

DISCUSSÕES TEÓRICAS E HISTORIOGRÁFICAS PARA O ESTUDO DAS REPRESENTAÇÕES DO CENTRO FERROVIÁRIO URBANO DE PELOTAS

SCHMITZ, Maira Eveline¹; LEAL, Elisabete²

¹Universidade Federal de Pelotas, Mestrado em História - e-mail: maira.schmitz@gmail.com

²Universidade Federal de Pelotas, Instituto de Ciências Humanas - e-mail: elisabeteleal@gmail.com

1. INTRODUÇÃO

As ferrovias, com seus trens e trilhos, inegavelmente, exercem um fascínio na imaginação de quem entra em contato com elas. O barulho constante dos vagões em atrito com os dormentes e o apito do maquinista, ouvidos ao longe, são como um aviso de que o mundo passará para exibir suas maravilhas, sua velocidade e seu progresso. As estações, situadas em grandes centros, ou em pequenos vilarejos, convidam à admiração desse espetáculo único da modernidade.

O presente trabalho pretende apresentar o projeto de pesquisa que está sendo desenvolvido para a dissertação no Mestrado em História da Universidade Federal de Pelotas, ressaltando sua relevância social e historiográfica em relação à temática escolhida. O projeto possui por objeto a ferrovia na cidade de Pelotas, no período específico de 1884 até a década de 1920, período de encampação estadual das redes férreas do Rio Grande do Sul. O foco central da pesquisa são as relações e os conflitos sociais que vieram com os trens e ultrapassaram o espaço da estação, propiciando a formação de uma identidade urbana ligada à rede férrea.

Para tanto, a análise e discussão se baseia nas noções de cidade e pertencimento de LEFBVRE (2001), de representação de CHARTIER (2002) e de PESAVENTO e de identidade de POLLACK (1992).

2. METODOLOGIA

Para a elaboração deste trabalho utilizou-se como metodologia a pesquisa exploratória, com revisão e análise bibliográfica referente à historiografia e aos referenciais teóricos que dão base e sustentação ao tema. Já o projeto de pesquisa – do qual este resumo trata – tem sua metodologia baseada na análise de fontes primárias, por meio de jornais e fotografias do período que representem o espaço da ferrovia e tragam indícios das sociabilidades ocorridas no local.

3. RESULTADOS E DISCUSSÕES

No sul do Rio Grande de Sul, a Estrada de Ferro Rio Grande – Bagé seguia em seu sentido geral em paralelo à fronteira com o Uruguai. As cidades de Rio Grande, Pelotas e Bagé, interligadas a partir da inauguração das estações em 1884, representavam o tripé econômico gado-charque-porto (IPHAE, 2002, p.21). A cidade de Pelotas era o centro da economia do sul do estado, com a produção das charqueadas. O espaço urbano via aflorar um grande desenvolvimento, sendo a estação ferroviária, ao mesmo tempo, propiciadora desta expansão, impulsionando a cidade em direção ao porto e à mancha ferroviária, e limitadora,

constituindo-se em uma barreira física para o crescimento citadino (IPHAE, 2002, p.61).

As redes férreas e a paisagem ferroviária, ao longo do tempo, foram objeto das mais variadas representações e imagens, sendo analisadas na História sob diversos vieses. Ao se realizar a revisão bibliográfica referente ao tema no Rio Grande do Sul, observa-se uma tendência voltada para os estudos sobre a profissão de ferroviário e seu caráter político, sendo a ferrovia representada pela atuação dos trabalhadores e da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Considera-se importante este tipo de estudo, porém, não é a intenção desta pesquisa, a qual enfoca a materialidade e as sociabilidades no espaço ferroviário.

A materialidade da ferrovia – na bibliografia levantada –, por sua vez, não aparece como o foco central de nenhuma pesquisa no Estado. Sua presença é citada tangencialmente, na maioria das vezes fazendo menção à modernidade e ao progresso. A vinculação da modernidade, “trazida” pela ferrovia, com o urbano é fato geralmente presente nos trabalhos que visam compreender o desenvolvimento de cidades.

Lídia POSSAS (2001, p.32-33), em seu livro sobre mulheres e ferrovia no sertão paulista, aponta as inúmeras representações – históricas e historiográficas – que percorrem a ferrovia. Cita as visões gerais de sua função como viabilizadora de uma economia agroexportadora, seu papel na consolidação das relações personalistas e clientelistas oligárquicas, sua atuação como válvula de escape das demandas sociais urbanas agravadas pelo desemprego e como a representação da modernidade responsável pela introdução de novos padrões culturais e valores sociais.

A autora já alentava para o fato de poucas pesquisas se dedicarem a não reforçar estes estereótipos. É partindo destas considerações – sem negar a relevância das outras perspectivas – e observando as lacunas historiográficas existentes, que a pesquisa apresentada sugere focalizar as experiências e relações sociais no âmbito ferroviário, lançando o olhar às representações construídas por quem se apropriou e significou este espaço tão peculiar.

O centro ferroviário pelotense é entendido não somente como a estação, ou os trens e trilhos, mas como todo o complexo que acompanha as estruturas características – praças, comércio, hotéis, moradias. A compreensão do que são as ferrovias precisa ir muito além da morfologia física; da mesma forma, ela caracteriza-se para além da simples existência da estação e dos trabalhadores ferroviários. Constitui-se em toda uma conjuntura que acompanha – e se faz acompanhar – do desenvolvimento urbano, da transformação das relações, da criação de hábitos, ritmos, paisagens e da própria constituição de identidades.

Uma vez que a pesquisa se concentra nas relações sociais e na constituição de identidades advindas do espaço urbano, acredita-se que a cidade, de acordo com LEFEBVRE (2001), não é somente um conjunto de estruturas morfológicas, mas um espaço onde se desenrola a sua própria produção: produção, obra, realizada pelos homens nas condições históricas. No mesmo sentido, os grupos sociais disputam e compartilham o espaço, desenvolvendo um sentimento de “pertencimento” e de direito à cidade. Sendo assim, as lutas entre grupos se dão, de forma constante, em uma dimensão simbólica, contribuindo também para a constituição das identidades, afinal, “a construção de identidades é um fenômeno que se produz em referência aos outros” (POLLACK, 1992, p.204)

Partindo destes pressupostos, o conceito de representação é útil como instrumento de análise e interpretação. As representações, no momento que interpretam a realidade, passam a agir sobre ela, criando novos significados sociais e transformando-a; a vida só existe ao ser representada, ao mesmo tempo em que a representação reflete o vivido ou as possibilidades dos grupos sociais. Roger CHARTIER considera “que não há prática ou estrutura que não seja produzida pelas representações, contraditórias e afrontadas, pelas quais os indivíduos e os grupos dão sentido a seu mundo” (2002, p.66). O autor sugere, a fim de pensar outros modos de articulação entre as obras ou práticas e o mundo social, que a análise parta dos objetos, das formas e dos códigos, e não de grupos pré-determinados. Neste sentido, este estudo sobre a identidade e as sociabilidades em relação à ferrovia elenca como base os símbolos e significações dados aos elementos e lugares relacionados ao espaço ferroviário.

O estudo das representações urbanas já foi abordado por Sandra PESAVENTO (1994). Para a autora, “a cidade de hoje encerra, pois, muitas cidades passadas e vividas e, que, se não é possível resgatá-las na sua integridade, busca-se pelo menos decifrar as suas representações” (PESAVENTO, In: MAUCH et. al., 1994, p.126). O urbano não deixa de ser um texto, um documento que pode ser lido e analisado sob o viés histórico; nesta direção, “enquanto conjunto de idéias-imagens de representação coletiva, o imaginário urbano se expressa por uma linguagem simbólica, cuja lógica é preciso decifrar” (PESAVENTO, In: MAUCH et. al., 1994, p.134).

A partir da compreensão das representações trazidas por meio dos impressos e das fotografias, pode-se, então, inferir sobre as sociabilidades que ocorreram no espaço da ferrovia. Este entendimento se torna de fundamental importância para uma leitura mais ampla e profunda deste “texto urbano”. Para tanto, adota-se a ideia de DOIN et. al., quando afirmam que “é na observação do cotidiano que se torna possível a interpretação do conjunto de vivências dos moradores das cidades” (2007, p.114). Parte-se, então,

das considerações das sociabilidades e dos valores que configuravam o *modus vivendi* desses homens e mulheres num período anterior e o modo como definiram a leitura e a apropriação daquilo que constituía o novo. Agindo dessa forma, insistimos na difícil tarefa de compreender a experiência surgida de confrontos de modos de viver e viver a realidade, por parte dos habitantes dos múltiplos espaços urbanos. (DOIN et. al. 2007, p.114)

Os indivíduos não reconhecem e não conferem significação às mesmas coisas do mesmo modo; os grupos sociais, em suas convivências e conflitos, formulam as suas particularidades e contribuem para a constituição do urbano. Focalizando o espaço da ferrovia, suas representações e sociabilidades, reforça-se, então, a noção de que o sentimento de pertencer e ser agente da cidade é um processo, uma construção que ocorre ao longo do tempo e, nesta direção, existem diversas maneiras de se “habitar” um lugar e se relacionar com ele, as quais podem e necessitam ser compreendidas.

4. CONCLUSÕES

A partir do projeto de pesquisa aqui apresentado, defende-se que a compreensão de como os habitantes de Pelotas viveram o novo espaço da estação e significaram os elementos ferroviários deve perpassar as sociabilidades ali ocorridas e as representações construídas. Acredita-se que o espaço público da estação ferroviária e seu entorno foram locais onde as mais variadas significações se encontraram e se confrontaram, somados à própria presença efêmera e episódica do trem, “monumento móvel” que ordenava a vida e as relações, num processo dialético de formação de identidades sociais.

Dessa forma, ainda que seja focalizado em uma cidade, destaca-se a relevância deste trabalho para o aprofundamento do saber relativo às redes férreas, sua paisagem e vínculo com a urbanização. Acredita-se, com esta pesquisa, auxiliar na compreensão dos processos de constituição de identidades urbanas através das ferrovias, suas representações e relações sociais.

As paisagens ferroviárias no Rio Grande do Sul – salvo algumas exceções – ainda não se tornaram objeto para o qual a sociedade tenha lançado seu olhar de cuidado. Os elementos ligados às ferrovias encontram-se comumente abandonados, sem o amparo institucional e legal que poderiam e – atreve-se a dizer – deveriam receber, em virtude de sua importância histórica, arqueológica, social, dentre outros aspectos. Ressalta-se, assim, também a importância da pesquisa por contemplar estes bens materiais – lugares de memória e patrimônio de várias comunidades e pessoas que viveram nestes espaços, ou se identificam com eles – aprofundando a questão do patrimônio ferroviário, o qual se encontra, em grande parte, limitado ao silêncio e ao esquecimento.

5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

CHARTIER, Roger. **À Beira da Falésia**. Porto Alegre: Ed. UFRGS, 2002.

DOIN, José Evaldo de Mello et. al. *A Belle Époque* caipira: problematizações e oportunidades interpretativas da modernidade e urbanização no Mundo do Café (1852-1930) – a proposta do Cemumc. In: **Revista Brasileira de História**. São Paulo, ANPUH, vol.27, n.53, jan.-jun. 2007. p.91-122.

IPHAE. **Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul: Inventário das Estações 1874-1959**. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

LEFEBVRE, Henry. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2001.

PESAVENTO, Sandra. Um novo olhar sobre a cidade: a nova história cultural e as representações do urbano. In: MAUCH, Cláudia et. al. **Porto Alegre na virada do século 19**. Porto Alegre: Editora da Universidade/UFRGS, 1994, p.126-143.

POLLAK, Michel. Memória e Identidade Social. In: **Estudos Históricos**. Rio de Janeiro, vol. 5, n. 10, 1992, p.200-215.

POSSAS, Lidia Maria Vianna. **Mulheres, trens e trilhos: modernidade no sertão paulista**. São Paulo: EDUSC, 2001.