fui à Porto Alegre
P: Aham.
R: Depois... foi a última vez.
P: E qual era o sentimento assim quando o senhor andou de trem?
R: Era bom até ne *pra* ir né. Demorado só né. Bah, saía daqui a uma hora chega lá as 6 horas da manhã do outro dia, era horrível, era viagem demorada.
P: Era demorada?
R: Ah é, bah!
P: Então não era bom? Não gostava?
R: É né, é que demorava muito né, pra quem gosta de caminhante?(0:46) e tudo, ia com a mulher e tudo. Inaudível (0:52) depois tiraram tudo, nunca mais. Tinha gente que vinham limpar isso aí, agora não vem mais limpar ..... tá um matagal esse trilho aí. Pelo jeito não vão limpar tão cedo, acho que não. Só diz que vão abrir, quem podia falar bem com vocês era o cara do Sergio Moreira, bah aquele sabe de tudo, tem tudo, foto, tudo. Sei que ele mora *pra* lá do outro lado. Lá em cima, aquele sabe de tudo da estação.
P.L: E ele era alguma coisa?
R: Ele era vereador cara, ele tentou arrumar, mas aí...
P: Era o coronel que ele falava? O coronel Cláudio?
R: É tem o Cláudio coronel, mas quem mais mexia com isso aí era o Sergio Moreira, o ex vereador. E esse aí, sabia de tudo.
P: Sabia de tudo?
R: Ahh, se vocês procurassem ele ia falar tudo *pra* vocês direitinho, bah, eu sei que ele mora pra lá, só não sei aonde é que é.
P: E o seu pai então trabalhava na ferrovia?
R: trabalhou, trabalhou.
P: Trabalhou durante muitos anos?
R: Ah trabalhou uns quantos anos.
P: É?
R: É, nós viemos *pra* cá (Inaudível) porque tá lá fechada essa casa aí.
P: Teu pai morava aqui então?
R: Não, ele não morava aí. Não, não. Ele tinha outra casa.
P: Tinha outra casa?
R: É.
P: *Tá* curioso né? [falei para a criança que estava ao lado do senhor].
R: Mas bah, quem podia te informar bem direitinho, falar bem *pra* vocês (inaudível 2:03) é o Sergio Moreira.
P: Não, mas é bom saber, porque o senhor mora aqui também né?
R: É, é.
P: É como era o período que o senhor lembra, quando funcionava o trem?
R: (Inaudível) tinha até guincho antes aí.
P: Tinha guincho?
R: Tinha guincho, levantava, vinha arroz, vinha de tudo. Depois veio cimento. Aí pouco ia acabando tudo, retirando aos poucos. Né?
P: E de quando funcionava o trem, como era a relação com a cidade também? Existia uma movimentação? Como é que era?
R: Ah existia, vamos dizer, uns *caminhão* aí. Tinha uns *caminhão* que tinha, vinha cevada há uns anos atrás. A cevada ia entra lá *pro* outro lado lá, depois não veio mais. Isso aqui *tava* sempre cheio de caminhão (inaudível 2:47) logo que nós *viemo* pra cá. Vinha cevada, vinha arroz, tudo aí. Ai depois foi tudo... acabando tudo. Agora tem aquela, aquela... emprestaram o galpão, acho que foi a prefeitura emprestou o galpão para uma reciclagem agora que tem.
P: Aqui do lado né?
R: É, aí tem uma reciclagem agora aí. Mas tá, senão já *tava* tudo abandonado, tudo caído aí.
P: Sim. E qual é o sentimento hoje que o senhor tem em relação a estação férrea, como ela *tá* agora?
R: Até que hoje ela *tá* arrumada, porque eles andaram arrumando ela aí dentro. É que sábado e domingo não tem ninguém aí né. Dia de semana só que tem *pra* aí. Tem as coisas de antiguidade, foto e tudo aí.
P: Tem?
R: Tem, tem foto aí. Foto de trem, de tudo um pouco de quando era, dos antigos. Mas só que eles não abrem, só quando vem o ônibus aí, de turismo aí. Mas não abre.
P: *Tá* fechado?
R: Fechado, só abre em dia de semana.
P: E vem mais então final de semana gente?

R: É, fim de semana. Tem gente que viaja vem aí *pra* ver, falo da estação, mas olha, isso ai não abre, só dia de semana.
P: Sim. E hoje em dia assim, quem ocupa mais esse espaço do entorno da estação férrea? O que as pessoas fazem aqui?
R: Mas aí, às vezes o pessoal faz alguma apresentação aí né, aí eles emprestam a estação e tudo aí, aí dentro aí.
P: Sim. Mas é mais dentro da estação, não aqui fora na rua?
R: É, na rua uma vez fizeram só uma vez aí, fizeram aí. Fizeram até, botaram um palco e tudo aí, os guris desfilaram, negócio do CTG, eles gostam muito. Mas depois... agora faz hora que não faz nada agora aí.
P: Aham, foi pouco?
R: Foi pouco.
P: Tu *acha* que a estação ela ainda pertence a esse local? Existe uma identidade?
R: É a ALL né que comanda aí né.
P: Por exemplo, resquícios assim, uma lembrança da época da estação ela ainda representa esse local aqui?
R: Eu acho que representa, porque volta e meio eles anda aí, dá uma olhada aí. Eles vêm, são de Uruguaiana eles vem aí e dão uma olhada, mas só olha. *Arruma*, não arrumam nada.
P: Sim. E em relação a cidade, ainda existe também uma relação da estação com a cidade.
R: Ah existia uma relação, depois foi terminando. Depois não mexeram mais.
P: Não mexeram mais?
R: Deixaram tudo. Tu *via* eles vinham até limpar, agora não vem mais. *Tá* horrível. Às vezes, vinham pessoal da ALL vinha limpar aí.
P: Da ALL mesmo?
R: Eles vinham, eles vinham limpar.
P: Prefeitura não?
R: Não, a Prefeitura não. Não é pra mexer aí [falava para a criança ao lado dele].
P: E se o senhor pensasse agora num novo uso ou um outro uso para a estação, qual ele seria?
R: Disseram que assim é a mesma coisa, mas acho que, *pra* cá acho que é difícil. Não tem quase movimento, né cara. *Tá* tudo parado. A cidade também *tá* parada um pouco né?
P: Aham, e o senhor gostaria que fosse alguma coisa aqui?
R: Se abrisse até era uma boa né.
P: Qual o senhor gostaria? Que funcionasse ali?
R: Oh, se abrisse aí dentro, todos os dias também sábado e domingo, mas o pessoal vem e *tá* tudo fechado aí.
P: Mais por causa do museu, assim?
R: É, do museu aí. Ah se vocês estivessem em dia de semana vocês iam ver que tem um monte de foto aí. Bah, esse cara que eu falei *pra* vocês o Sergio Moreira, ele sabia. Bah, ele ia dar uma baita entrevista para vocês. Mas, ele mora indo *pra* lá, eu não sei onde ele mora, pra lá que ele mora.
P: Não, mas o senhor *tá* nos ajudando.
R: Ele tem foto, catálogo tudo ele tirou né, antigo e novo né que ia fazer. Mas ficou só no catálogo para fazer. Ele queria fazer o restaurante e a casa. Ia mas, acho que ninguém apoiou ele. Nem os outros vereadores apoiaram ele.
P: Não apoiaram? Que pena né?
R: Não apoiaram. É.
P2: Que pena né, poderia trazer um uso para cá.
R: É podia é, mas ninguém apoiou ele. Ele tem tudo catálogo, foto, que ele mandou fazer, os caras fizeram para ele.
P: E hoje em dia, o senhor pensando assim em relação com a cidade, para quem deveria ser esse outro uso? Para quem poderia beneficiar, se tivesse mais movimentação na estação?
R: Acho que a prefeitura, mas a prefeitura também não se mexe. Tu *vê* que a cidade é parada, não arrumaram nada nem *pro* natal, não arrumaram nada.
P: Aham. Nada?
R: É, *tava*.
P: Então tu *acha* que não tem uma relação com a cidade a estação?
R: Aqui, a estação só quando *tá* aberta que (inaudível) quase nada que eles fazem aí. Muito pouco. A não ser quando o pessoal pede, aí eles vêm aí domingo aí. Senão não, sempre fechado.
P: Sempre fechado?
R: Fim de semana olha, só dia de semana que *tá* aberto. Tem (inaudível) de manhã e de tarde *tá* aberto, até as seis horas estão aberto aí. Mas fim de semana...
P: Tu *acha* que seria importante manter viva a história da estação?
R: Ah é, (inaudível) manter viva né cara. Mandaram arrumar aí, mas deram uma ajeitada.
P: Aham, deram só uma ajeitada?
R: É, arrumaram tudo. E botaram até elevador aí dentro *pro* pessoal aí.
P: O senhor já entrou ou não?
R: Ah eu entrei uma vez aí. É, Volta e meia eles deixam aberta aí. E eles deixam. Fim de semana eles deixam o pessoal aí. Vinha muito é colégio aí, visitar aí.
P: Sim. *Tá* certo, então *tá*.

R: Mas desculpa não ajudar vocês mais, mas aqui se vocês procurassem aquele outro ele ia falara tudo *pra* vocês, tem até foto ele tem. Não é *pra* mexer [a criança começa a chorar].
P: Tá certo então, muito obrigada.

Apêndice L | Entrevista com o homem de 34 anos em Rivera/UY

Entrevista realizada em Rivera, Uruguay, no dia 07 de dezembro de 2019.
P: Pergunta Vanessa
R: Resposta entrevistado
Alguns trechos da entrevista foram suprimidos por não terem relevância para a pesquisa, esses trechos estão identificados através de colchetes [...].

P: Qual a tua lembrança ou uma memória que tu tens sobre a estação férrea? Assim, antigamente, qual é o sentimento que vem à tona quanto tu *pensa* no trem?
R: Cuando pienso en el tren, va la locomotora esa, el humo tirando porque antes era a vapor, era con calor las máquina y ahora son diesel todo también, bastante una evolución.
P: E como era, tem alguém próximo da tua família que chegou a trabalhar na estação do trem? Ou na parte da maquinaria?
R: Sí, no nono. Familia no.
P: E nem alguém próximo que tu *tenha* algum contato?
R: No. Tampoco.
P: E na época que funcionava o trem né, tanto de passageiro ou quanto o de carga. Existia uma relação em contexto com a cidade? Era algo integrado com a cidade? Tinha uma força que interligava os dois locais?
R: Entre Santana y Rivera, por ejemplo?
P: Não, entre a parte mais central de Rivera com a estação?
R: Ah no, acá creo que no. Lo que había era viaje solo hacía a la capital y hacia Montevideo.
P: À Montevideo?
R: Sí. Demorava em torno de 12/14 horas. Tenía hasta suitesadentro de los trenes, con camasy cuartos.
P: Ah, então as pessoas dormiam na viagem?
R: Sí, eran muy largas a las viajes.
P: Até Montevideo?
R: Hasta Montevideo, sí.
P: E pensando, qual era o sentimento que você tem hoje em relação a estação? Tem alguma coisa que te rememora, te traga algum sentimento à estação férrea?
R: Sí, eso es lo lindo, una cultura, una tradición uruguaya que ahora renació aún.
P: Renasceu? Como essa...
R: Sí. con las viajes de pasajeros.
P: Quando foi reinaugurada a viagem de passageiros?
R: En marzo de este año (2019).
P: Março deste ano?
R: Sí.
P: E foi por incentivo de quem? Quem é que financiou essa...?
R: El gobierno. Porque en el diário salió que no da lucro, trae perdidas. Sí porque con lo que se arrecauda porque a veces va poca gente y no cumple los gastos y personas, y como un servicio a la comunidad para que paseen y conozcan, es un servicio que oriundo el gobierno.
P: Daí então, eu não sei como funciona muito bem, tu diz o governo do departamento de Rivera?
R: No, no. Nível nacional.
P: Ah Nacional, eles que incentivam então?
R: Sí.
P: E o prédio é nacional também?
R: Es un ente del estado, un tipo, “oce, utel, unteles” un organo del estado.
P: Uma organização do estado mesmo?
R: Sí, del estado mesmo.
P: E tu sabe se em outros lugares do Uruguay também acontece isso ou só aqui?
R: Sí, ahora está por abrir una papelera en Durazno UPM2 pero eso es privado con el estado ya es una empresa privada de Finlandia que la que es se va a encargar de eso. Todavía no empiezo, empieza el año que viene, creo.
P: Sim, daí seria de outro país né?
R: Seria de Paso de los Toros hasta Montevideo.
P: Até Montevideo.
R: Sí.
P: De Montevideo continua ativa né, a linha de passageiros ou não?
R: Sí, hay uno que va hacia Canelones, balnearios, Maldonado, menos frequente que acá, no sale todo el día, es más ponto turístico.
P: E aqui sai de hora em hora, não, sai com que frequência?
R: Una vez al día, de lunes a viernes.
P: Uma vez ao dia?
R: Sí.
P: Qual é o horário que sai?
R: De lunes a jueves sale alas 4 de la tarde y viernes 5:30 h.
P: E volta também ou não?
R: No, vuelve el outro dia de manaña, temprano, sí, llega a las 9h.
P: É daqui até como é o nome da cidade?
R: Tacuarembó.
P: E é demorada a viagem?
R: No, hastaTacuarembó demora 2 horas.
P: 2 horas, e é cara a passagem ou não?
R: 200 pesos, 30 reais mais ou menos.
P: Ah, e aí vai desfrutando de toda paisagem?

R: Sí, es posible pasa por el túnel, tiene un cerro.
P: Ah é, que pena que a gente não soube, eu queria fazer até essa viagem.
R: Sí y hay sábado por medio, más o menos, seguro siempre es un sábado al mes, a veces hay dos. Hay excursiones a Valle Éden que sí va de manaña temprano y vuelve en el día. Valle Éden es un balneario que hay en Tacuarembó que tiene un lago, como explicar, sí como un balneario, pero un arroyo.
P: Sim, então no verão vai ser mais frequente a viagem do que no inverno?
R: Claro exacto. Sí, igual como es muy turístico, este que hay una estación abandonada, hay trenes antiguos, ahí la gente va a conocer.
P: Sim, porque acaba olhando né, conhecendo? E aí embarca aonde? Aqui mesmo?
R: Acá mismo.
P: E ele vai... sabe a capacidade? Quantas pessoas dá *pra* andar?
R: Creo que son 76 pasajeros.
P: E geralmente vai com quantas?
R: Ahí depende, no hay un número fijo, pero generalmente, los primeros días a mitad del mes va a media capacidad, más o menos, aveces un poco más, pero fin del mes poca gente.
P: Sim, tem a questão também do pagamento né, daí o pessoal tem o dinheiro pra...
R: Sí, y a veces que tiene que salir en doble, sale en doble, van juntos, acoplados.
P: Daí pode pagar em pesos ou em dólar?
R: No, solo pesos.
P: Ah, só em pesos e onde que tu *compra* a passagem para viajar?
R: Puedes comprar en la ahorita y adentro del tren.
P: Ah dentro do trem. Então a estação não tem uma relação, é só para embarcar?
R: Sí, la estación es más bien en trechos para que tal jefe de estación que es ese que libera las vías, viste porque andan muchos animales sueltos y andan carritos en lavía que va no es aconsejable.
P: Ah sim, entendi. Então tá. E hoje em dia, quem ocupa mais esse espaço desse entorno da estação, comparado nas ruas ali fora, quem é que usa aquele espaço. As pessoas vão até ali, fazem alguma atividade ou não?
R: No, muy poco. A veces tiran a la intendencia acá y hablan con AFE presta, la parte de ahí en frente y hacen ferias (inaudível) pero muy poco. Acá dentro no se puede.
P: Não pode?
R: No se puede, pero la parte de frente que igual pertenece a AFE hasta donde le vuelva de la calle, ahí sí.
P: Aí pode, então tá. E são pouco moradores né ou não?
R: Sí, algunos sonde acá de AFE porque son muchas viviendas de AFE enla vuelta, y acá para Presidente Rivera.
P: São vivendas dos ex trabalhadores?
R: De los trabalhadores ya.
P: E é nessa rua aqui?
R: Sí, nesta acá casí todas son, menos una pensión que hay ahí. El resto son todas viviendas de AFE.
P: E a gente estava tendo a ideia, de ir caminhando mais ou menos pelos trilhos até lá na estação de Santana do Livramento.
R: Queda lejos.
P: É longe... mas é possível?
R: Es posible sí, pero bah! Porque hace una curva, la vía que voy para Santana es esta acá viste, es la primera que va por este lado y hace una vuelta y va agarra (inaudível) y te queda por lo menos 4, 5 quilómetros.
P: Tá, mas a gente estava preparado, mais ou menos, para isso.
R: Sí (risos).
P: E é perigoso ou não?
R: Hay partes acá es porque el tema es para no parar si vas haciendo la vía, tienes una bajeza acá esa parte, esa zona no es buena, después para allá, no.
P: Não é, não?
R: No.
P: Tá, só pra gente já saber (risos).
R: Pero, esta parte de acá si, se lo hace una roca.
P: Sim. Tu achas que ainda a estação faz parte desse local, desse entrono? Ela ainda apresenta uma identidade marcante da malha ferroviária, da estação férreas com as moradias, com os serviços que se encontram nesse espaço?
R: Sí, yo creo que sí. Por ejemplo, hay hasta una pizzería acá que se llama La Vieja Estación que es toda ambientada con el tema, y casi todos los días viene gente a tirar fotos, vienen cumpleañeras, casamientos, siempre hay alguno fotógrafo casi acá.
P: Ah é, o pessoal tira fotos aqui?
R: Sí, exacto.
P: Ah então quer dizer que mantém ainda vivo como um ponto de referência da cidade?
R: Sí.
P: Ah que legal. E em relação à cidade, tu *acha* que ainda existe também uma conexão? As pessoas conhecem aqui o lugar, as pessoas vêm ainda aqui para

visitar ou como funciona, não é prefeitura... como se chama...
R: La intendencia.
P: Eles também têm essa preocupação com a estação?
R: No, la intendencia tá muy separado, porque es otro órgano, es órgano departamental y como nacional, no hay mucha conexión ahí, por ser por partidos políticos opuestos. Entonces no.
P: Sim, por questões políticas, acaba não tendo essa conexão.
R: Exatamente, sí, exacto.
P: Ah que interessante saber que tem esse uso. Quanto tempo tu *falou* que trabalhava aqui?
R: Seis años.
P: Sei anos né. Então não havia ainda o trem de passageiros reativado né?
R: No, lo único que había cuando empezamos acá, era transporte de cebada, de carga.
P: De cevada?
R: Sí, que venía de Paysandú hacia la estación de Santana, en Brasil.
P: Ah ia até Santana também?
R: É.
P: Que legal, atravessava por aqui e ia até lá também?
R: Y iba hasta allá, y allá carregava en camiones.
P: E era que ano isso?
R: 2013.
P: Ah, então ainda tinha esse de carga?
R: Sí.
P: E pensando na estação férrea, tu *acha* que deveria ter um novo uso ou tu *acha* que o uso que estão utilizando agora é importante para cidade? Ou deveria ter uma outra coisa funcionando, para manter viva a história da linha férrea e da estação?
R: Sí. A me gustaría, sinceramente, una evolución. Tipo, los metro, algo más rápido, más moderno.
P: Um metrô?
R: Sí, que saliste para Montevideo.
P: Ah sim, pensando a conexão de Rivera para Montevideo?
R: Para Montevideo. Exacto, sí. Algo más rápido, porque eso se acaba a 75km / 80km y a
Montevideo es un viaje eterno.
P: Sim (risos). E pensando também tu *acharia* interessante se conectasse com o Brasil?
R: Seria Bueno.
P: Ótimo.
R: Sí.
P: Para quem tu *acha* que esse uso deveria ser destinado? Quem deveria ser beneficiado com essa tua proposta de... se fosse um trem mais rápido?
R: Primero que nada, las rotas, porque las condiciones que estaban con el tema de los ómnibus y camiones las rutas en el Uruguay son malísimas. Solo la 5 que es la única que le va bien. Entonces vamos a ser todos beneficiados.
Porque hoy en día, vas a viajar a Uruguay y por ejemplo asalto hasta de armas. Una amortiguadora extravasas seguro, están hechas pedazos las rutas de Uruguay. Y se empiezas a conectar por ejemplo un tren asalto ya sacan los ómnibus del camino, y se pones cargas sacan los camiones también.
A parte de cuando había los transportes eso de cebadalo que te lleve un tren equivale a 27 a 28 camiones.
P: Ah é, bem mais econômico né?
R: Sí.Y más rápido, por más que demora más tempo llama calidad.
P: Sim. E mais seguro também né?
R: Sí, saca los camiones de la ruta.
P: É. Ontem nós estivemos na *ruta* 5 e realmente é muito intenso o tráfego de caminhões e eles são extensos, com aquelas toras né, com a madeira.
R: Sí, son imprudentes.
P: Imprudentes também? É imagino assim.Tu *acha* que também seria importante para integrar a cidade, se tivesse um trem, por exemplo, de metrô? Acha que as pessoas usariam mais esse transporte, se tivesse uma conexão com a cidade, com Rivera?
R: Acho, creo que sí, sin duda.
P: Porque hoje, a malha, ela passa por fora mais da cidade né? Ela não é integrada né?
R: Claro, llama paralela a ruta, va para el medio del campo.
P: Paralela né?
R: Sí, es línea reta, esa sí, sólo campo.
[…]
P: Foi uma empresa inglesa que construiu a estação?
R: Sí. Adentro es muy lindo también, se entrar, por ejemplo hay a caja fuerte en la época de los Ingleses muy antiguo, un reloj también muy antiguo de la época dos ingleses.
P: Ficava do lado de fora ou não?
R: No, creo que no.
P: E não tinha sino também?
R: Sí, sí, la campana está allí a lo lejo.
P: Ah, por que eu lembro quando chegava o trem, aí tocava o sino né?
R: Sí, sí, cuando se va también toca. Sí, era un costumbre, una tradición.
P: Ah, fazem isso?

R: Sí, si ahorita, cuando viene.
P: E tem algum memorial, algum local que conta uma pouco mais a história do trem aqui do Uruguay ou não?
R: Em montevideo solo.
P: Só em Montevideo?
R: Sí, en Montevideo tiene la a estación del Peñarol que tá toda historia.
P: Toda história do trem? Aqui em Rivera não tem?
R: Aquí en Rivera no, lamentablemente, no.
P: É difícil às vezes encontrar material contando um pouco sobre, assim, eu fui buscando pela internet né, é difícil de encontrar.
R: ¿Tenés la página de AFE? sí, tiene la página oficial de todo acá. Que hay debe de haber un poco da historia y todo. Pone en Google y nomás te va a saltar la página.
P: Então tá, muito obrigada pelo teu tempo e pela disponibilidade.

Apêndice M | Registro da caminhada pelos trilhos

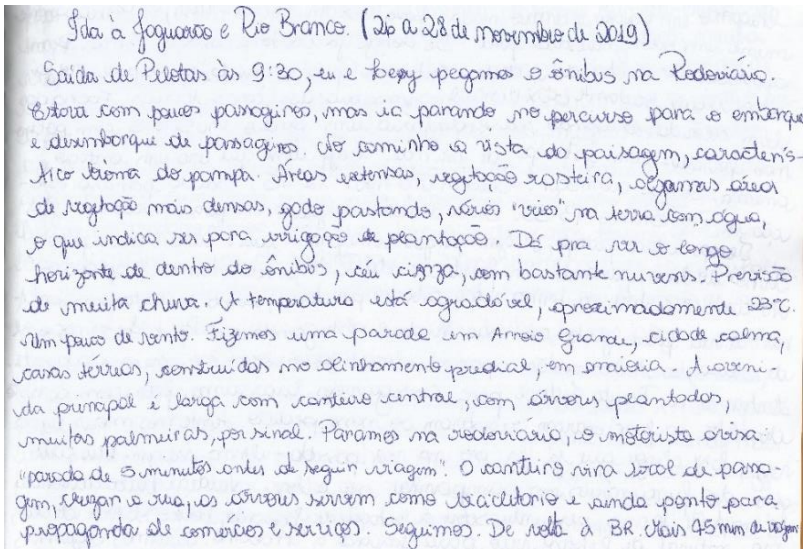
Fonte: Registro do trajeto pelo aplicativo Strava até a estação de Rio Branco/UY em 26 de novembro de 2019.

Fonte: Registro do trajeto pelo aplicativo Strava até a estação de Jaguarão/BR em 27 de novembro de 2019.

Fonte: Registro do trajeto pelo aplicativo Strava da estação de Rivera/UY até a estação de Santana do Livramento/BR em 07 de dezembro de 2019.

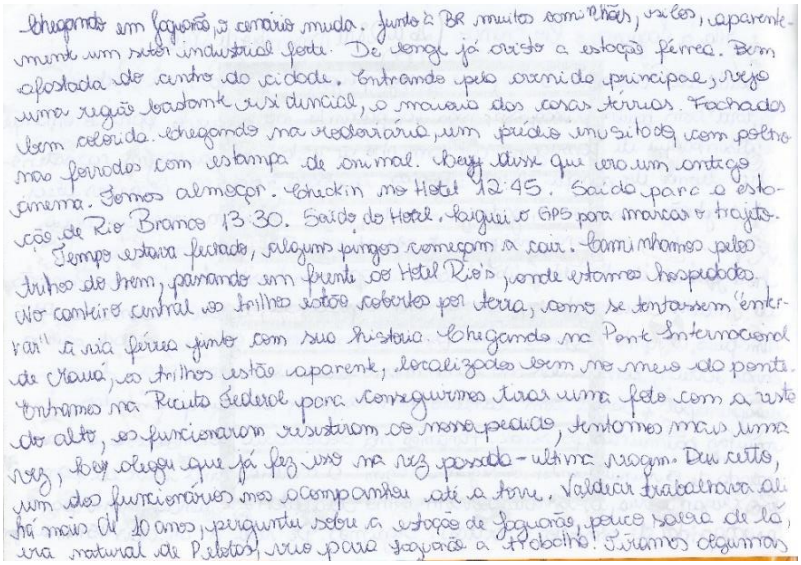
Apêndice N | Diário de campo - Rio Branco e Jaguarão

A escrita no Diário de campo ocorreu após a realização da caminhada até a estação férrea. Assim que chegamos no hotel, realizo a escrita do diário de campo e desenho um mapa esboço.



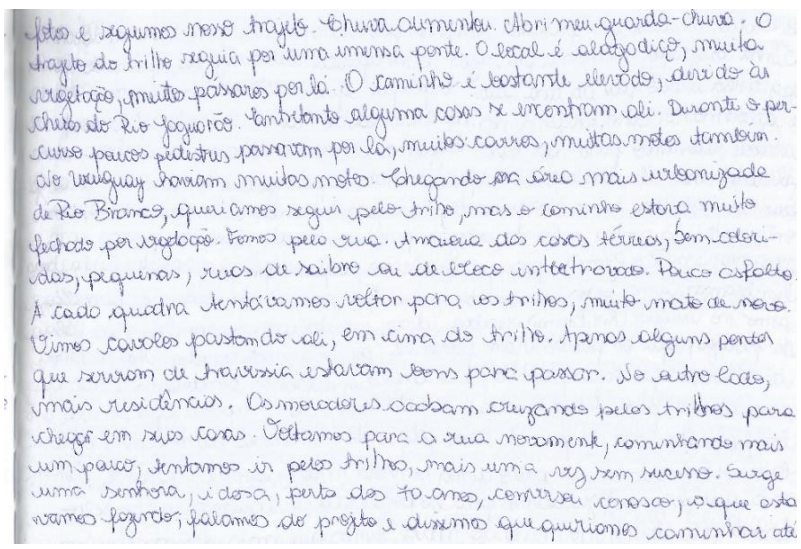
Ida à Jaguarão e Rio Branco. (26 a 28 de novembro de 2019)

Saída de Pelotas às 9:30, eu e Bepy pegamos o ônibus na Rodoviária. Estava com poucos passageiros, mas ia parando no percurso para o embarque e desembarque de passageiros. Ao caminho a vista da paisagem, característica típica do pampa. Áreas extensas, vegetação rasteira, algumas áreas de vegetação mais densas, gado pastando, vários "rios" na terra com água, o que indica ser para irrigação de plantação. Dá pra ver o longe horizonte de dentro do ônibus, céu cinza, com bastante nuvens. Previsão de muita chuva. A temperatura está agradável, aproximadamente 23°C. Um pouco de vento. Fizemos uma parada em Arroio Grande, cidade calma, casas térreas, construídas no alinhamento predial, em madeira. A avenida principal é larga com canteiro central, com árvores plantadas, muitas palmeiras, por sinal. Paramos na rodoviária, o motorista disse "parada de 5 minutos antes de seguir viagem". O canteiro virou local de passagem, cruzar a rua, as árvores servem como bicicletário e ainda ponto para propaganda de comércios e serviços. Seguimos. De volta à BR. Mais 45min de viagem

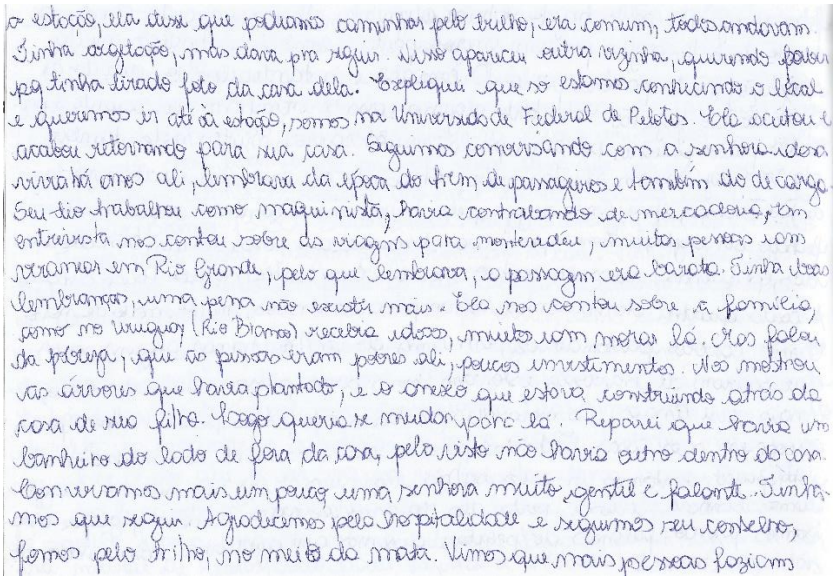


Chegando em Jaguarão, o cenário muda. Junto à BR muitos caminhões, vacas, aparentemente um setor industrial forte. De longe já avisto a estação férrea. Bem afastada do centro da cidade. Entrando pelo acesso principal, vejo uma região bastante residencial, o mesmo dos casas térreas. Fachadas bem cuidada. Chegando na rodoviária, um prédio imponente, com portas em ferro com estampa de animal. Bepy disse que era um antigo cinema. Fomos almoçar. Checkin no Hotel 12:45. Saída para a estação de Rio Branco 13:30. Saída do Hotel. Liguei o GPS para marcar o trajeto.

Tempo estava fechado, alguns pingos começam a cair. Caminhamos pelos trilhos de trem, parando em frente ao Hotel Rio's, onde estamos hospedados. No canteiro central os trilhos estão cobertos por terra, como se tentassem "enterrar" a via férrea junto com sua história. Chegando na Ponte Internacional de Brasil, os trilhos estão aparente, localizados bem no meio da ponte. Entramos na Ruta Federal para conseguirmos tirar uma foto com a vista de alto, os funcionários impediram, tentamos mais uma vez, Bepy alegou que já fez isso na vez passada - última viagem. Daí então, um dos funcionários nos acompanhou até a torre. Valdeir trabalhava ali há mais de 10 anos, perguntei sobre a estação de Jaguarão, pouco sabia de lá, era natural de Pelotas, veio para Jaguarão a trabalho! Fizemos algumas



fotos e seguimos nesse trajeto. Chuva aumentou. Abri meu guarda-chuva. O trajeto do trilho segue por uma imensa parte. O local é alagadiço, muita vegetação, muitos pássaros por lá. O caminho é bastante elevado, daí dos dois lados do Rio Jaguarão. Entretanto alguma casas se encontram ali. Durante o percurso poucos pedestres passaram por lá, muitos carros, muitas motos também. Do Uruguay havia muitos motos. Chegando na área mais urbanizada de Rio Branco, queríamos seguir pelo trilho, mas o caminho estava muito fechado por vegetação. Fomos pela rua. Imagens das casas térreas, bem coloridas, pequenas, ruas de saibro ou de bloco intertravado. Pouco asfalto. A cada quadra tentávamos voltar para os trilhos, muito mato de ambos. Vimos cavalos pastando ali, em cima dos trilhos. Apenas alguns pontos que serviam de travessia estavam bons para passar. Nos outros locais, mais residências. Os moradores acabam ocupando pelos trilhos para chegar em suas casas. Voltamos para a rua novamente, caminhando mais um pouco, tentamos ir pelos trilhos, mais uma vez sem sucesso. Surge uma senhora, idosa, perto dos 70 anos, conversa conosco, o que estávamos fazendo, falamos do projeto e dissemos que queríamos caminhar até



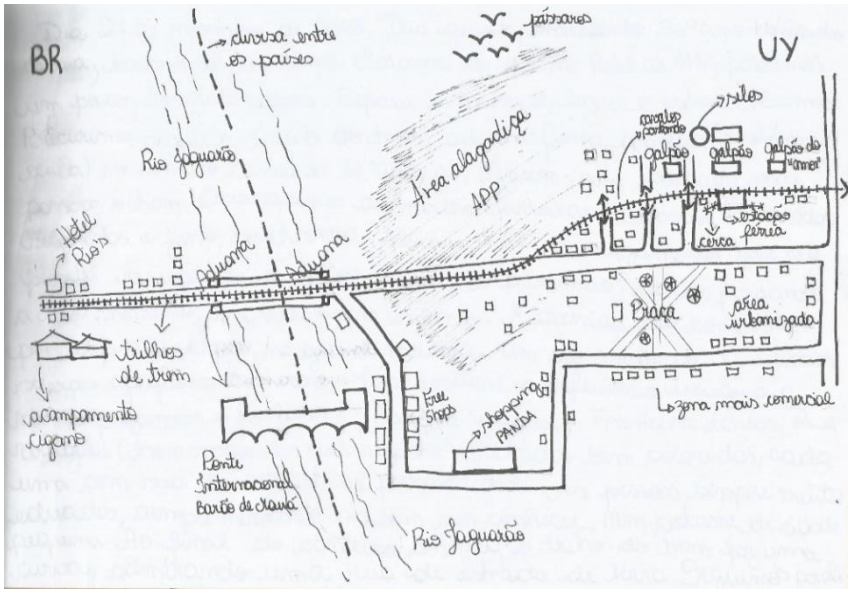
a estação, ela disse que podíamos caminhar pelo trilho, era comum, todos andavam. Tinha desconfiança, mas dava pra seguir. Disse aparecer outra vizinha, queremos saber se tinha tirado foto da casa dela. Expliquei que estamos construindo o local e queremos ir até a estação, somos da Universidade Federal de Pelotas. Ela aceitou e acabou retornando para sua casa. Seguimos conversando com a senhora idosa viúva há anos ali, lembrava da época de fim de passageiros e também de carga. Seu filho trabalhou como maquinista, havia contratempos de mercadorias, em entrevista nos contou sobre as viagens para montevidéu, muitos pensam em morarem em Rio Grande, pelo que lembrava, a passagem era barata. Tinha duas lembranças, uma pena não escutar mais. Ela nos contou sobre a família, como no Uruguay (Rio Branco) recebia idosa, muito com meninos lá. Nos falou da igreja, aqui os pastores eram pobres ali, poucos investimentos. Nos mostrou as árvores que havia plantado, e a oliveira que estava construindo atrás da casa de seu filho. Logo queria se mudar para lá. Reparei que havia um banheiro do lado de fora da casa, pelo visto não havia outro dentro da casa. Conversamos mais um pouco com a senhora muito gentil e falante. Tiramos fotos. Agradecemos pela hospitalidade e seguimos seu conselho, fomos pelo trilho, no meio da mata. Vimos que mais pessoas faziam

esse trajeto. Era vegetação crescendo, flores, esterco de cavalos, pessoas caminhando pelo trilho, muita coisa acontecia ali. Mais à frente já conseguíamos ver a estação férrea, começaram a surgir mais trilhos, bifurcações na linha. É possível perceber a atividade industrial por ali, grandes silos, produção de arroz. Seguindo encontramos grandes galpões "enferrujados" da época da estação. O conjunto de visto ferroviário. Para movimentação, pessoas circulavam por ali, até o outro lado da cidade. Nos aproximando vimos um carro de cabines estacionados na estação. Conversamos com eles, tímidos, porém receptivos. Vinham ali com frequência. Nos não falaram nada sobre a estação. Apenas gostavam de ir para lá e ficar sentados, conversando. Falaram que havia gente morando na estação. Um dado quanto curioso. Havia um carro estacionado no antigo local de embarque e um cordão de isolamento em todo o entorno. Parecia um arriso: não ultrapasse. Decidimos bater na porta, queríamos falar com o morador. Ninguém responde, batemos palmas, gritamos, tentamos abrir a porta, estava aberta, mas não queríamos invadir o espaço. Decidimos perguntar para um senhor que cruzava o trilho, se havia alguém morando ali. Ele disse que sim, perguntou se a porta estava aberta, respondemos que sim e ele

perguntou se fomos avisar da casa? Não, como poderíamos simplesmente invadir a estação sabendo que havia um morador. Ele nos deu a ideia de tentarmos pela porta da frente. Parecia fácil, mas tínhamos tentado antes. Agradecemos, contornando a estação, havia uma cerca/muro improvisada na lateral, limitando o acesso. Chegando em frente, achamos uma campainha na estação. Curioso. Logo aparece um senhor com camisa na janela do segundo andar, perguntando o que queríamos ali. Falamos que vimos da Universidade e queríamos conversar sobre a estação ele concordou, pediu um minuto para se vestir e nos atendeu. Achamos o fácil, de fato o senhor ex maquinista e depois responsável pela estação morava ali há ± 40 anos. O segundo andar era sua moradia. O que parecia estar abandonado, estava ocupado. Havia um lar, de anos. Entrevistamos o senhor. Muito solícito, disse que nos ajudaria com a pesquisa. Havia orgulho e muito sentimento em toda sua fala/seu relato. Era a vida dele que estava lá. A estação por dentro estava com todos detalhes originais, havia bancos de ferro e madeira, balcões de guichê p/ compra de bilhetes, ladrilho hidráulico no chão. Tudo impecável, mas intacto. Depois da entrevista, descobrimos que o cordão de isolamento era para proibir a passagem dos pessoas por causa

do telhado que estava arruinado, já havia buracos, telhas caídos. Um risco para quem passasse por lá. Os galpões que haviamos entrado, 2 estavam fechados e outro aberto, um deles estava os pessoas usavam para fumar e também, como relatou o senhor, fazer outras coisas (sexo). Haviam muitos pássaros por ali, contabilizamos sem parar. O tempo fechado e começou a chover em seguida. O carro estacionado, um cachorro se aproximou de mim. Local de passagem, cruzamento. A rua da ponte tem movimento, passam carros. Pavimentação de saibro. Casinhas de madeira. Decidimos caminhar mais um pouco pelos trilhos, fomos até o último galpão, que estava aberto. Coberto por fezes amarelas. Atravessamos e saimos por uma rua lateral. Momento de retornar. Decidimos fazer um caminho diferente, fomos pelo "centro" da cidade. Barulho motores das vilas. A cidade mais movimentada, uso de solo predominantemente residencial, casas térreas na maioria. Segue a pavimentação. Fachadas coloridas, tijolinhos. Poucos comércios. Chegamos de novo no cruzamento que divide a área urbana e atravessa até a ponte. Viadomos a rota agora passando pelo asfalto, escalo à margem do Rio Yaguarão. Passamos pelos Free Shoppings. Hoje estava com pouco movimento, talvez por ser uma terça-feira perto das 12h. Seguimos, chegamos à ponte, cruzamos a fronteira

de volta ao Brasil. Hora de comer. Fomos à padaria e em seguida retornamos ao Hotel. Concluí o trajeto marcado pelo aplicativo: 10km mais de 3horas no percurso. Fim do dia, organizar o material de hoje e preparar o material para amanhã, estação de Yaguarão.



Dia 27 de novembro de 2019. Dia quente, marcando 26°C no termômetro da rua, bastante sol, céu limpo. Marcamos de sair no Rafael às 14h, passamos um pouco, 10minutos depois. Separei o material, liguei o estava. Saímos. Procuramos seguir o trajeto do trem, a linha férrea aparecia (porém mais oculta) no canteiro central da Av. Uruguai. Fizeram uma calçada onde passava o trem. Os resquícios da malha ferroviária estavam entrados/ cercados e junto, sua história. Apenas entre os cruzamentos que era possível visualizar os trilhos. Seguimos pelo meio, carros passando a todo momento, um vai e vem intenso. A avenida foi composta por edificações altas, na grande maioria. Um uso misto de residências, serviços e pequenos comércios. Era evidente a influência uruguaia nas propagandas e fachadas. "Padaria uruguai; Fronteira tintas; Rua Uruguai (homenagem ao país vizinho". Fachadas bem coloridas, cada uma com sua característica & personalidade. As pessoas sempre muito educadas, sempre mantendo-nos, sem nos conhecer. Um costume de cidade pequena. Ao final do canteiro central, o trilho do trem, faz uma curva, adentrando uma rua de estrada de terra. Seguimos pela

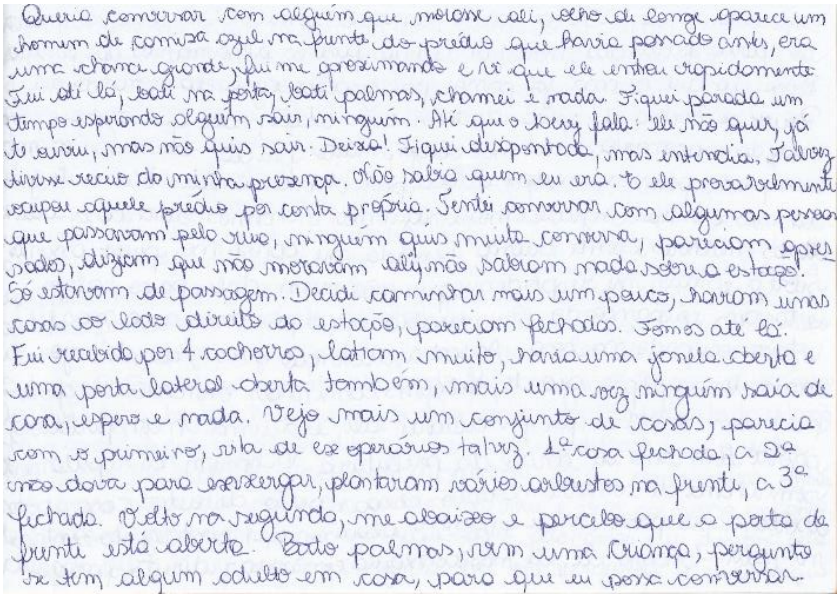
A menos de 1m da malha ferroviária, haviam casas, já consolidadas há bastante tempo. Alguns moradores cuidavam o trecho desocupado, andando "nos fundos" do sua residência. Pusemos assunto com um senhor, que nos observava. Ele tinha dificuldade auditiva, tivemos que falar alto para ele nos compreender. Ele morava há tempo ali, tinha recordações sobre o trem. Convidamos para a entrevista, ele aceitou, nos convidando para entrar na edificação, mas pela porta da frente, onde havia acesso. O local funcionava como uma gráfica, por conveniência, havia entrada lá pelo fundo, querendo fazer sessão dos atestados de consentimento. Não lembrava de assinar, mas colocou a rubrica na cópia parcial que era ali que havia entrado antes. Começamos a entrevista, gravador ligado, expliquei sobre o termo e ele concordou. Lembrava da época do trem, chegou a ajudar no descarregamento de cimento na época. Logo chegou seu filho, curioso querendo saber o que fazíamos ali, expliquei pro ele o projeto, leu todo o termo. Parecia que queria verificar se era isso mesmo. Confirmou. Logo começou a se empolgar, contando sua lembrança com o trem, seu recordam, se penduravam nos vagões em andamento. Estava feliz, sorrindo lembrando do passado. Conver

samos mais um pouco e nos despedimos. Pedimos se conseguiríamos seguir pelos trilhos logo nos encontrou que não teria como, a passagem estava destruída, os bairros tomaram conta dos trilhos, teríamos que ir pela rua. Insistimos em ir pelo trilho, para ver. Era um desafio seguir os trilhos, pois em muitos lugares eles haviam sido retirados, conseguimos ver alguns vestígios, as marcas que indicavam seu trajeto. De repente, nos deparamos com uma cerca, o trilho seguia por ali, mas não conseguimos acompanhar, fomos contornando o quadra. Bem ao lado uma revendedora de veículos era que eles haviam cercado? Seguimos, dobramos a esquina. Logo conseguimos seguir os trilhos novamente, mas não por muito tempo. Vimos umas casas construídas em sentido transversal, era uma pista que por ali poderia seguir os trilhos. Vi a porta da casa aberta, chamei para ver se havia alguém em casa. Saíram duas senhoras, que me confirmaram que ali passava o trem, porém, o vizinho havia concretado uma calçada onde os trilho. Mas eles estavam ali, dava para ver o ferro. Fez a calçada e colocou um portão. Passagem interrompida. Seguimos contornando a quadra. Outro momento, o mesmo vizinho, a mesma situação. Os trilhos haviam sido retirados de um trecho, mas dava para seguir o caminho passando pelo pátio de 2 casas. Pedimos autorização para um dos donos. Liberado. Mas o cachorro da outra casa não gostou. Latia muito, novamente, estávamos invadindo o seu território, queria nos expulsar de lá. Seguimos caminhando. Um gramado aberto, um ginásio esportivo. O tri-

lho seguia contando a rua, atravessando as ruas que se cruzavam posteriormente. Parte com trilho, parte sem. Mais um terreno cercado, este grande, mas sem construção, fomos seguindo o trilho com o olhar, até que desapareceu. Uma grande indústria de arroz (arpenha), como tantas que já vi por ali, nenhum vestígio dos trilhos. Apagados, sumiram. Contornamos o quadrado da esquina, um senhor consertando uma cerca elétrica numa casa, perguntamos se ele sabia por onde passava o trilho? Queríamos chegar até a estação. Ele nos apontou, perto de uma valeta, apareceu novamente o trilho. Que alegria! Ele disse para seguirmos pela rua, era mais fácil. Mas queríamos ir pelos trilhos. Mais uma cerca, desta vez baixinha, pudemos pular e seguir. Assim fizemos. Fomos pelo terreno cercado, mato crescendo pelos trilhos, ao longe se viam mais silos, menos casas. Caminhamos e encontramos uma pequena peça em ruína, será que fazia parte do complexo ferroviário? Parecia que sim, pois estava bem próximo. Saímos da cerca, em frente um grande prédio, ao lado dos trilhos. Esta também deveria fazer parte, tipologia característica da ferrovia. Este em péssimo estado de conservação, parecia um legítimo caso de abandono, mas logo veria que havia gente por ali. Um balanço, um carrinho de bebê, um carro no abandono, uma cadeira de praia, um

barquinho para criança. Tem gente, ninguém apareceu. Tentamos olhar os fundos, com cuidado, não queria assustar ou ser expulsa dali, se desse, queria conversar com aqueles moradores. Nos fundos um varal de roupa, com peças recém lavadas ao sol. Ficamos observando, duas fechadas, não dava ver ninguém. Seguimos. Ao lado uma caixa d'água de ferro, estava enferrujada, marcava presença naquele lugar. Logo adiante a estação férrea. Ainda, desparimentes, pintada com um azul claro. Diferente da textura dos outros prédios dali. Esquadrias brancas, porta fora intacta. As laterais da estação estavam cercadas, cerca baixa, mas indicando para que não ultrapassasse. Uma rua de terra na lateral e uma à frente. A rua em frente era bem larga, passavam muitos caminhões. Alguns pedestres, ciclistas e automóveis. Havia movimento, mas era de passagem. A frente da estação não tinha cerca, era uma larga com gramado e duas calçadinhas na diagonal do centro um monumento, e ao meio da maçaranda, era grande, bem verde. Fiquei circulando por ali, tirando foto e parecia que minha presença despertara curiosidade em quem passava por ali. O que será que estavamos fazendo lá? Quem passava, me olhava, olhava a estação. Um homem de bicicleta, começou a andar devagar, me olhava como se quisesse me

perguntar algo. Logo, me adiantei e fui falar com ele, um senhor de aproximadamente 60 anos, todo pilchado, um facão na cintura, chapéu na cabeça. Perguntei se ele sabia o que estava acontecendo na estação? Qual isso? Ele de pronto "a moçoraria. Ontem mesmo eles se reuniram ali". Ele logo começou a falar mais, se empolgou com o assunto, morava ali durante a época de trem, lembrava muitas coisas. Convidei o senhor para uma entrevista mas ele tinha compromisso, não podia ficar. Comentei, queria ouví-lo. Ele foi, e eu na esperança de encontrar outra pessoa para conversar. Pouca gente passava. Parecia um vazio este, vento balançando o mato no entorno da estação, aquele sol quente, e a poeira da estrada que levantava quando passava um carro. Um poste de luz bem na frente da estação, dois bocais com fios, não havia outra coisa por perto, tudo indicava que havia todo o serviço mesmo, tem gente, tinha gente. Me apresentei, fotografei detalhes de perto, quando percebi, uma câmera instalada na lateral do prédio. Uma luz de alarme e uma placa com propaganda de empresa vigilante, colado na fechada. Me senti intimidada, preciso de ficar ali tirando foto. Afinal não era mais um prédio público, logo estava sendo ocupado por um grupo, entidade, religião. Era particular, privado.

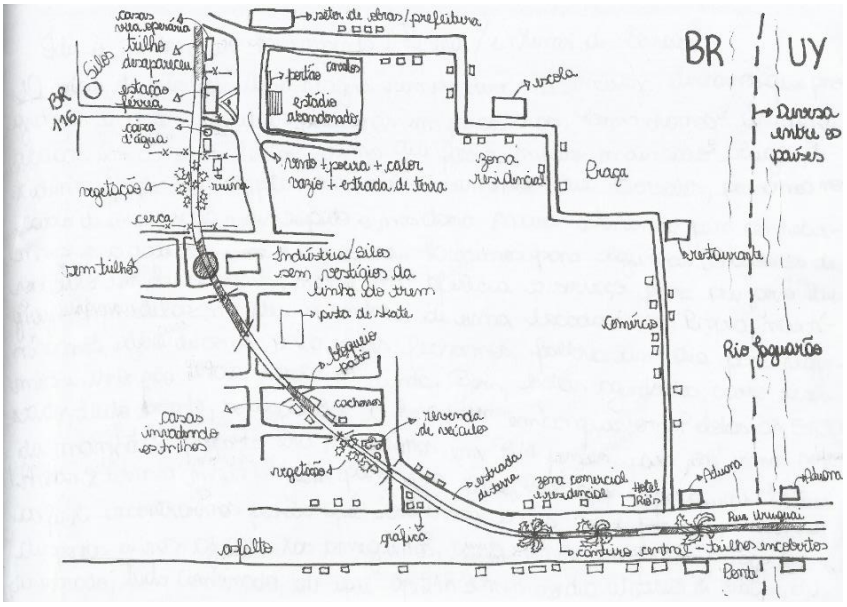


Queria conversar com alguém que morasse ali, acho de longe aparece um homem de camisa azul na frente do prédio que havia parado antes, era uma chance grande, fui me aproximando e vi que ele entrou rapidamente. Fui até lá, bati na porta bati palmas, chamei e nada. Fiquei parada um tempo esperando alguém sair, ninguém. Até que o Beny fala: Ele não quer, já te avisei, mas não quis sair. Deixa! Fiquei desapontada, mas entendia. Talvez tivesse receio da minha presença. Não sabia quem eu era. E ele provavelmente ocupou aquele prédio por conta própria. Tentei conversar com algumas pessoas que passaram pela rua, ninguém quis muita conversa, pareciam apressados, disseram que não moravam ali, não sabem nada sobre a estação. Só estavam de passagem. Decidi caminhar mais um pouco, haviam umas casas do lado direito da estação, pareciam fechadas. Fomos até lá. Fui recebida por 4 cachorros, latiam muito, havia uma janela aberta e uma porta lateral aberta também, mais uma vez ninguém saía de casa, espero e nada. Vejo mais um conjunto de casas, parecia com o primeiro, vila de ex operários talvez. 1ª casa fechada, a 2ª mesma coisa para varrer, plantaram vários arbustos na frente, a 3ª fechada. Volto na segunda, me abaixo e percebo que a porta da frente está aberta. Bato palmas, vem uma criança, pergunto se tem algum adulto em casa, para eu poder conversar.

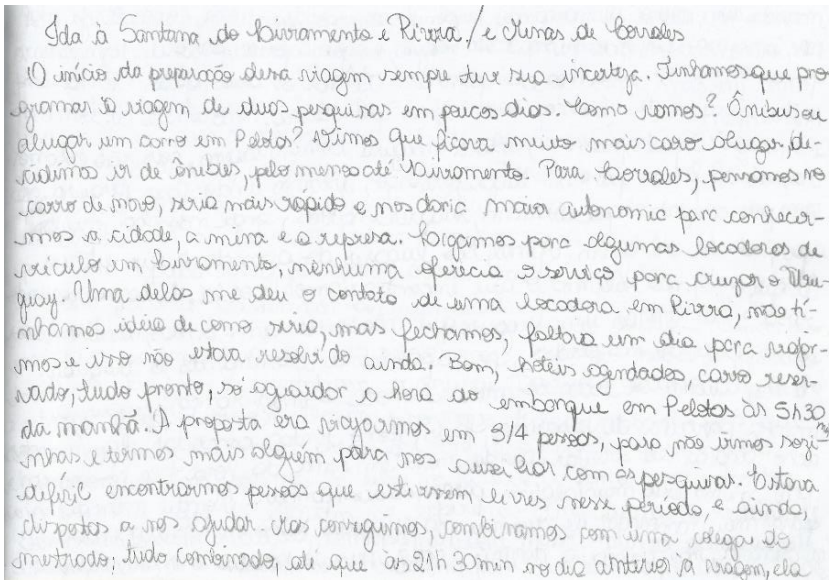
sai uma moça, 25 anos, aceita conversar comigo. Seu bisavô morou ali, fazia parte dos moradios cedidos para os funcionários dos ferrais. Disse ela que a casa já passou por algumas, agora ela moram ali. Pouco se lembra da época do trem e da estação, sabe que agora é uma verde de macegueira, mas não briga muito pra lá. Conversamos mais um pouco, pedimos um copo d'água para matar a sede. Ela muito gentil nos atendeu. Agradecemos e seguimos. Achamos outra casa adiante duas mulheres e uma criança sentada, me aproximo, quero assuntar sobre a estação, me respondem que não eram dali, pouco sabem, estavam só passando. Quem sabia era o pai da criança, mas ele estava ocupado na hora. Agradeci a atenção e saí. Adiante vejo mais um galpão grande, alguns caminhões entrando. Pergunto para um senhor o que funcionava ali, era uma transportadora, agora ~~é~~ setor de obras da prefeitura. O homem, sai rapidamente vem chance de conversa. Tento chegar perto de outra casa, porta aberta, espio para ver se encontro alguém, um senhorzinho sentado na sala. Chamo ele, ele não consegue conversar direito, parecia

que não entendia o que eu falava, falei da estação, a primeira coisa que disse era que morava ali há pouco tempo não sabia de nada. Tomada e desanimada volto pra frente da estação, tentando conversar com alguém. Vejo que o Beny havia entrado no estádio de futebol abandonado, em frente à estação. Chamo seu nome, ele não responde. Estava cansada, queria embora dali, não aguentava mais o clima, quanto as tentativas frustradas de conversar com alguém. Decido ir atrás do Beny, queria chamá-lo para irmos embora, entro pelo portão que estava encostado, a grama alta, alguns cavalos pastando ali dentro. Havia um muro ao redor do estádio, mas pouca parte quebrados, o que facilitava o acesso. Encontro o Beny grafitando a antiga arquibancada. Me aproximo para conversar com ele, falando sobre as invasões nas entrevistas. Olho ao redor do campo, vejo os cavalos, e um homem se aproximando, com ele 2 cachorros. Penso: será que ele está vindo falar sobre o grafite, não deveríamos ter feito? Beny também havia inscrito algo no caixa d'água perto do estação. Ele se aproximava cada vez mais, até que consigo identificar que é o senhor que estava na bicicleta mais cedo, ele retornou de seu compromisso, entra no campo para dar água aos cavalos, mas viu e veio de encontro caminhava lentamente, como em zigue-zague pelo campo e eu ansiosa pela chegada dele. Beny seguir pintando. Ele me pergunta se eu consegui

entrevistar alguém, falei que conversei com algumas pessoas, mas poucas queriam conversar! Foi então ele disse, então vamos conversar. Sentamos na arquibancada e iniciamos a entrevista. Cada senhor tinha na memória momentos muito marcantes da época do trem. Era visível seu encantamento ao relembrar tantos acontecimentos. Falou sobre a história da cidade, da economia, do trem, morte, da comercialização dos mercadorias. Poderia escrever um livro com todas as recordações. Foi muito atencioso, detalhista. Meu humor mudou estava feliz com a entrevista dele. Satisfeita, agradeci pela atenção dele, contente por ter conseguido conversar com ele. Ele foi pegar seus cavalos e nós seguimos nosso caminho. Fizemos um percurso diferente para explorar outros cantos da cidade. Chegando ao centro, paramos no restaurante, jantamos e voltamos ao hotel. Fim da coleta nas estações. Agora é o preparo de organizar o material.

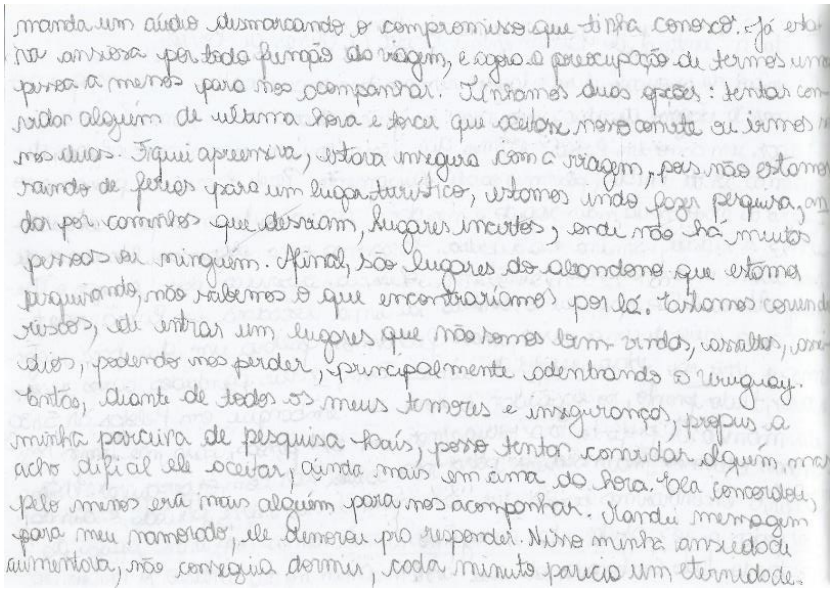


Apêndice O | Diário de campo – Santana do Livramento e Rivera

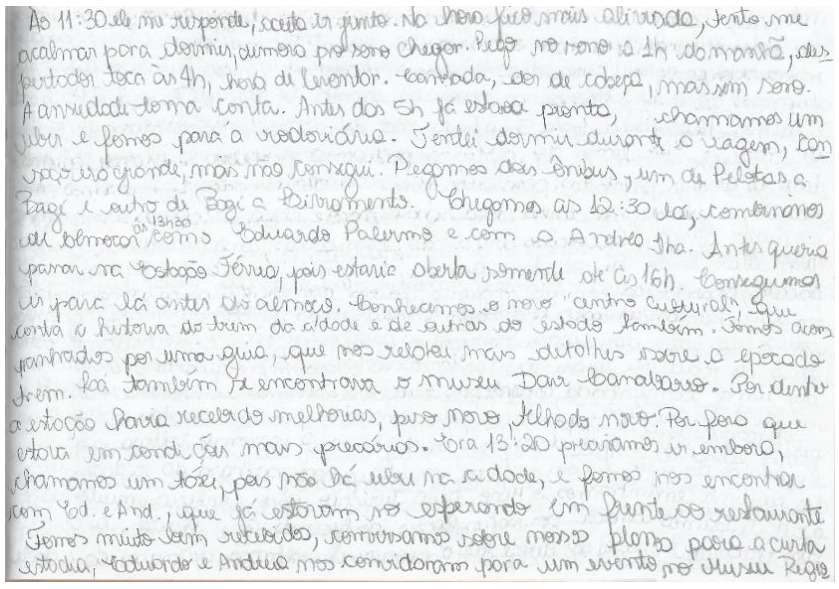


Ida à Santana do Livramento e Rivera / e Minas de Corrales

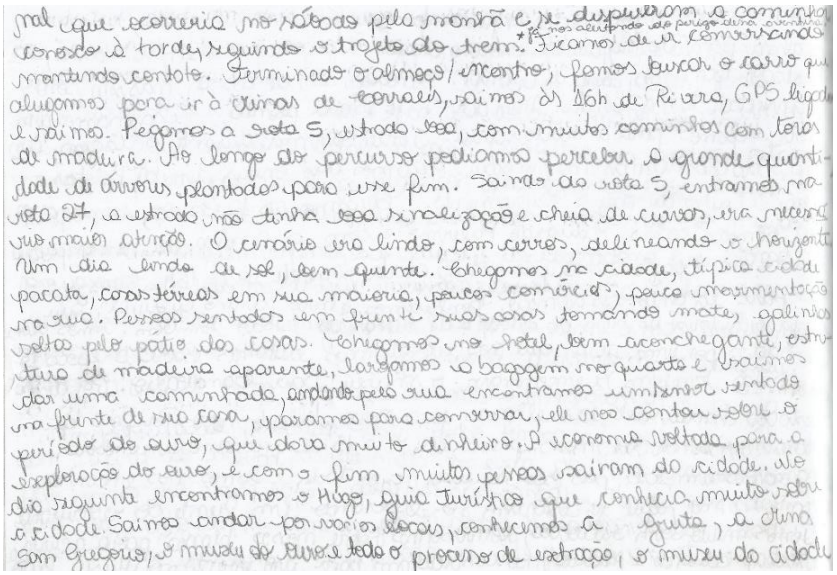
O início da preparação desta viagem sempre teve sua incerteza. Tínhamos que programar a viagem de duas pesquisas em poucos dias. Como iremos? Ônibus ou alugar um carro em Pelotas? Vimos que ficaria muito mais caro alugar, decidimos ir de ônibus, pelo menos até Livramento. Para Corrales, pensamos no carro de mãe, seria mais rápido e nos daria mais autonomia para conhecermos a cidade, a mina e a represa. Fomos para algumas locadoras de veículo em Livramento, nenhuma oferecia o serviço para cruzar o Uruguay. Uma delas me deu o contato de uma locadora em Rivera, nos informamos ideia de como seria, mas fechamos, faltava um dia para resolvermos e isso não estava resolvido ainda. Bom, hotéis agendados, carro reservado, tudo pronto, só aguardar o dia do embarque em Pelotas às 5h30 da manhã. A proposta era irmos em 3/4 pessoas, para não irmos sozinhas e termos mais alguém para nos ajudar com as pesquisas. Estava difícil encontrarmos pessoas que estivessem livres nesse período, e ainda, dispostos a nos ajudar. Nos conversamos, combinamos com uma colega de mestrado; tudo combinado, até que às 21h 30min no dia anterior à viagem, ela



manda um áudio desmarcando o compromisso que tinha comigo. Já estava na cabeça por toda função da viagem, e agora a preocupação de termos uma pessoa a menos para nos acompanhar. Tínhamos duas opções: tentar convidar alguém de última hora e torcer que aceitasse nos acompanhar ou iríamos nós duas. Aqui apareceu, estava insegura com a viagem, pois não estamos viajando de férias para um lugar turístico, estamos indo fazer pesquisa, andar por comércios que deveriam, lugares incertos, onde não há muitas pessoas ou ninguém. Afinal, são lugares de abandono que estamos pesquisando, não sabemos o que encontraríamos por lá. Estamos correndo riscos, ao entrar em lugares que não temos permissão, vazios, podendo nos perder, principalmente adentrando o Uruguay. Então, diante de todos os meus temores e insegurança, propus a minha parceira de pesquisa Thaís, pensei tentar convidar alguém, mas achei difícil ele aceitar, ainda mais em cima da hora. Pela cidade, pelo menos era mais alguém para nos acompanhar. Mandei mensagem para meu namorado, ele demorou pra responder. Nisso minha ansiedade aumentava, não conseguia dormir, cada minuto parecia uma eternidade.



Às 11:30 ele me responde, aceita ir junto. No meu fuso mais aliviada, tentei me acalmar para dormir, demora pra ser hora. Peço no rádio o 1h da manhã, alertador toca às 4h, hora de levantar. Cansada, dor de cabeça, mas sem sono. A ansiedade toma conta. Antes das 5h já estava pronta, chamamos um Uber e fomos para a rodoviária. Tentei dormir durante a viagem, com sacolão grande, mas não consegui. Pegamos dois ônibus, um de Pelotas a Bagé e outro de Bagé a Livramento. Chegamos às 12:30 lá, combinamos de almoçar às 13h30 com Eduardo Palermo e com a Andreia Silva. Antes queria parar na estação Férrea, pois estaria aberta somente de 13 às 16h. Conseguimos ir para lá antes do almoço. Conhecemos o novo "centro cultural", que conta a história do bairro da cidade e de outras do estado também. Fomos acompanhados por uma guia, que nos relatou mais detalhes sobre a época do bem. Lá também se encontrava o museu Dom Bonifácio. Perdemos a estação Férrea recebeu melhorias, para novos trilhos não. Perdeu que estava em condições mais precárias. Hora 13:20 pedimos ir embora, chamamos um Uber, pois não há ônibus na cidade, e fomos nos encontrar com Ed. e And., que já estavam nos esperando em frente ao restaurante. Fomos muito bem recebidos, comentamos sobre nosso plano para a curta estadia, Eduardo e Andreia nos convidaram para um evento no Museu Bage

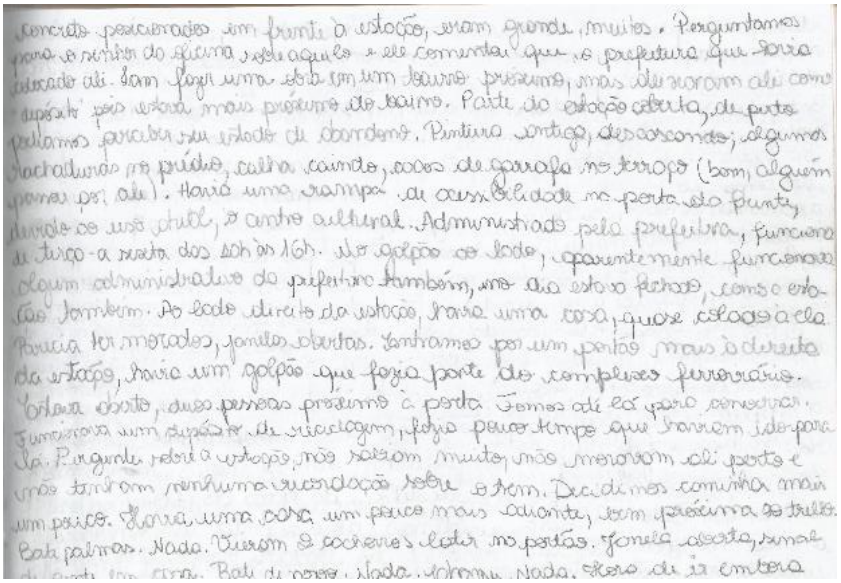


mal que ocorreria nos sábados pela manhã e, se dispuséssemos a comunidade à tarde, seguindo o trajeto do trem. Ficamos de ir conversando nos albergues de Jaraguá do Sul e Corupá sobre o evento. Terminado o almoço/encontro, fomos buscar o carro que alugamos para ir à Vinas de Corrales, saímos às 16h de Rivera, GPS ligado e saímos. Pegamos a rota 5, estrada boa, com muitos caminhões com toras de madeira. Ao longo do percurso pudemos perceber a grande quantidade de árvores plantadas para esse fim. Saímos da rota 5, entramos na rota 27, a estrada não tinha boa pavimentação e cheia de curvas, era necessária muita atenção. O cenário era lindo, com serras, delineando o horizonte. Um dia lindo de sol, bem quente. Chegamos na cidade, típica cidade pacata, casas térreas em sua maioria, poucos comércios, pouca movimentação na rua. Pessoas sentadas em frente suas casas tomando mate, algumas delas pelo pátio das casas. Chegamos no hotel, bem aconchegante, estrutura de madeira aparente, largamos a bagagem no quarto e saímos dar uma caminhada, andando pela rua encontramos um senhor sentado na frente de sua casa, paramos para conversar, ele nos contou sobre o período do ouro, que deixou muito dinheiro. A economia voltada para a exploração do ouro, e com o fim muitas pessoas saíram da cidade. No dia seguinte encontramos o Hugo, guia turístico que conhecia muito sobre a cidade. Saímos andar por várias locais, conhecemos a Igreja, a Vinas San Gregorio, o museu do ouro e todo o processo de extração, o museu da cidade

foi um grande momento/encontro. Deixamos o Hugo em sua casa, pegamos nossas coisas no hotel e fomos para a cidade Tacuarembó, que fica a 60 minutos de Rivera. Uma cidade bem abandonada, construções grandiosas e o silêncio predominante. Havia só apenas um senhor, irmão do Hugo, que ficou responsável para cuidar de lá, o proposto é que se faça uma rota turística por lá, havia sido instalados placas de informação, mas ainda é pouco divulgado. Ficamos cerca de uma hora lá e retornamos à Rivera. Deixamos o carro e pegamos um táxi até o hotel em Livramento. Muito comentados de todo o dia de atividades, mais o viagem. Contamos o dinheiro restante, ia faltar dinheiro para abastecer, ficamos apreensivos, mas conseguimos resolver a situação. Saímos para jantar, e encontramos o Andreia na calçada, ela mais uma vez reforça o convite para irmos ao museu. Ficamos em dúvida, pois ainda pretendíamos ir nas duas estações férreas (Livramento e Rivera) tínhamos somente o sábado e uma parte de domingo para fazer isso. Voltando para o hotel, tomamos um banho e descansamos.

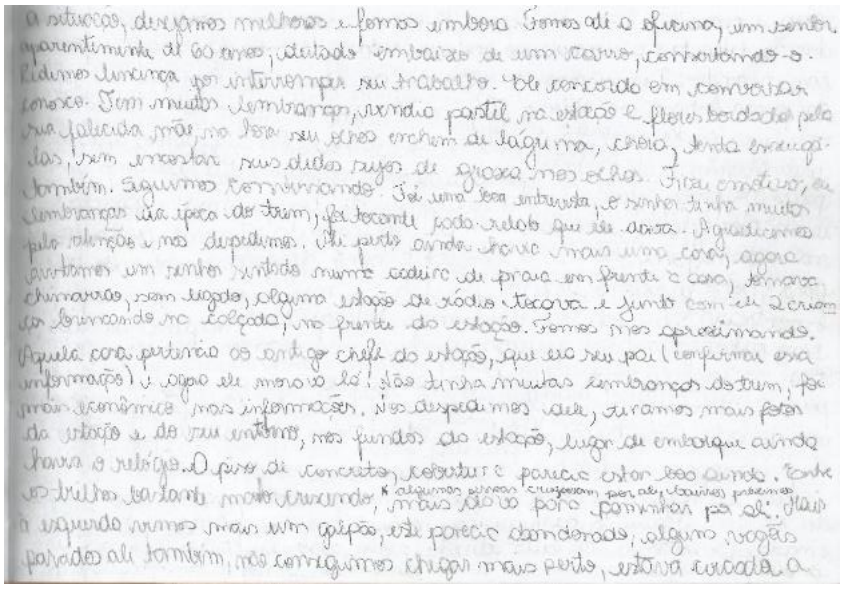
Sábado de manhã, dia muito quente pela parte. Saímos do hotel perto das 8h, atrás o straw para marcar o percurso. A cidade tem muitos diversos, toda comunidade comercial, residencial, mas nos aproximando da estação, os usos tinham uma cara mais industrial, mas muitos prédios abandonados nessa área

na subida de uma ladeira, um quartel, ocupava quase todo quarteirão. À esquerda uma placa indicando "centro cultural", e nos viramos para a estação férrea. Seguimos pela rua lateral do quartel, entrada de paralelepípedo, uma descida. Mato crescendo entre os blocos da rua, pouco movimentação, não parecia ser um lugar muito transitado. No final da rua avistamos a estação. Da estação não havia movimentação, no seu entorno tudo, logo em frente funcionava as aulas de auto escola, os carros ficavam parados por ali constantemente, fazendo baliza e treinando estacionamento. Perto dali também se encontravam vários galpões, edificações grandes, característica industrial, alguns com uso, a maioria abandonados. Só um ainda ativo, uma loja de flores/decoração, um galpão com função de depósito da prefeitura. Havia algumas residências, conte 4 ali próximo. Um pequeno praça no centro de tudo, conectando a estação, os galpões, residências. Era em formato triangular, tinha uma fonte no centro, que agora estava coberta e com vegetação crescendo ali. A praça estava mal cuidada, tinha o aspecto de abandono, descaso, ninguém por ali. Num dos extremos uma palmeira bem alta, possível de ser avistada de longe. Parecia um ponto de referência que podia ser avistado de longe, distante da cidade. Ali próximo da estação, algo me chamou muito a atenção. Vários resíduos de

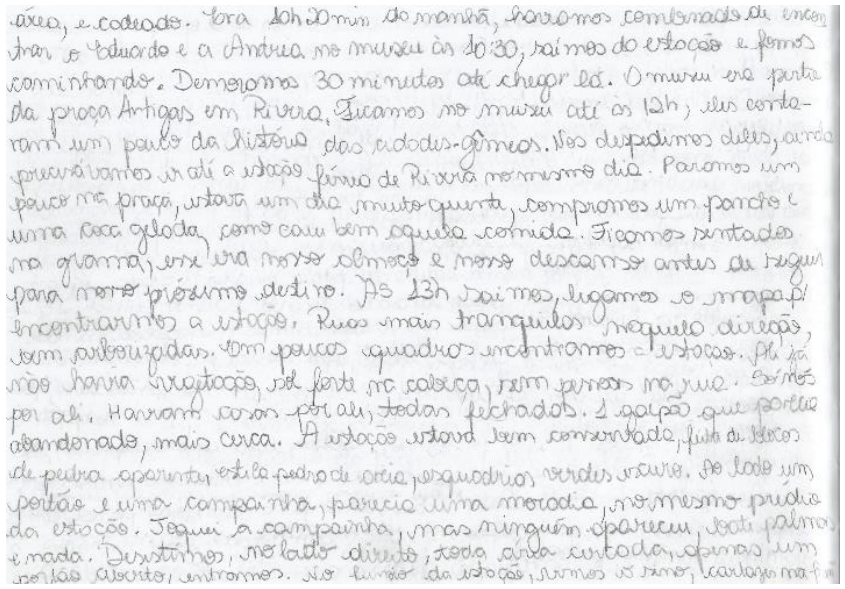


concreto pescoçados em frente à estação, eram grandes, muitos. Perguntamos para o senhor do ônibus aquele e ele comentou que a prefeitura que havia colocado ali. Tem [illegible] em um lugar presume, mas disseram ali como [illegible] mas presume de lá mesmo. Parte da estação aberta, de onde podíamos perceber um estado de abandono. Pintura antiga, descascada; algumas rachaduras na prédio, calha caindo, cacos de garrafa no terraço (bom, alguém apenas foi ali). Havia uma rampa de acessibilidade na parte da frente, dando ao uso atual, o centro cultural. Administrado pela prefeitura, funciona de terça-a sexta das 10h às 16h. Há galpão ao lado, aparentemente funcionava algum administrativo da prefeitura também, mas não estava fechado, como estão também. Ao lado direito da estação, havia uma casa, que estava à ela parecia ter moradas, janelas abertas. Tentamos por um portão mais à direita da estação, havia um galpão que fazia parte do complexo ferroviário. Virando direito, duas pessoas presumo a porta. Fomos até lá para conversar. Tentamos um diálogo de reciclagem, fazia pouco tempo que tinham ido para lá. Perguntei sobre a estação, não sabiam muito, não moravam ali perto e não tinham nenhuma recordação sobre o trem. Decidimos caminhar mais um pouco. Havia uma casa um pouco mais adiante, com pequena varanda. Bati palmas. Nada. Vimos a cachorra latir no portão. Janela aberta, rumor [illegible]. Bati de novo. Nada. Voltamos. Nada. Hora de ir embora

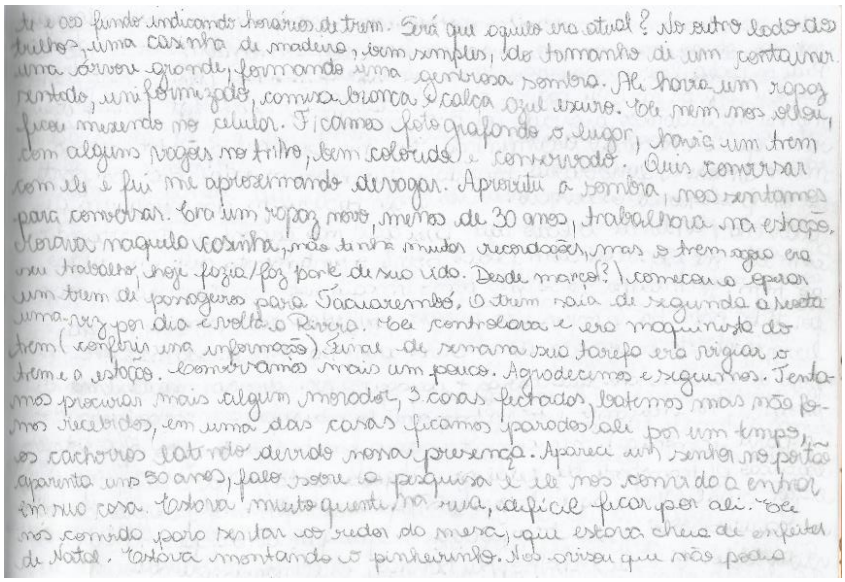
talvez não quisessem conversar conosco. Já distantes, olhamos pra casa novamente, surge uma senhora na varanda, nos observa, meu que na dúvida sobre o que queríamos ali. Voltamos. A mulher entra na casa. Bate palmas. Nada. Se pediu ser bisbodeira. Bati palmas, gritei. Nada. Esperamos mais um pouco. A senhora resolve sair, conversa com ela; ela diz pra esperar que vai chamar o filho, que trabalha cuidando uma parte do complexo. Chega ali, um homem com aparência de 40 anos, se dispõe a conversar conosco, cuidava de alguns prédios da estação, o fim de bisbilhotar o patrimônio. Tinha recordações de quando era criança e passava o trem. (Ver entrevista). Agradecemos o contato e fomos embora. Bato em outra casa, parecia uma residência de operários do trem, casas geminadas e tipologia arquitetônica da época. São 2 casas, local em uma, não aparece ninguém, ninguém. Logo, abre a porta na casa de lado, vou ali e converso com ele. Ele veio acordar, ofurnal era próximo perto das 9:30) pede se não pedimos pôr outro chero, nos desculpamos e fomos embora. Tentou no galpão/depósito da prefeitura, dois senhores, nenhum nos informaram sobre a estação, não recordam da época do trem, não tem lembrança. Bato em outra residência, abre a porta um senhor com a mão na boca. Diz que mora ali há constante tempo. Fez uma cirurgia na boca recentemente e não consegue falar direito, entendemos



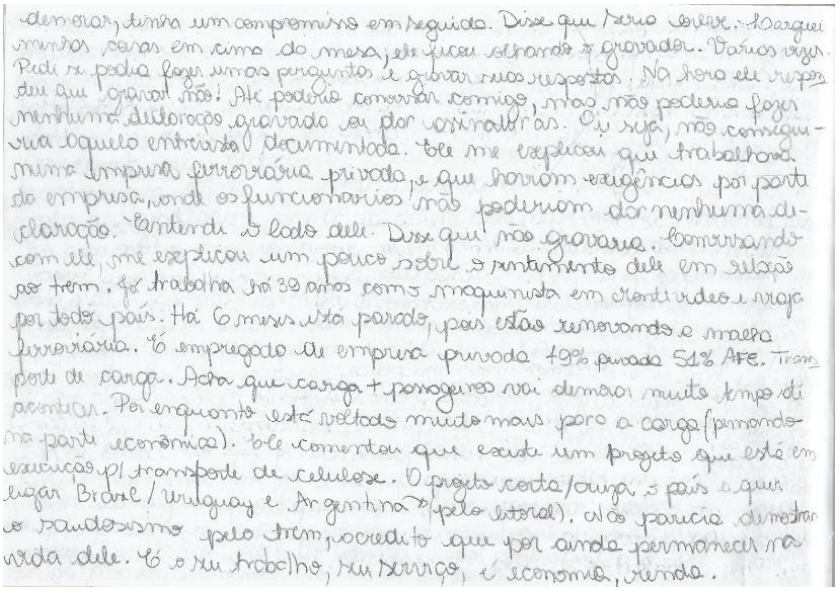
a situação, decidimos melhor e fomos embora. Vimos ali o galpão, um senhor aparentemente de 60 anos, sentado embaixo de um carro, consertando-o. Pedimos licença por interromper seu trabalho. Ele concordou em conversar conosco. Tem muitas lembranças, vendia pastel na estação e flores bordadas pela rua Falcida mãe, na fala seus olhos enchem de lágrima, chora, tenta enxugá-las, vem enxugar suas duas rajas de água nos olhos. Fica emotivo, as lembranças da época do trem, foi recente pois relata que lá dentro. Agradecemos pela atenção e nos despedimos. Ele parte onde trouxe mais uma caixa, agora avistamos um senhor sentado numa cadeira de praia em frente à casa, fumando charuto, com tigela, alguns estão de rádio ligado e junto com ele 2 cachorros [illegible] na calçada, na frente da estação. Fomos nos apresentando. Aquela casa pertence ao antigo chefe da estação, que era seu pai (confirma esta informação) e logo ele morou lá! Não tinha muitas lembranças destum, foi mais lembrança nas informações. Nos despedimos dele, fomos mais perto da estação e de seu entorno, nos fundos da estação, lugar de embarque ainda havia o relógio. O piso de concreto, rebaixo e parece estar bem ainda. Tanto os trilhos estavam mato crescendo, [illegible] mas não se pôs [illegible] ali. Mais à esquerda vimos mais um galpão, este parece abandonado, alguns vagões parados ali também, não conseguimos chegar mais perto, estava cercado. A



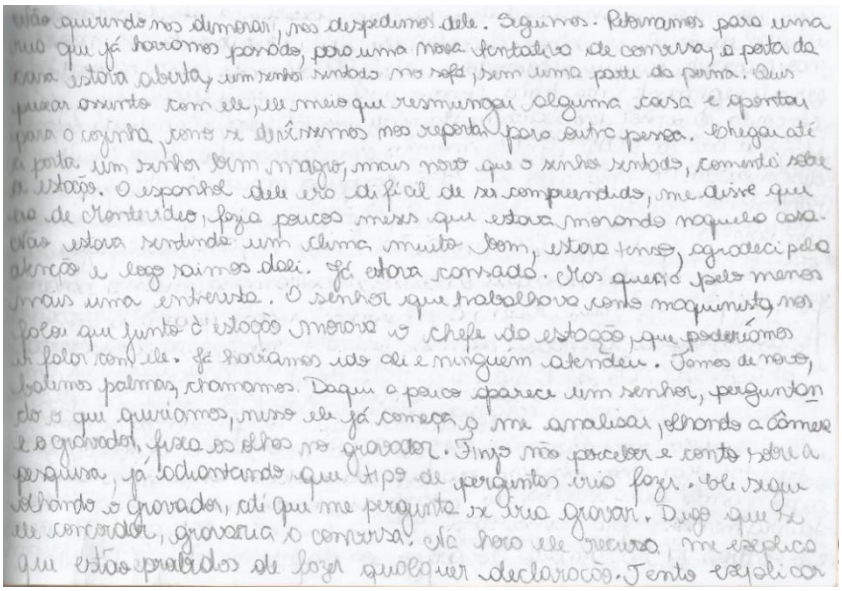
área, e colado. Era 10h20min da manhã, havíamos combinado de encontrar o Eduardo e a Andréa no museu às 10:30, saímos da estação e fomos caminhando. Demoramos 30 minutos até chegar lá. O museu era parte da praça Artigas em Rivera, ficamos no museu até as 12h; eles contaram um pouco da história das cidades-gêmeas. Nos despedimos deles, ainda pretendíamos ir até a estação férrea de Rivera no mesmo dia. Paramos um pouco na praça, estava um dia muito quente, compramos um pancho e uma coca gelada, como caiu bem aquela comida. Ficamos sentados na grama, era nossa almoço e nosso descanso antes de seguir para nosso próximo destino. As 13h saímos, lugamos o mapa! Encontramos a estação. Ruas mais tranquilas naquela direção, sem pavimentação, com poucos quadros encontramos a estação. Já não havia vegetação, sol forte na cabeça, sem pessoas na rua. Só nós por ali. Havíam casas por ali, todas fechadas. O galpão que parecia abandonado, mais cheio. A estação estava bem conservada, feita de blocos de pedra aparentes, esquadrias verdes escuro. Ao lado um portão e uma campainha, parecia uma moradia, no mesmo prédio da estação. Toquei a campainha, mas ninguém apareceu, toda palmas e nada. Do outro lado direito, todo ainda cercado, apenas um portão aberto, entramos. No fundo da estação, vimos os trens, carruagens



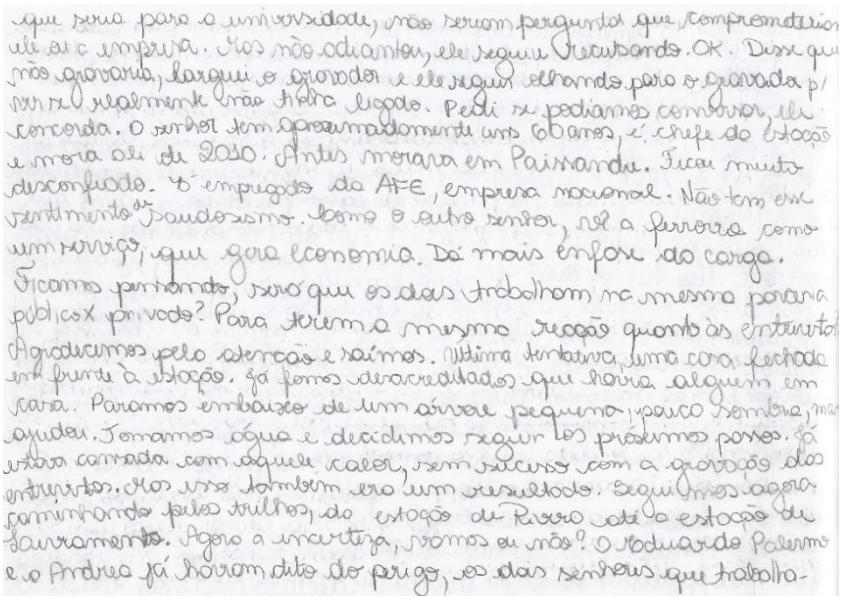
de e ao fundo indicando horários de trem. Será que aquilo era atual? No outro lado dos trilhos, uma cabana de madeira, bem simples, de tamanho de um container uma árvore grande, formando uma sombra generosa. Ali havia um rapaz sentado, uniformizado, camisa branca e calça azul escuro. Ele nem me viu, ficou mexendo no celular. Ficamos fotografando o lugar, havia um trem com alguns vagões no trilho, bem colorido e conservado. Quis conversar com ele e fui me aproximando devagar. Apareceu a sombra, nos sentamos para conversar. Era um rapaz novo, menos de 30 anos, trabalhava na estação. Morava naquela cabana, não tinha muitas recordações, mas o trem agora era seu trabalho, hoje fazia/faz parte de sua vida. Desde março? Começou a operar um trem de passageiros para Tacuarembó, o trem saía de segunda a sexta uma vez por dia e volta a Rivera. Ele controlava e era maquinista do trem (confirmar esta informação). Final de semana sua tarefa era cuidar o trem e a estação. Conversamos mais um pouco. Agradecemos e seguimos. Tentamos procurar mais alguns moradores, 3 casas fechadas, batemos mas não fomos recebidos, em uma das casas ficamos parados ali por um tempo, os cachorros latiram devido nossa presença. Apareceu um senhor no portão aparenta uns 50 anos, falei sobre a pesquisa e ele nos convidou a entrar em sua casa. Estava muito quente na rua, difícil ficar por ali. Ele nos convidou para sentar na sombra, que estava cheia de enfeites de Natal. Estava montando o pinheirinho. Nos disse que não podia



demorar, tinha um compromisso em seguida. Disse que sim e eu disse: Coloquei minhas coisas em cima da mesa, ele ficou olhando o gravador. Vários vezes. Pedi se podia fazer umas perguntas e gravar suas respostas. Ele disse que sim, mas não! Ele poderia conversar comigo, mas não poderia fazer nenhuma declaração gravada ou por escrito. Ou seja, não consigo aquela entrevista documentada. Ele me explicou que trabalhava numa empresa ferroviária privada, e que havia exigências por parte da empresa, onde os funcionários não poderiam dar nenhuma declaração. Entendi e lado dele. Disse que não gravaria. Conversando com ele, me explicou um pouco sobre o funcionamento dele em relação ao trem. Já trabalha há 30 anos como maquinista em diversidades e viaja por todo país. Há 6 meses está parado, pois estão renovando a malha ferroviária. É empregado de empresa privada 49% privada 51% AFE. Transporte de carga. Acha que carga + passageiros vai demorar muito tempo di acontecer. Por enquanto estão voltados muito mais para a carga (primeira parte econômica). Ele comentou que existe um projeto que está em execução p/ transporte de celulose. O projeto corta/cruza o país e quer ligar Brasil / Uruguay e Argentina (pelo litoral). Não parecia demonstrar muito entusiasmo pelo trem, acredito que por ainda permanecer na rotina dele. É o seu trabalho, seu serviço, é economia, renda.

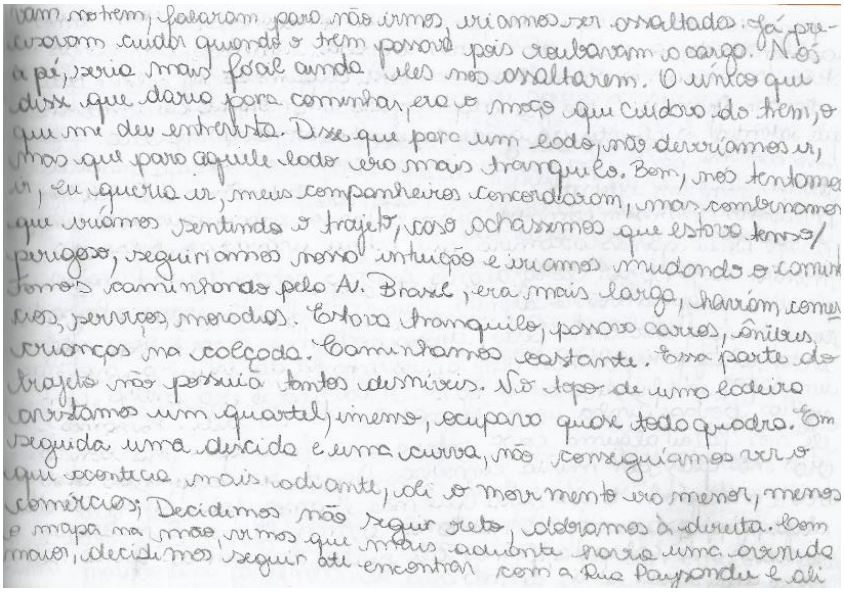


não querendo nos demorar, nos despedimos dele. Seguimos. Retornamos para uma rua que já havíamos passado, para uma casa fantasia de comércio, a porta da casa estava aberta, um senhor sentado na soleira, com uma parte da perna. Quis puxar assunto com ele, ele mais que rapidamente alguma coisa e apontou para o interior, como se dissesse nos reportar para outra pessoa. Chegou até a porta. Um senhor bem magro, mais novo que o senhor sentado, comentei sobre a estação. O espanhol dele era difícil de se compreender, me disse que era de Montevidéu, fazia poucos meses que estava morando naquela casa. Mas estava sentindo um clima muito bom, estava tenso, agradeci pela atenção e logo saímos dali. Já estava cansado. Nos queria pelo menos mais uma entrevista. O senhor que trabalhava com maquinista nos falou que junto à estação morava o chefe da estação, que poderíamos ir falar com ele. Já havíamos ido ali e ninguém atendeu. Fomos de novo, batemos palmas, chamamos. Daqui a pouco aparece um senhor, perguntando o que queríamos, nisso ele já começa a me analisar, olhando a câmera e o gravador, fixa os olhos no gravador. Tinha não parecer e conta sobre a pesquisa, já adiantando que tipo de perguntas iria fazer. Ele segue olhando o gravador, até que me pergunta se iria gravar. Digo que se ele concordar, gravaria a conversa. Até hora ele recusa, me explica que estão proibidos de fazer qualquer declaração. Tento explicar



que seria para a universidade, mas seriam perguntas que comprometeriam ele ou a empresa. Isso não adiantou, ele seguiu recusando. OK. Disse que não gravaria, larguei o gravador e ele seguiu olhando para o gravador para ver se realmente não tinha ligado. Pedi se podíamos conversar, ele concorda. O senhor tem aproximadamente uns 60 anos, é chefe da estação e mora ali de 2010. Antes morava em Paissandu. Ficou muito desconfiado. É empregado da AFE, empresa nacional. Não tem esse sentimento de "fanatismo". Bom o outro senhor, até a ferrovia como um serviço, que gera economia. Dá mais ênfase ao cargo.

Ficamos pensando, será que os dois trabalham na mesma parada públicos x privados? Para terem a mesma reação quanto às entrevistas? Agradecemos pela atenção e saímos. Última tentativa, uma casa fechada em frente à estação. Já fomos desacreditados que havia alguém em casa. Paramos embaixo de uma árvore pequena, pouca sombra, mas ajudou. Tomamos água e decidimos seguir os próximos passos. Já estava cansada com aquele calor, sem sucesso com a gravação das entrevistas. Mas isso também era um resultado. Seguimos agora caminhando pelos trilhos, da estação de Rivera até a estação de Sacramento. Agora a incerteza, vamos ou não? O Eduardo Palermo e o Andrea já haviam dito do perigo, os dois senhores que trabalha-



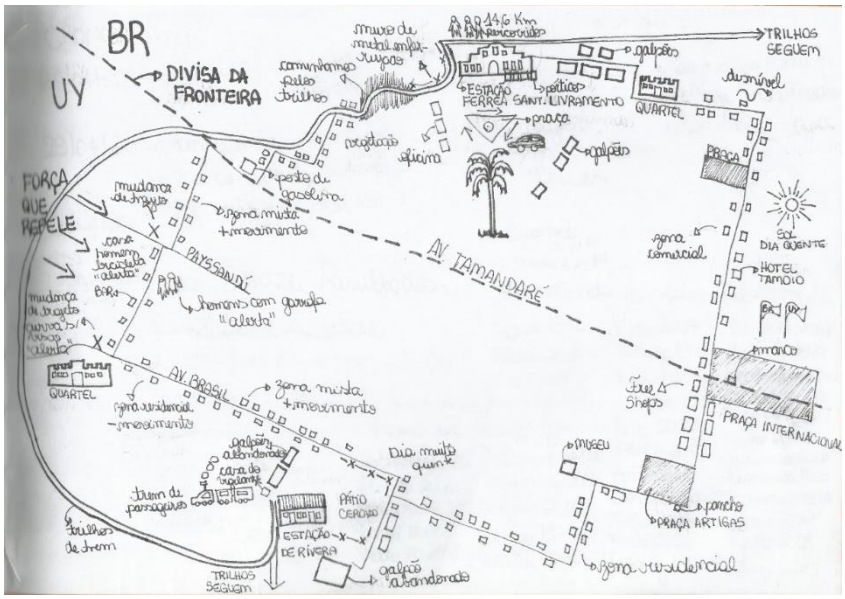
vam na obra, falaram para não irmos, iríamos ser assaltados. Já previram cuidar quando o trem passou pois roubaram o cargo. Nós a pé, seria mais fácil ainda. Eles não assaltaram. O único que disse que daria para caminhar, era o moço que cuidava do trem, o que me deu entrevista. Disse que para um lado, não deveríamos ir, mas que para aquele lado era mais tranquilo. Bom, nos tentamos ir, eu queria ir, meus companheiros concordaram, mas conversamos que viríamos sentindo o trajeto, caso achássemos que estava tenso/perigoso, seguiríamos nossa intuição e iríamos mudando o caminho. Fomos caminhando pelo Av. Brasil, era mais largo, haviam comércios, serviços, moradas. Estava tranquilo, passou carros, ônibus, crianças na calçada. Caminhamos bastante. Essa parte do trajeto não possuía tantas diversões. Só depois de um bolsão começamos um quartel imenso, ocupava quase todo quadro. Em seguida uma descida e uma curva, não conseguíamos ver o que acontece mais adiante, ali o movimento era menor, menos comércios. Decidimos não seguir reto, olhamos à direita. Bom o mapa na mão, vimos que mais adiante havia uma avenida maior, decidimos seguir até encontrar com a Rua Paysandu e ali

pegaríamos à esquerda para ir em direção aos trilhos. Fomos caminhando, a rua era mais estreita, asfaltada, com casas térreas. Paramos num bar para beber alguma coisa, calor e sede estavam grandes. O bar era adaptado, era uma moradia e o ponto de venda estava adaptado, as clientes ao grodeado, éramos atendidos na rua. Alguns moços caminhando, param por nós dois rapazes, com uma garrafa grande de cerveja, sentam-se ao lado e nos encaram. Estavamos os três de mochilas nas costas, com câmeras, prancheta ou gravadores, tudo muito chamativo. Decidi apenas observar que estava vindo no lado da minha calça, pois ir fotografando quando achasse seguro. Passamos por eles, já apreensivos e alertas. Mais para frente, vimos a Payssandu, comentei que estavamos perto, depois pedíamos pegar à esquerda e tentar chegar nos trilhos. Vi-os apressando da esquina, passamos um rapaz em frente a uma casa. A edificação era antiga, com grandes portas. Tinha uma bicicleta ao lado dele. Passamos e ele nos falou alguma coisa sobre a casa, falei que era bonita. Ele não quis dar muita conversa. Agente sente quando o clima não é amigável. Ele sabia que não éramos daki, talvez comentou algo para nos avisar, saber de onde éramos. Vimos 2 mulheres sentadas na calçada, fomos ali perto. Apressamos para saber se o que vinha atrás de nós.

O plano era seguir para a esquerda na Payssandu, em direção aos trilhos. Ao lá estávamos nos, parados, pensando que lado seguir. Decidimos dos trilhos, iamos tentar um caminho mais seguro. Avistamos um mercado na quadra a frente. Qualquer situação de apuros corremos para lá. Fomos caminhando naquela direção e seguindo o caminho que achasse-mos mais seguro, este que se afastava da linha do trem. Tentamos ir para lá, mas havia uma força que nos repelia, refutava, afastava. Seguimos o instinto, a força que nos afetava. Seguindo este, nos encontraríamos com os trilhos, bem na fronteira BR-UY. Chegamos na Av. Tamandaré, o trilho segue, mas o caminho estava bloqueado com uma cerca. Seguimos pela avenida, paramos num posto de gasolina para descansar. Agora estávamos no lado brasileiro, parecia um comércio para mim, mais familiar. Na próxima esquina, pegamos à esquerda em direção aos trilhos, e logo parecia mais tranquilo. Havia mais pessoas nas ruas, conseguimos ir mais próximo dos trilhos, vi ao longe ele sumia, outra hora encontrávamos. Nos aproximando da estação, começa a mudar o cenário. Menos casas no entorno, mato mais alto pelos trilhos e algumas ocupações irregulares ao redor dos trilhos. Observamos pessoas caminhando por ali. Perguntei para uma moradora se caminhando pelos trilhos conseguiríamos chegar

na estação. Ela disse que sim, podemos seguir tranquilos. Fomos. Mais mato. Chegamos num ponto onde vários trilhos se cruzam, ficamos confusos qual deles seguir, não conseguimos visualizar a estação. Tentou me localizar procurando a palmeira grande. Não a encontro. Ao nosso lado um muro de placa metálica enferrujada, que nos fez ficarmos mais perdidos. E agora? voltamos ou caminhamos mais um pouco, será que tem saída? Vimos um senhor cuidando o trilho com um engradado de cerveja na bicicleta. Estávamos só nós lá. Perguntamos se havia saído por ali, pois queríamos chegar na estação. Ele disse que sim, era só contornar o muro e chegaríamos lá. Bem assim. Uma alegria imensa avistar a estação, concluímos nosso trajeto. Total de 14,6 km percorridos naquele dia, abaixo de sol forte, temperatura alta. Hora de voltar para o hotel, corpo cansado, dor física. Jamais senti dor em uma caminhada. Nos pernas no banho e na cama que me aguardava. Fim da coleta de dados nas estações férreas da fronteira BR-UY.

VIVA!!


BR
UY
DIVISA DA FRONTEIRA
TRILHOS SEGUEM
ESTAÇÃO FERREA SANT. LIVRAMENTO
QUARTEL
praça
AV. TAMANDARÉ
FORÇA QUE REPELE
PASSANDÁ
AV. BRASIL
QUARTEL
HOTEL TAMOIO
PRAÇA INTERNACIONAL
MUSEU
PRAÇA ARTIGAS
PÁTIO CERDOA
ESTAÇÃO DE RIVERA
TRILHOS SEGUEM