

UNIVERSIDADE FEDERAL DE PELOTAS
Instituto de Ciências Humanas
Departamento de Antropologia e Arqueologia
Curso de Antropologia



Trabalho de Conclusão de Curso

**NARRATIVAS SOBRE A ESTAÇÃO FÉRREA DE PELOTAS/RS: O
DESPERTAR DO SONHO DA MODERNIDADE**

EBERSON GARCIA VALADÃO

Pelotas, 2018

EBERSON GARCIA VALADÃO

**NARRATIVAS SOBRE A ESTAÇÃO FÉRREA DE PELOTAS/RS: O
DESPERTAR DO SONHO DA MODERNIDADE**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Departamento de Antropologia e Arqueologia da Universidade Federal de Pelotas como requisito parcial à obtenção do título de Bacharel em Antropologia – Linha de formação em Antropologia Social e Cultural.

Orientadora: Claudia Turra Magni

Pelotas, 2018

EBERSON GARCIA VALADÃO

**NARRATIVAS SOBRE A ESTAÇÃO FÉRREA DE PELOTAS/RS: O
DESPERTAR DO SONHO DA MODERNIDADE**

Trabalho de Conclusão de Curso aprovado, como requisito parcial à obtenção do título de Bacharel em Antropologia – Linha de formação em Antropologia Social e Cultural.

Data da defesa: 20/12/2018

Banca examinadora:

Prof.^a Dra. Claudia Turra Magni (Orientadora)
Doutora em Antropologia Social e Etnologia pela Ecole des Hautes Études en Sciences Sociales de Paris, França

Prof. Dr. Francisco Luiz Pereira da Silva Neto
Doutor em Antropologia Social pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul, UFRGS, Brasil

Prof.^a Dra. Adriane Luisa Rodolpho
Doutora em Antropologia Social e Etnologia pela Ecole des Hautes Études en Sciences Sociales de Paris, França

Dedico este trabalho ao Roney Goulart, o *Flaneur* do campo de pesquisa, pela amabilidade, entusiasmo e por compartilhar comigo suas experiências de vida.

AGRADECIMENTOS

Este trabalho é parte de uma construção maior, o que muitas vezes resulta oculto em etnografias. Ele não seria crível sem que a mão de minhas professoras e meus professores deste curso, amigas, amigos e demais companheiros antropólogos estivesse por trás. A todos de modo geral, meus agradecimentos.

Com alguns amigos, estabeleci uma troca de conhecimento mais intensa, sobre os dilemas e desafios da antropologia, da filosofia e do direito. Dentre eles, André Luiz Bonifácio, parceiro de horas a fio debatendo e enriquecendo os horizontes, e Marcos Vinícius Penteado foram pessoas que de algum modo se permitiram perder-se e se encontrar. Eles desconstruíram e construíram as suas e minhas jamais concluídas visões de mundo e saber, para enfim, no devaneio dos encontros e no entusiasmo das investidas de discussão sobre questões essencialmente humanas, possibilitarem meu crescimento pessoal e avanços no mais interessante e aberto, a meu ver, *lócus* de produção do conhecimento que representa a antropologia.

Agradeço a imensa sabedoria transmitida pela Prof.^a Dr.^a Cláudia Turra Magni, orientadora desta pesquisa, cujos ensinamentos em antropologia urbana, audiovisual e da imagem, assim como em matéria de pesquisa etnográfica, me conduziram ao bordejar com as teorias e tornaram possível esse trabalho.

Aos colaboradores e coautores desta pesquisa, Roney, Roceli, Roni, Beatriz, Gilberto e Lúcio, todo reconhecimento possível, pela doação de seus tempos e por partilharem suas vidas.

“E me parece que a glória da arquitetura é tornar presente não aquilo que não é mais, mas aquilo que foi através do que não é mais.”

(PAUL RICOEUR)

RESUMO

Considerando a degradação do sistema ferroviário brasileiro e o estado de ruína em que se encontrava o prédio da Estação Férrea de Pelotas/RS, sua revitalização com fins patrimoniais parece ter sido capaz de despertar atores sociais do sonho da Modernidade, vivido outrora. Com o objetivo de identificar e interpretar os desdobramentos desta revitalização, neste Trabalho de Conclusão de Curso em Antropologia, deparei-me com um significativo leque de abordagens possíveis, dentre elas, a narrativa da ressignificação e contestação quanto aos usos e desusos do trem na cidade e para além dela. Por meio da etnografia, busco discorrer sobre a importância do trem para a vida e integração de todo um *ethos cultural* específico na região, assim como o fato de sua precária utilização nos dias atuais ter sido capaz de desfigurar e desintegrar relações. Apesar de ter interagido com vários interlocutores ao longo do trabalho de campo, adotei uma proposta etnobiográfica, problematizando questões políticas, históricas, identitárias, de trabalho, trajetórias, visões de mundo, imaginário e categorias identificadoras de espaço, sob um prisma antropológico. Num primeiro momento, traço um panorama das opções metodológicas que fornecem suporte à pesquisa, inclusive quanto à perspectiva em que as imagens foram nela inseridas. Em seguida, numa abordagem do presente ao passado, através da figura do *flâneur* - personagem desenvolvido com base no Sr. Roney Goulart - trago sua narrativa arquitetural, com revelações, embebido nas incursões teóricas à Walter Benjamin e Paul Ricoeur. Mais do que dar voz a pessoas singulares, a pesquisa demonstra que muitas decisões centralizadas, como a quase monopolização dos meios de transporte no setor rodoviário, podem entrar em conflito com as formas locais pelas quais as pessoas organizam sua vida e se identificam com o espaço, sendo decisões totais que não enxergam ou não atentam aos pontos de vista locais.

Palavras-chave: trem; cidade; narrativa; arquitetura; patrimônio ferroviário.

ABSTRACT

Considering the degradation of the Brazilian railway system and the state of ruin in which the building was located at the Fiera Station in Pelotas, its revitalization for heritage purposes seems to have been able to awaken social actors from the dream of modernity once lived. In order to identify and interpret the ramifications of this revitalization, in this Work of Conclusion of an Anthology Course, I came across a significant range of possible approaches, among them, the narrative of resignification and contestation regarding the uses and desusos of the train in the city and beyond. Through ethnography, I try to talk about the importance of the train for life and the integration of a specific cultural ethos in the region, as well as the fact that its precarious use today has been able to disfigure and disintegrate relations. Although I interacted with several interlocutors throughout the field work, I adopted an ethnobiographic proposal, problematizing political, historical, identity, work, trajectories, world views, imaginary and space-identifying categories, under an anthropological prism. First, I outline the methodological options that support the research, including the perspective in which the images were inserted. Then, in an approach from the present to the past, through the figure of the flaneur - a character developed on the basis of Mr. Roney Goulart - I bring his architectural narrative, with revelations, embedded in theoretical incursions to Walter Benjamin and Paul Ricoeur. More than giving voice to natural persons, research shows that many centralized decisions, such as the near monopoly of transportation in the road sector, may conflict with the local ways in which people organize their life and identify with space, being total decisions that do not see or do not take into account the local points of view.

Keywords: train; city; narrative; architecture; railway assets.

Sumário

1. Introdução	10
1.1. Metodologia	12
2. Capítulo I – Relatos de tempo e espaço.....	25
2.1 Situando o campo de pesquisa na paisagem e no imaginário, a poética de uma cidade	25
2.2 Uma proposta etnobiográfica: Roney como personagem – o flaneur da paisagem.....	29
3. Capítulo II - Apontamentos históricos e o sonho da modernidade	
3.1 Aproximações históricas da estação férrea com a expansão decorrente da era capitalista – o desenrolar dos “tempos modernos” no espaço pelotense.....	38
3.2 O charque, o trem a indústria sob a mira do fetichismo da mercadoria, Paris vai a Pelotas no trilho da modernidade.....	46
3.3 Século XX – A queda da cidade – o declínio da indústria e do charque – as mudanças estratégicas em matéria de transportes.....	55
4. Capítulo III – A ruína da arquitetura da Estação Férrea	
4.1 A narrativa da arquitetura e o despertar do sonho da modernidade.....	60
5. Considerações finais	74
Referências bibliográficas.....	77

INTRODUÇÃO

As crises consequentes da deflagração de greve de caminhoneiros ocorridas no Brasil, no ano de 2018, abriram mais um espaço para reflexão, não só quanto às pautas deste movimento, ligadas a preços de pedágios, fretes e combustíveis, mas também quanto à conjuntura estratégica que o governo nacional foi conduzindo o país ao longo de décadas em matéria de opções de transportes para fruição de matéria-prima, produtos e comercializações em geral, inclusive no tocante aos meios alternativos de transporte de passageiros, públicos ou privados.

Certamente, sem muita precisão de embate retórico, nossas vias de minimizar problemas desse tipo foram esgueiradas paulatinamente por hábeis articuladores, que manipulando políticas de governo, concentraram os meios de transporte onde se encaixavam os interesses da indústria do capital produtor de maquinário automotivo e petrolífero, atentando, por conseguinte, aos interesses da classe dominante.

Nesse sentido, a quase total monopolização dos meios de escoamento de produtos, riquezas e pessoas pelas vias terrestres dadas pelas rodovias, extremamente dependentes do comércio sistemático de combustíveis fósseis é um problema de magnitude ampla, e como salientado, traz algumas reflexões, entre elas a seguinte: teria sido a secundarização ou quem sabe terceirização das ferrovias como opção de transportes uma estratégia racional e de real interesse das pessoas diretamente afetadas, no caso, a população nacional? Ou teria sido um caminhar, melhor, uma condução forçada de pessoas e interesses, não só econômicos, mas funcionais e estruturais, de modo silencioso, para o abismo e colapso das relações, puramente tornadas dependentes de uma estrutura arquitetada em grande parte fora das reais necessidades básicas das pessoas?

O imbricado jogo que a dependência dos transportes que basicamente se subsumem às rodovias e ao abastecimento por caminhões cargueiros,

carretas de transporte de combustível que abastecem toda uma rede de transportes de pessoas e coisas leva imperiosamente às questões como as ora levantadas. No decorrer da pesquisa, busco desenvolver o tema no âmbito da cidade de Pelotas, atrelando a questões particulares do desenrolar de alguns acontecimentos também do presente, mas que possuem suas raízes na memória cultural e arquitetural.

As questões particulares da greve de caminhoneiros, ora levantadas, vão ao encontro da questão relativa à sistemática monopolização dos meios de transporte nas rodovias e também diz respeito à revitalização do prédio da Estação Férrea na cidade de Pelotas, iniciada em 2008 e concluída em 2014.

Mais que dar voz à construção arquitetônica na paisagem, o reergue-la e o revigorar dos seus traços fez eclodir nos atores da pesquisa a ciência do sistemático desmantelamento econômico da cidade, das relações entre pessoas e regiões que a retirada do trem de passageiros e produtos ocasionou. Sem atentar às particularidades locais, a substituição do trem como evento governamental generalizante em prol do transporte rodoviário trouxe aos poucos, inúmeras consequências. Contudo, a pesquisa realizada com enfoques políticos no recolocar a Estação Férrea diante dos olhos, de modo ressuscitante de um tempo cultural remoto, demonstra que certos traços da cultura e da identidade local podem adormecer, mas permanecem vivos na memória e ideologia dos atores.

Mais que uma questão nacional, os meios transporte deveriam em tese referendar as particularidades locais, esse ponto será diretamente debatido nessa pesquisa.

Desse modo, não se trata de apenas polemizar um evento marcante na atualidade dado por uma greve dos caminhoneiros que afetou diretamente todos, mas de demonstrar o quanto uma questão subjacente, relacionada aos usos e desusos do trem em nosso país e mais marcadamente em âmbito local, pode estar no cerne de uma antiga reivindicação da cidade e de seu contexto arquitetônico.

Em suma, os pontos de problematização da pesquisa são, de um lado, relativo à revitalização da Estação Férrea de Pelotas e o ecoar das memórias e trajetórias da modernidade no espaço e no percurso de décadas; de outro lado, os atuais e históricos colapsos ocasionados pelo engessamento e monopolização dos meios de transporte no setor rodoviário, sob o prisma antropológico. Estas questões estão muito mais próximas uma do outra do que se imagina, e nesse viés, através da pesquisa de campo, tento como via de aproximação e não de esgotamento, chegar às vicissitudes de uma cidade em constante movimento cultural, que de outro modo, seriam impenetráveis.

Nesse intento, com o auxílio da etnobiografia, como experiência produzida no encontro etnográfico, almejo transitar em mundos, conhecendo pessoas particulares, com a ideia de que certamente se construíram e se constroem nos relacionamentos vividos, ao mesmo passo, interferindo e construindo modos de pensar e viver naqueles com quem interagem de alguma maneira (KOFES, 2015, p. 22).

Por mais sonhadora que seja a pretensão de buscar respostas tão profundas, por meio dos atores, bibliografias sobre o espaço e das inúmeras teorias da aventura antropológica, e por mais que seja necessário descer aos ditos fundadores da cidade, aos pontos interligados da espacialidade, às ideologias envolvendo a Estação Férrea e ao que ela representa para o agora, o antes e o depois da pesquisa, não consegui volver ao ponto de origem. Reconheço ter sido afetado pelo desejo de conhecer, sem a busca de verdades absolutas e totalizantes, mas parciais, acerca daquilo que a pesquisa pôde me revelar e fazer compreender no que tange ao imaginário e ao sonho da Modernidade, assim como de seu despertar.

1.1 Metodologia

Em se tratando de um Trabalho de Conclusão de Curso, a presente monografia teve relativamente longa duração, começando em idos de 2015. Realizei diversos encontros com os interlocutores, alguns com participação

mais direta, de frequente interação, outros mais indiretamente, com apenas alguns encontros, vindo a encerrar as incursões em campo em meados do ano de 2018.

Mais precisamente, dei início ao trabalho de campo em maio de 2015, fazendo-me presente nas proximidades da Estação Férrea de Pelotas, através de um projeto coletivo coordenado pela Profa. Dra. Cláudia Turra Magni (também orientadora desta monografia), em atenção a uma demanda da Secretaria Municipal de Cultura, com vista à implementação de um Memorial para o prédio recém revitalizado, após anos de abandono. Organizados em grupo de estudantes da Antropologia e da Museologia (graduação e mestrado), demos início à coleta de informações com base em conversas diretas com moradores da antiga vila ferroviária, depoimentos de ex-ferroviários e seus familiares ou mesmo com pessoas que de alguma forma haviam se relacionado com a ferrovia. Com um grupo de apoio, técnicos em filmagens, acadêmicos e profissionais com experiência em fotografia, disciplinados pelo olhar antropológico, registramos depoimento no próprio prédio da Estação Férrea, onde, posteriormente foram expostas essas mostras fílmicas e fotográficas.

Em paralelo, e com grande impulso decorrente dos trabalhos iniciados no MEF e dos enormes ensinamentos adquiridos em especial pelas cadeiras de Seminário de Antropologia Urbana II, Pesquisa Etnográfica e Antropologia Audiovisual e da Imagem, bem como a aplicação do conhecimento transmitido e disciplinado, sobretudo pelas cadeiras de Metodologia da Pesquisa e das de Teoria Antropológica (portanto, já com uma forma de ver o campo e os próprios dilemas da ciência antropológica), mergulhei no tema ferroviário com o propósito de realizar o Trabalho de Conclusão de Curso.

Foi assim que, com um passo inicial, me deixando levar de modo ainda desinteressado, sem um propósito específico de pesquisa, observando a paisagem, tornando-me disponível ao inesperado, caminhando ao redor da Estação Férrea, sentando-me próximo à beira dos trilhos, observando as pessoas que usam uma passarela sobre os mesmo, a qual faz a ligação da antiga vila ferroviária (no bairro Simões Lopes) ao centro da cidade, atentando

àqueles que caminham pela beira dos trilhos nos seus constantes itinerários e percursos de idas e vindas pela cidade. Busquei, assim, exercitar inicialmente a observação flutuante, que, conforme sua mentora, Colette Petonnet:

(...) consiste em permanecer vago, e disponível em toda a circunstância, em não mobilizar a atenção sobre um objeto preciso, mas em deixá-la “flutuar” de modo que as informações o penetrem sem filtro, sem *a priori*, até o momento em que pontos de referência, de convergências, apareçam e nos chegamos, então, a descobrir as regras subjacentes (PETONNET, 2008, p.102).

Foi numa dessas ocasiões que encontrei o Sr. Roney, numa via lateral à Estação Férrea, aguardando a passagem do trem que corta a cidade num determinado trecho. Pergunto-lhe se sabia sobre as pesquisas que estávamos realizando, se ele teria algo para nos contar. Em seguida, ele inicia uma narrativa tão rica em detalhes e conexões, em experiências, trajetórias de vida, que para este trabalho foi um verdadeiro presente do acaso, do estar flutuante, de modo que após alguns encontros com ele a pesquisa tomaria o rumo projetado, que é importante frisar, foi ditado pelo próprio campo de pesquisa. Assim, num momento inicial do trabalho de campo, conversei com outros atores que narraram suas memórias e trajetórias enquanto ex-ferroviários, envolvendo sobretudo questões ligadas ao trabalho e experiências correlacionadas, momentos de lazer, como futebol (questões abordadas por outros colegas em suas pesquisas – como irei referir adiante). Contudo, elegi como protagonista desta etnografia aquele que me permitiu flutuar. Petonnet, em seu ensaio sobre o cemitério Père-Lachaise em Paris, faz uma auto-crítica quando percebe ter-se deixado de flutuar, para ir em busca do padre, que se tornara seu interlocutor privilegiado, em meio aos outros *habitués*:

(...) uma dezena a guardar o tesouro, depositários da memória coletiva, verdadeiros profissionais da lembrança e da revivescência, submetendo o cemitério aos seus interrogatórios, perpetuando a aliança entre vivos e mortos. (...).

O pesquisador não tem, então, mais do que uma ideia: reencontrar o pequeno padre. Mas em sua visita seguinte ele entra deprimido, furioso consigo mesmo por ter transgredido as próprias ordens: ele não se deixou flutuar. Ele nada viu nem ouviu, perdido entre as tumbas, traído por sua memória, indisponível porque ele procurava o pequeno padre, que não apareceu. Todos os encontros no Père-Lachaise são de igual valor. Se nós queremos compreender a que serve esse cemitério, não podemos esperar por um informante privilegiado. (PETONNET, 2008, p.110).

Talvez, o querer reencontrar o ator da pesquisa como um interlocutor privilegiado não tenha a ver com tornar-se indisponível ao todo. Mantive-me aberto, conversando de modo não tão intenso com outros atores, tampouco atribuindo ao Sr. Roney a ideia de alguém autorizado a falar em nome de um grupo. Entretanto, percebi nele a possibilidade de desenvolver uma etnobiografia, fruto da experiência produzida no encontro etnográfico – ponto da metodologia que será retomado no capítulo I.

Como princípio teórico-metodológico, servi-me da etnografia, a qual “se formou dentro no âmbito de uma ciência específica, a antropologia cultural, e se desenvolveu em torno do conceito central de cultura” (LESSARD-HÉBERT; GOYETTE e BOUTIN, 2008, p.49), dentro do paradigma qualitativo de pesquisa.

Quando se trata de expressar a pesquisa, busquei objetivá-la dentro de uma proximidade com a narrativa dos atores, isto é, ver as coisas dentro do seu ponto de vista, a partir do encontro etnográfico, buscando manter o distanciamento necessário, pois:

(...) O que é importante é descobrir que diabos eles acham que estão fazendo.

Em um certo sentido, ninguém sabe isto tão bem quanto eles próprios; daí o desejo de nadar na corrente de suas experiências, e a ilusão posterior de que, de alguma forma, o fizemos.

[...]

(...) Em vez de tentar encaixar a experiência das outras culturas dentro da moldura desta nossa concepção, que o que a tão elogiada “empatia” acaba fazendo, para entender as concepções alheias é necessário que deixemos de lado nossa concepção, e busquemos ver as experiências dos outros com relação a sua própria concepção do “eu”. (GEERTZ, 1997, p. 89 – 91).

Tal como infere Geertz, nesta pesquisa, através da experiência do outro, não viso chegar a verdades absolutas das narrativas tomadas - o que mesmo foge às expectativas do encontro etnográfico -, mas sim chegar às concepções do seu “eu” como porta de acesso à cultura local, o que é feito, contudo, no entrecruzamento de narrativas e dados históricos que em si mesmos possuem a carga de inúmeras narrativas sobre a cultura local.

Mas é necessário ter-se em conta que meus propósitos, produto do encontro etnográfico (isto é, algo produzido em contexto e dentro da alteridade), estão ligados às questões relacionadas aos significados atribuídos à Estação Férrea, e o quanto eles podem revelar outros significados acerca da cultura local. Ainda, atento para a relevância do trem como objeto de satisfação das necessidades básicas dessa cultura (MALINOWSKI, 1978, p. 17-38), ou seja, o quanto ele se faz necessário, não só do ponto de vista político, mas também no que concerne às raízes e ecos deixados na cultura pela era da ferrovia, os quais reclamam a sua presença dentro da ideia de identidade e ligação intercultural.

De um modo geral, nesta pesquisa, ora procuro explorar a especificidade e os significados da Estação Férrea na cidade, ora transito por questões espaciais e arquiteturas mais abrangentes, ultrapassando em muitos casos as fronteiras políticas, que na visão antropológica, não passam de fronteiras simbólicas, indo do local ao regional e até mesmo a questões nacionais ou influências globais no espaço específico. Nos termos de Geertz (1997, p. 105), trata-se de um “bordejar dialético contínuo, entre o menor detalhe nos locais menores, e a mais global das estruturas globais, de tal forma que ambos possam ser observados simultaneamente”. Intento buscar complementaridade da visão das partes e do todo, tal como assevera o referido autor:

(...) Saltando continuamente de uma visão da totalidade através das várias partes que a compõem, para uma visão das partes através da totalidade que é a causa de sua existência, e vice-versa, como uma forma de moção intelectual perpétua, buscamos fazer com que uma seja a explicação para a outra. (ibidem).

Como já se pode perceber, através dos métodos etnográfico e etnobiográfico, viso aproximar-me do ponto de vista dos atores – nativos – (MALINOWSKI, 1978, p. 17-38). Para tanto, valho-me do *modus* compreensivo, de maneira que:

(...) entender a forma e a força da vida interior de nativos – para usar, mais uma vez, esta palavra perigosa – parece-se mais com compreender o sentido de um provérbio, captar uma alusão, entender uma piada – ou,

como sugeri acima – interpretar um poema, do que conseguir uma comunhão de espíritos (GEERTZ, 1997, p. 107).

Com o manuseio sistemático do diário de campo, também gravando as conversas e coletando imagens, tiradas por mim e de arquivos, procurei registrar as *visões, opiniões e expressões* dos atores, e, com um contato direto com os atores e com o ambiente de pesquisa, empreguei a técnica da observação participante, tal como proposta por Malinowski. Seu propósito é o de (...) compreender o ponto de vista do nativo, a sua relação com a vida, perceber sua visão de mundo, (MALINOWSKI, 1978, p. 36), levando a cabo as suas preocupações relacionadas com o lugar e objeto da pesquisa.

Aproximo-me desse propósito através de uma descrição densa dos dados etnográficos, valendo-me, desse modo, de uma postura interpretavista da cultura, ou seja, de modo de interpretação dos dados que Geertz define como essencialmente semiótico, sendo ela:

(...) sistemas entrelaçados de signos interpretáveis (o que eu chamaria de símbolos, ignorando as utilizações provinciais), a cultura não é um poder, algo ao qual podem ser atribuídos casualmente os acontecimentos sociais, os comportamentos, as instituições ou os processos; ela é um contexto, algo dentro do qual eles podem ser descritos de forma inteligível – isto é, descritos com densidade. (GEERTZ, 2013, p. 10)

O trabalho de campo, evidentemente, em se tratando de etnografia, leva por seu turno à árdua tarefa de objetivar a subjetividade, e, nesse passo, revelo que nascido e desenvolvido no contexto próprio da pesquisa, necessariamente perpasso pelo caminho de transformar aquilo que me é familiar em exótico, pois os caminhos percorridos agora com a lente da disciplina antropológica, me foram bem antes conhecidos enquanto cidadão. Agora, com graus de familiaridade e diferenciação bem mais amplos, pude observar, ouvir e perceber de modo treinado (DAMATTA, 1983, p. 143-173). Assim, *é preciso transformar o familiar no exótico (ou seja: é necessário questionar, como faz Velho, o que é familiar para poder situar os eventos, pessoas, categorias e elementos do nosso mundo diário à distância) (...)* (idem, p. 160).

Desse modo, por via de esclarecimento, sendo morador da cidade, situo-me de certo modo mais facilmente em campo, conheço em geral os locais apontados pelos nativos que sofreram transformações juntamente com a Estação Férrea, já que compreender as transformações que a atingiram implica conhecer uma série de transformações na cidade. Isso desloca o caráter de entrevistador e entrevistado para uma relação de conversação, e, nesse sentido, coloco-me na pesquisa como propõe La Plantine (1987, p. 170), explicitando a natureza da relação posta em jogo.

Contudo, a objetificação dos dados subjetivos, à distancia, necessita de um salutar afastamento, retirando a pesquisa do senso comum para levá-la aos termos epistemológicos da disciplina antropológica, assim:

(...) é necessário um desligamento emocional, já que a familiaridade do costume não foi obtida via intelecto, mas via coerção socializadora e, assim, veio do estômago para a cabeça. Em ambos os casos, porém, a mediação é realizada por um corpo de princípios-guias (as chamadas teorias antropológicas) e conduzida num labirinto de conflitos dramáticos que servem como pano de fundo para as anedotas antropológicas e para acentuar o toque romântico da nossa disciplina. Deste modo, se o meu *insight* está correto, é no processo de transformação mesmo que devemos cuidar de buscar a definição cada vez mais precisa dos *anthropological bues*. (DAMATTA, 1983, p.168)

Observando o familiar, para utilizar uma expressão de Gilberto Velho, baseio-me numa lógica sempre interpretativa, para expor contestações de relações poder (VELHO, 1997, p. 121-132). Ou seja, contextualizo quem dita a utilidade e finalidade da Estação Férrea e da ferrovia, o que está presente na narrativa dos atores sociais envolvidos na pesquisa, sobretudo, por vivermos numa sociedade em que as decisões que determinam ou se pretendem determinantes para a vida das pessoas, via de regra, vêm de cima, das decisões políticas, guiadas, por certo, pela lógica econômica de mercado.

A familiaridade em relação ao campo, pesquisando-a de dentro, a partir de sua interioridade, é entrelaçada pelo olhar etnográfico, através do qual, posso observá-lo prefigurado por meio da teoria que a disciplina dispõe..., (...) como objeto de investigação previamente constituído (OLIVEIRA, 2000, p. 17 - 35), portanto, com a sofisticação da capacidade de observação, mas tendo em

conta que, sem olvidar da indispensabilidade de conhecimento da teoria social, esta não deve prevalecer sobre dados etnográficos.

Mas não só o observar. O ouvir também, como faculdade que não se afasta deste, como complemento, possibilita, com o devido preparo, a eliminar todos os ruídos que pareçam insignificantes, isto é, que não façam nenhum sentido no corpus teórico de sua disciplina ou para o paradigma no interior do qual o pesquisador foi treinado (OLIVEIRA, 2000, p. 17 – 22).

Nos encontros que realizei ao longo da pesquisa com os atores envolvidos, procurei sempre estabelecer conversas dentro de uma relação dialógica, sabendo ouvir e observar e me fazendo também ser ouvido, como num diálogo entre pessoas que partilham visões e experiências, possibilitando aquilo que entendemos por encontro etnográfico (OLIVEIRA, 2000, p. 24), essa:

(...) relação dialógica – cujas consequências epistemológicas, todavia, não cabem aqui desenvolver – guarda pelo menos uma grande superioridade sobre os procedimentos tradicionais de entrevista. Faz que os horizontes semânticos em confronto – o do pesquisador e do nativo – abram-se um ao outro, de maneira que transforme um tal *confronto* em um verdadeiro “encontro etnográfico”. Cria um espaço semântico partilhado por ambos interlocutores, graças ao qual pode ocorrer aquela “fusão de horizontes” – como os hermeneutas chamariam esse espaço –, desde que o pesquisador tenha a habilidade de ouvir o nativo e por ele ser igualmente ouvido, encetando formalmente um diálogo entre “iguais”, sem receio de estar, assim, contaminando o discurso do nativo com elementos de seu próprio discurso. (OLIVEIRA, 2000, p. 24)

É assim que os dados de campo da pesquisa sistematizados, obtidos estando lá, no local da pesquisa, irão permitir ao momento do estando aqui, serem escritos, ou seja, inscritos no discurso etnográfico, realizando uma interpretação balizada pelo arcabouço teórico da disciplina antropológica, sendo também ato inter-influenciável (OLIVEIRA, 2000, p. 25 – 27), que no dizer de Roberto Cardoso de Oliveira, marca:

(...) O momento do escrever, marcada por uma interpretação *de e no* gabinete, faz que aqueles dados sofram uma “refração”, uma vez que todo esse processo de escrever, ou de *inscrever* as observações no discurso da disciplina, está contaminado pelo contexto do *being here* – a saber, pelas conversas de corredor e de restaurante, pelos debates realizados em

congressos, pela atividade docente, pela pesquisa de biblioteca ou *library fieldwork*, como, jocosamente, se costuma chamá-la, entre muitas outras atividades, enfim pelo ambiente acadêmico. (OLIVEIRA, 2000, p. 27)

Portanto, na textualização etnográfica, tenho em conta o quanto tais questões relacionadas ao olhar, ouvir e escrever estão presentes, e, sendo um trabalho que prioriza um tema, por meio do qual toda a sociedade pelotense de modo direto ou indireto, bem como sua cultura, está sendo descrita, analisada e interpretada, não significando isto querer produzir totalidades, mas uma ideia dessa sociedade, seus sonhos, visões de mundo e modos de identificação com o local, e da internalização e projeção da modernidade refletida nos atores da pesquisa dada pelos seus símbolos arquitetônicos, a Estação Férrea e o trem, como capazes de revelar traços da cultura que os ultrapassam seus limites físicos, sendo que (...) essa visão holística, todavia, não significa retratar a totalidade de uma cultura, mas somente ter em conta que a cultura, sendo totalizadora, mesmo que parcialmente descrita, sempre deve ser tomada por referência (OLIVEIRA, 2000, p. 29).

Ainda que venha me referindo aos atores dessa pesquisa, incluindo todos aqueles com quem conversei e interagi, como ressaltado anteriormente, tomei como estratégia acompanhar os trajetos e tomar relatos de vida do Sr. Roney, sejam eles atrelados ou não ao trem e Estação Férrea. Percebo que sua perspectiva estava sempre, de certo modo, atrelada a questões políticas e e questões mais amplas, como a cidade e a região, o trabalho, o transporte, o lazer, a qualidade de vida, os deslocamentos, a integração, a economia, dentre outros. Isso me encaminhou a um olhar etnográfico *de perto e de dentro*, analisando o contexto através arranjos dos próprios atores sociais envolvidos (MAGNANI, 2002, p.18):

A simples estratégia de acompanhar um desses “indivíduos” em seus trajetos habituais revelaria um mapa de deslocamentos pontuado por contatos significativos, em contextos tão variados como o do trabalho, do lazer, das práticas religiosas, associativas etc. É neste plano que entra a perspectiva *de perto e de dentro*, capaz de apreender os padrões do comportamento, não de indivíduos atomizados, mas dos múltiplos, variados e heterogêneos conjuntos de atores sociais cuja vida cotidiana transcorre na paisagem da cidade e depende de seus equipamentos.
(...)

Em todo caso, em vez de olhar de *passagem*, cujo fio condutor são as escolhas e o trajeto do próprio pesquisador, o que se propõe é um olhar *de perto e de dentro*, mas a partir dos *arranjos* dos próprios atores sociais, ou seja, como eles se avêm para transitar pela cidade, usufruir seus serviços, utilizar seus equipamentos, estabelecer encontros e trocas nas mais diferentes esferas – religiosidade, trabalho, lazer, cultura, participação política ou associativa etc.

Esta estratégia supõe um investimento em ambos os pólos da relação: de um lado sobre os atores sociais, o grupo e a prática que estão sendo estudados e, de outro, a paisagem em que essa prática se desenvolve, entendida não como mero cenário, mas parte constitutiva do recorte de análise. (...). (idem. p. 17-18)

Ainda que o recorte da pesquisa esteja atrelado a um lugar específico na paisagem, a Estação Férrea, e, por conseguinte, à ferrovia, as narrativas, como referido, me remeteram a questões que extrapolaram mesmo os limites administrativos de Pelotas. São relatos sobre a região e o país como um todo. Assim, as limitações espaciais cedem passo a partir do momento em que é preciso trazer algumas totalidades ao trabalho, visto que fornecem a chave para compreensão de visões locais. Tendo em mente que isso, (...) Não se trata, evidentemente, daquela totalidade que evoca um todo orgânico, funcional, sem conflitos, tampouco se trata de uma totalidade que coincide, no caso da cidade, com seus limites político-administrativos: (...) (MAGNANI, 2002, p. 18 – 19). Nesse sentido, a totalidade a que me refiro é aquela tecida pelos atores da pesquisa e captada pelo olhar etnográfico (idem, p. 20).

No processo de desenvolvimento da pesquisa, as imagens tiveram o propósito de enriquecer a etnografia. Sirvo-me delas como ponte para descobrir, revelar e entender o universo simbólico que as narrativas iam me despertando (GURAN 1997, p. 71 – 75) e que demonstram meu envolvimento com o *flâneur*, Sr. Roney, protagonista desta trama narrativa.

De outro ponto, essas imagens também contribuem para revelar o contexto arquitetural que envolve parte do universo empírico pesquisado. Acredito que, por si sós, elas sejam capazes de remeter ao plano simbólico da cidade que se define como a Princesa do Sul com riqueza destacada na paisagem, representada pelas suas construções. Assim, as imagens se associam à narrativa produzida no encontro, se tornando objeto de reflexão e

análise de contextos e situações, evocando experiências, empatia e intersubjetividade. Segundo Sylvia Novaes:

A fotografia tem, a meu ver, uma certa associação com a narrativa de que tão bem fala Walter Benjamin. (...)

Diria que tanto a fotografia como a narrativa tem esta capacidade (que não é dada ao texto acadêmico ou à informação jornalística) de acolher a experiência de quem contempla e ouve. Acolhimento que desperta em quem ouve ou contempla novas reflexões sobre suas próprias experiências. Por acolhimento da fotografia quero dizer que ela é suficientemente “aberta” para que o observador possa mergulhar em seu interior e, paradoxalmente, perceber em si mesmo o que a foto desperta. (...). (NOVAES, 2014, p. 59)

Nesse passo, as fotografias postas na pesquisa, contribuem, pela sua própria agência, pertencendo ao mundo da magia, para forçar a uma forma diferente de olhar o universo da pesquisa, diferenciando-se de outros métodos de pesquisa e permitindo, assim, captar dados que, por outro meio, poderiam não ser alcançados (GURAN, 1997, p. 73). De acordo com o referido fotógrafo e antropólogo, os dados fotográficos:

(...) podem ser úteis mesmo quando não nos é possível enquadrá-lo no contexto lógico do discurso científico. Ainda que estas informações restem a nível de simples impressões, elas podem ajudar a emergir algumas pistas que permitirão uma melhor compreensão da realidade estudada (Cf. Oliver de Sardan, 1987 e 1995_apud GURAN 1997, p. 73).

Outras imagens, extraídas de arquivos públicos e particulares, servem como encenação da reflexão antropológica, uma ilustração interpretativa, colocando em evidência aspectos aferidos a partir da narrativa dos atores (GURAN, 1997, p. 76), e das minhas próprias experiências com eles e com o campo, dentre elas o engajamento junto à pesquisa do Memorial da Estação Férrea.

É importante frisar que as imagens nunca são produto exclusivo do pesquisador, já que, enquadradas dentro de uma narrativa, revelam “estórias” que ultrapassam narrativas de viagens de trem (MACDOUGALL, 1997, p. 99-102), pois o narrador põe em mim, de alguma forma, não só a esperança de revelar uma narrativa sobre a questão da Estação Férrea e do trem. Elas também podem evidenciar questões relativas à cidade, podem comunicar

visões outras sobre a realidade e até contestá-la. Enquanto produto de experiências partilhadas, podem ser vistas (...) como um trabalho composto, um cruzamento de perspectivas culturais. (...) (idem, p. 103).

Tal panorama se circunscreve dentro da ideia de que a pesquisa etnográfica não envolve uma neutralidade e imparcialidade, mas é algo que se desenvolve dentro de uma negociação construtiva envolvendo ao menos dois – e muitas vezes mais – sujeitos conscientes e politicamente significativos (CLIFFORD, 2008, p. 41 – 42).

A pesquisa, nesse sentido, resulta de uma proposta de estabelecimento de uma relação dialógica dada no encontro com o ator, tendo em conta que diante da textualização, ela permanece como representação do diálogo (CLIFFORD, 2008, p. 43-44), já que:

O modelo do diálogo ressalta precisamente aqueles elementos discursivos – circunstanciais e intersubjetivos – que Ricoeur teve de excluir de seu modelo de texto. Mas se a autoridade interpretativa está baseada na exclusão do diálogo, o inverso também é verdadeiro: uma autoridade puramente dialógica reprimiria o fato inescapável da textualização. Enquanto as etnografias articuladas como encontros entre dois indivíduos podem com sucesso dramatizar o dar-e-receber intersubjetivo do trabalho de campo e introduzem um contraponto de vozes autorais, elas permanecem como *representações* do diálogo. (idem)

O texto que segue a esta introdução está estruturado em três capítulos. No primeiro, apresento questões ligadas ao tempo e espaço, situando o campo de pesquisa na paisagem e no imaginário, passando a descrever em seguida, a proposta etnobiográfica, desenvolvida com o Sr. Roney. Baseado em Kofes (2015), acredito que, através das suas experiências de vida, em nosso encontro etnográfico e dialógico, pude ter acesso à cultura relacionada à ferrovia.

Adiante passo segundo capítulo referindo as aproximações históricas relativas ao *locus* da pesquisa, analisando a partir das narrativas e opções teóricas, os sonhos da modernidade vividos pela cidade a partir de questões atreladas à ferrovia.

No terceiro e último capítulo, trago a narrativa sobre a Estação Férrea e as implicações de sua revitalização no imaginário dos atores. Interpretando os sonhos da modernidade de outrora, pretendo chegar ao despertar desses sonhos no presente.

Por fim, seguirão algumas implicações políticas da pesquisa, quanto às opções administrativas em matéria de transportes, relacionadas ao trem e usos do espaço e entorno da Estação Férrea de Pelotas, enquanto uma *mancha* (MAGNANI, 2002, p.23) e suas trajetórias.

|

da Gestão da Mobilidade Urbana do Município. Atualmente, desde a reinauguração, no final de 2014, foi alocado no prédio o Programa Estadual de Defesa do Consumidor, o Centro de Referência em Saúde do Trabalhador, bem como o Instituto Histórico e Geográfico de Pelotas, sendo o saguão destinado a abrigar o Memorial da Estação Férrea.

A pesquisa coletiva visando obter material para a instalação do Memorial da Estação Férrea – MEF, foi realizada em 2015 sob coordenação da Prof.^a Dr.^a Cláudia Turra Magni, em atenção a uma demanda da Secretaria Municipal de Cultura. Com apoio do Laboratório de Ensino, Pesquisa e Produção da Imagem e do Som – LEPPAIS, foi realizada por alunos dos Cursos de Antropologia e de Museologia da UFPel, equipe da qual tive a honra de participar. Dentre seus produtos estão um vídeo etnográfico, intitulado *Vida nos Trilhos*, ensaios fotográficos e um Museu de Rua¹. Como explicado inicialmente, foi nesse contexto coletivo que dei início a presente monografia.

Cabe destacar que, em paralelo, outros acadêmicos também desenvolveram suas pesquisas, sob a orientação da mesma docente. Uma delas é o excelente Trabalho de Conclusão de Curso em Ciências Sociais, de Guillermo Stefano Rosa Gómez, com o título CIDADE, TRABALHO E NARRATIVA: Etnografia Urbana com Ferroviários Aposentados em Pelotas (RS) Pesquisando junto aos ferroviários aposentados, ele enfocou assuntos como narrativas de trabalho, comportamentos e relações hierárquicas, visando conhecer o *ethos* do trabalho ferroviário, abordando ainda, a questão das jocosidades, dos apelidos utilizados entre os ferroviários, os quais marcam relações de poder, situações hierárquicas subvertidas por essas práticas, demonstrando como os atores se reconhecem e criam identidade, assunto que também é explorado no artigo Entre “Tucos” e “Bochas”: A potência fabulatória dos apelidos de ferroviários aposentados na cidade de Pelotas/RS².

¹ Disponíveis em: “<https://leppais.wordpress.com/producoes/videos-fotos-outros/>”.

² GÓMEZ, Guillermo Stefano Rosa; MAGNI, Claudia Turra. Entre “Tucos” e “Bochas”: A potência fabulatória dos apelidos de ferroviários aposentados na cidade de Pelotas/RS. *Sociabilidades Urbana – Revista de Antropologia e Sociologia*, v.1, n. 1, p. 101-116, março de 2017. ISSN 2526-4702.

Esta pesquisa dialoga com o trabalho de Guillermo, sobretudo em questões relacionadas à narratividade e com a questão da categoria de *mancha* (MAGNANI 2002, p. 22), dentro da qual se inserem áreas ao redor da Estação Férrea (GÓMEZ, 2015, p. 27).

Outra pesquisa de relevo que teve impulso a partir do Memorial da Estação Férrea foi a desenvolvida por Andressa Porto Pereira, com quem partilhei o trabalho de campo em algumas ocasiões. Seu empenho culminou na dissertação de Mestrado defendida em 2017 com o título *Sonoridades do Trem na cidade de Pelotas-RS: Percepções e Significados*³.

Na referida pesquisa, Andressa também coloca a narrativa do Sr. Roney como parte integrante do trabalho, trazendo pontos como a visão dele sobre a importância da ferrovia e do trem para a cidade e região. Aborda ainda passagens de sua vida e seus hábitos (PERERIRA, 2017, p. 32 – 36), pontos que guardam íntima conexão com a presente pesquisa.

Para melhor entender a trama cultural que a revitalização arquitetônica da Estação Férrea implica será preciso mergulhar nos sonhos vividos por Pelotas no século XIX, interpretando os signos da modernidade na paisagem. Estes foram introjetados no mundo a partir da França enquanto a capital do século XIX, e que na espacialidade da cidade o foram com grande força, como consequência da abundante riqueza decorrente da exploração saladeril (charque), a ponto de mudar a forma com que os atores citadinos passaram a vê-la e idealizá-la, sobretudo a partir de manifestações arquitetônicas, que falam por si só. Esses aspectos passaram a viver dentro de certa atemporalidade - real ou imaginária, não importa - pois os atores desta pesquisa, como se verá, são os senhores do próprio tempo, demonstrando eles que o ato de recolocar alguns traços da arquitetura de volta na paisagem, tal como efetivamente aconteceu com a Estação Férrea, pode fazer despertar o

³ PEREIRA, Andressa Porto. *Sonoridades do trem na cidade de Pelotas-RS; percepções e significados*. Dissertação de Mestrado. Dr^a Claudia Turra Magni, orientadora; Dr. Mario de Souza Maia, Coorientação, Programa de Pós-Graduação em Antropologia, Instituto de Ciências Humanas, Universidade Federal de Pelotas: 2017.

sonho da modernidade dos séculos XX e XXI vivido pela cidade (BOLLE, 1994, p. 60).

A Estação Férrea enquanto um lugar de passagem é representativa da modernidade e, por meio das narrativas dos atores sociais em relação a ela, foi possível adentrar os sonhos coletivos e a mitologia da cidade, como infere Bolle:

O sonho da modernidade – ancorado nas passagens, cujos últimos vestígios Benjamin, em meados dos anos 1920, ainda pôde testemunhar – leva o sujeito de volta até a época dos pais e avós, transpondo o limiar do século XX para o século XIX, e de lá, através da imagem do “embrião”, até os tempos arcaicos de uma mítica proto-histórica. O sonho se torna modelo da mitologia moderna, na medida em que Benjamin analisa os “sonhos da coletividade. (BOLLE, 1994, p. 63)

No dia 18/08/2017, dando sequência às minhas pesquisas, fui até ao prédio da antiga Estação de Férrea de Pelotas. A tarde se encaminhava para o crepúsculo. Chegando lá, percebo certo movimento de pessoas, algum evento estava por acontecer em breve. Vou ao encontro de um senhor bem trajado que me olhou de caderneta em mãos e me cumprimentou. Pergunto a ele o que ocorreria na ocasião. Respondendo com um ar amistoso e de aparente animação, disse-me que haveria uma palestra sobre a ferrovia. Ele se chama Gilberto e logo me diz ser o atual presidente do Instituto Histórico e Geográfico de Pelotas. Então lhe informo que estou realizando uma pesquisa sobre a Estação Férrea de Pelotas, e mostrando-se contente com o que dissera, começamos um diálogo. Inicialmente, desvia o assunto de meu interesse maior e passa ao relato de suas pesquisas enquanto professor de Agronomia da UFPel (Universidade Federal de Pelotas). Permaneço silente e atento, mas logo somos interrompidos com a chegada de algumas senhoras de seu círculo social. Em meio às cerca de 50 pessoas estão ali para prestigiar a palestra tomo assento e observo a sua narrativa. No seu dizer:

“[...] as viagens de trens eram um acontecimento, as pessoas se preparavam espiritualmente e fisicamente pra aquilo, pra aquele acontecimento...[...]. Bom, do início de 1874 até o declínio em 1996 quando aconteceu a última viagem Porto Alegre a Uruguaiana no trem de passageiros né, deixa um rastro de saudades né, esse contrato foi

encerrado né e as empresas, tanto as inglesas como as americanas né, que também investiram muito aqui, eles, o governo estimulando o transporte rodoviário, aí vem as políticas governamentais pra, digamos assim favorecer alguns setores né, nos tínhamos é o petróleo é nosso, então o que se fez, transporte rodoviário, vamos gastar esse petróleo em transporte rodoviário, vamos botar caminhões a rodar, a gastar o petróleo, por outro lado, as companhias que fabricavam as peças para os grandes motores que tracionavam, os grandes pneus, todas as estruturas para o transporte rodoviário, começaram a investir nisso fortemente, quando começam a investir fortemente no transporte rodoviário começa a retroceder o ferroviário.” (Gilberto, 18/08/2017)

2.2 Uma proposta etnobiográfica: Sr. Roney como personagem – o *Flaneur* da paisagem



Fotos: Mauro Bruschi, 2015.

Há quem ache ordem no caos urbano, na sobreposição de construções do agora entre as de outrora, onde, à primeira vista, num vago olhar, pode se ter a impressão de não passarem de um emaranhado desconexo.

As antigas construções da cidade de Pelotas-RS, muitas adormecidas na paisagem, refletem a passagem de um promissor desenvolvimento econômico, em grande parte devido à importância que o charque ocupava no mercado e a sua grande produção local, de outra parte, como advento da

revolução industrial que se espalhou pelo mundo. No entanto, com o declínio do charque e da indústria no ambiente, as construções foram perdendo a função que as impulsionava, seguindo lentamente o passo do esquecimento, ruindo na paisagem.

Mas por detrás do olhar e da narrativa de um *Flaneur*, que nos conduzirá pela aventura de conhecer a cidade, com um modo de sentir o espaço aparentemente descompromissado, surge uma teia infindável de eventos, situações e acontecimentos pretéritos e presentes que, como veremos, dão vida às construções que ruíram por muito tempo ou que ainda continuam a ruir. Apresentam entre elas uma intensa conexão, muito mais interligadas do que se pode imaginar, muito embora não as descreva, ou melhor, narre-as tudo por uma lógica linear e totalizante.

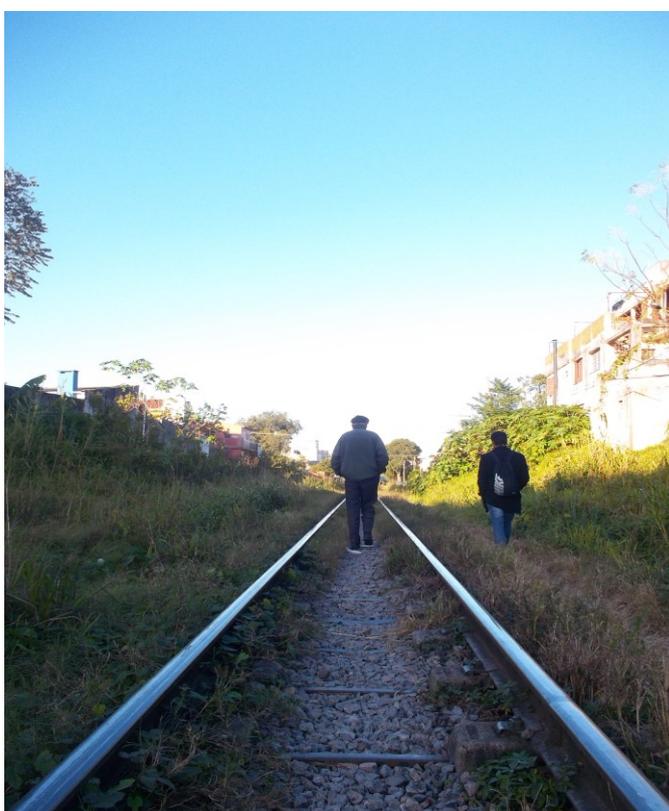
Logo de início, reparo a presença de algumas representações sociais coletivas (DURKHEIM, 2004), que transparecem nitidamente pela forma como a cidade e o *lócus* dessa pesquisa – a antiga estação férrea - me é apresentado. Há uma internalização no modo de representa-la que remete à ideia de modos de vida, pertencimento e identidade a um núcleo com certa aura envolvendo a cidade e os atores dessa pesquisa. Essas representações coletivas somente poderiam ser adquiridas ao longo de suas trajetórias pelo espaço urbano em questão, algo que os alcança ainda que inconscientemente, à coerção socializadora, tal como inferiu Durkheim:

“[...] não há reino na natureza que não dependa de outros reinos; nada portanto seria mais absurdo do que erigir a vida psíquica em uma espécie de absoluto que não viria de nenhuma parte e que não se associaria ao resto do universo.

[...]

Ora, quando dissemos em outro lugar que os fatos sociais são, num sentido, independentes dos indivíduos e exteriores às consciências individuais, só fizemos por afirmar, do reino social, o que acabamos de estabelecer a respeito do reino psíquico. A sociedade tem por substrato o conjunto dos indivíduos associados.” (DURKHEIM, 2004, p. 32-33).

Situando-me na pesquisa, estou em meio a prédios, construções urbanas que outrora tinham destinação muito diversa das que atualmente são submetidas pelo avanço dos novos tempos, ou, na maioria dos casos, prédios sem qualquer destinação, figurando na paisagem urbana como grandes fantasmas estáticos. É nesse espaço que encontro um homem vagante, caminhando com passos nem tão apressados, experimentando o sabor dos ventos, com as mãos presas uma na outra nas costas, observando com minúcia cada detalhe da fachada das casas e prédios. O itinerário das pessoas, as conhece em muitos casos, sabe dos antigos e novos ofícios que ocupam os espaços, os velhos e quiçá os novos moradores das residências do



seu variável percurso diário pela cidade, seu palco por excelência.

Conhecido como o *flaneur* na Obra das Passagens de Walter Benjamin (BOLLE, 1994), com trajes apropriados à época de ouro da cidade, educação refinada e cultuador de hábitos pitorescos, o Sr. Roney Goulart⁴ me conduz, enquanto coautor e

intérprete, pela épica jornada de compreender, em parte, o que reproduzem as construções decorrentes da era moderna na cidade de Pelotas-RS. Toma como ponto de partida ou epicentro do desdobrar dos eventos, a antiga Estação Férrea da cidade e o trilho do trem que interligava a cidade à região, bem como o bonde, que por sua vez interligava a cidade as suas regiões distritais.

⁴ Foto: Andressa Porto Pereira, 2016.

O encontro com o *Flaneur* foi como desses que logo de pronto, sem muito esforço, estabelece-se por uma confiança mútua. Eu fluuava no campo, pensando em que surpresas ele poderia me revelar, que nortes me forneceria, que instigações iria me despertar, se seria difícil encontrar pessoas para estabelecer um diálogo, onde a minha presença de pesquisador não se colocasse como uma barreira à narrativa dos atores.

Com Roney, partilho de certo modo gostos e visões, por certo, em grau mais elevado, nos colocamos como amantes da cultura. Com ele, caminhei pelas ruas do entorno da Estação Férrea e tive muitos encontros em sua casa. Ele tem o hábito de sair para almoçar todos os dias no restaurante popular da cidade, sem muita pressa. Vai observando os acontecimentos que envolvem a cidade do seu itinerário.

No caminhar, observando seus passos e ouvindo-o atentamente, pude perceber a riqueza de detalhes que sua narrativa me revelava sobre o trem, a Estação Férrea, a cidade e região. Mora de aluguel, em um quitinete nos fundos de outra de casa, em uma rua de frente ao canal Santa Bárbara, bem próximo aos trilhos do trem no bairro Simões Lopes, fundos da Estação Férrea. A casa é bem simples, uma única peça com aproximadamente dois metros e meio de largura e quatro de comprimento e um banheiro ao fundo, com disposição organizada da ampla quantidade de revistas, fanzines, livros, discos, alguns em uma prateleira e outros em caixas no chão, aos pés da cama de solteiro.

Suas histórias de vida vinham por certas vezes entrecortadas com outras narrativas. Nasceu em meio a campanha, na divisa entre os municípios de Herval-RS e Piratini-RS, em uma localidade conhecida como Desvio Herval. Em referência a uma Estação Ferroviária no Município de Herval-RS, região interiorana do Estado do RS, narra as trajetórias de seus familiares, de Pedro Osório até sua casa, pela linha do trem. Quanto à ausência do trem na atualidade, substituído pelo modelo rodoviário (GÓMEZ, 2015), fala que isto provocou o êxodo rural e desmantelamento de redes de relações: “a ferrovia era vida, era a vida daquele pessoal ali”, de modo que seu declínio estancou o

crescimento de pequenos e grandes municípios do Estado(RS). Mas de lá para cá, já havia morado em muitas cidades do Estado (em Caxias do Sul, Passo Fundo, Santa Maria, Rio Grande e outras), sendo que com seus atuais 68 anos de idade, já morou em 25 cidades (PEREIRA, 2017, p. 32), inclusive em Taquarembó, no Uruguai, “a terra natal de Carlos Gardel... o cantor mais completo que o mundo já viu... gerado no Uruguai em Taquarembó, nascido em Toulouse, na França e criado em Buenos Aires na Argentina....” Aproveitando a referência aos hermanos, conclui, “... o Uruguai tem muito mais ferrovias que o Brasil, bah não tem nem comparação!” afirma, ressaltando seu encanto pela cidade Bagé, das cidades que mais gostou de morar. Contudo, a maior parte de sua vida, se desenrolou na cidade de Pelotas – RS.

Percebo da sua narrativa, que a partir de seus movimentos, seus trajetos e percursos de vida, o ator está relatando o descobrir-caminho, mapeando, sem base em um esquema estrutural pré-existente, uma mapa, que lhe ofereça as possibilidades de deslocamento, mas como um ambiente conhecido pelo próprio movimento (INGOLD, 2005, p. 91), e, nesse sentido, o mapear se dá dentro de um contexto dialógico ou narrativo (idem, p. 94). Tim Ingold infere que:

(...) Mesmo nas sociedades ocidentais contemporâneas, cujos habitantes são crivados diariamente com imagens baseadas nas geometrias cartográficas de projeção plana – onde eles moram, como coloca Woods, “imersos em mapas no mundo” (1992: 34) – pessoas continuam a descrever seu ambiente, para eles mesmos e para outros, retraçando trilhas de movimento que costumam seguir nele ao invés de dar para cada um de seus elementos uma posição fixa no espaço. (...). (idem, 2005, p. 95).

Como a Estação Férrea e o trem estão no centro do diálogo, minha suposição é de que, pela a narrativa, o *flaneur* remonta a outros lugares que estavam interligados e que eram acessíveis pela via férrea e pelo caminhar ao lado dos trilhos, como rota descobrir-caminho, de como chegar até ela ou dela a outros lugares:

Para aqueles que conhecem um território, em resumo, as respostas de tais perguntas básicas como “Onde estou?” e “Em que direção devo ir?” são encontradas nas narrativas de movimento de passado. É nesse sentido que, como notado anteriormente, descobrir caminho e mapear se tornam uma

coisa só: seguir uma trilha é também retrair seus passos, ou os passos de seus ancestrais. (...). Em descobrir-caminho comum, ao contrário, todo lugar guarda dentro de si lembranças de chegadas e partidas anteriores, assim como expectativas de como uma pessoa pode chegar até ele, ou de como chegar a outros lugares a partir dele. Assim, lugares envolvem a passagem do tempo: não são do passado, nem do presente, e nem do futuro, mas todos os três unidos num só. Eternamente gerados pelas idas e vindas de seus habitantes, figuram não como posições no espaço, mas como vórtices específicos numa corrente de movimento, de inúmeras jornadas realmente efetuadas. (INGOLD, 2005, p. 101)

O *Flaneur*, com refinado gosto literário, afirmou: “eu gostava e gosto de ler, aprendi línguas sozinho”. Assim, aprendeu italiano, espanhol, francês e inglês, mas detestava estar preso em escolas. Só frequentou esses ambientes para *agradar o pessoal de casa*, mas argumentou que a cultura que possuía era rara; cultivava o hábito de ouvir discos e gostava muito de vinho. Em um determinado momento me contou que não vinha ouvindo os discos que tinha por faltar-lhe o aparelho toca-discos. Foi então que, como prometido, no encontro posterior levei meu aparelho toca-discos e lhe dei de presente, junto com uma garrafa de vinho. Havia já, a esse ponto, de certo modo me solidarizado com a sua dificuldade em obter novos bens, o que me era visível.

Como dito anteriormente, a narrativa do ator social em destaque, conduz a uma dimensão onde o que parece arbitrário no desenrolar do tempo, isto é, dos acontecimentos por ele apresentados, no seu esquema construído mentalmente, não se desenvolve de modo linear, mas está interligado. Para se chegar à lógica de tais acontecimentos, foi melhor deixar-me ser levado pelo modo de pensar do narrador, caminhando em sintonia na sua perspectiva, flutuante, própria do seu quadro mental, que acabou por tornar muito mais claro o meio, ou seja, o espaço e o tempo, se assim, os deixasse na descontinuidade com que foram postos, o que, ao fim e ao cabo, desaguou de forma entrelaçada no presente fantasmagórico que tentarei descrever.

Em suas palavras:

O movimento dos armazéns aqui era extraordinário, cansei de ver chegar um comboio cheio de, por exemplo, sacos e mais sacos de arroz, de produtos agrícolas e isso dava movimento pro pessoal mais pobre, não tinha emprego, então era uma espécie de, como é que se chama... estivador, então eles ajudavam no descarregamento e já ganhava o dia né.

Havia uma firma também muito grande na esquina (referência a esquina próxima a Estação ferroviária) que negociava com bananas, eu não recordei mais o nome dela.

Aqui onde hoje é a tornearia, bem na esquina da Saldanha Marinho com Dom Pedro II, ali havia uma oficina grande, um depósito, com grande quantidade de frutas, bananas, 1950, início dos anos 60, o pessoal não conseguia nada, ainda conseguia umas bananas de graça, isso dava uma força. Havia um armazém da estrada de ferro que ainda existe à esquerda, passando a Estação à esquerda, sempre cheio de sacos e mais sacos de produtos agrícolas, arroz.

Charque tenho a impressão que ia direto lá pro porto, estrada de ferro levava direto lá pro porto. Passava nas firmas muito conhecidas, Leal Santos, Naoli...Naoli, Fábrica Nacional de Óleos e Linhaça, hoje onde é umas casas populares. Isso era muito importante.

Havia um Rio, o Rio Santa Bárbara, arroio Santa Bárbara, tem uma ponte grande, o trem passava por ali, onde ele carregava e descarregava um monte de coisas. Isso nos anos 50 e 60 ainda. Na década de 60 eu nasci também.

Isso era o meio mais importante que tinha de transporte que passava aqui, realmente a riqueza da região passava pela rodovia. Quando a ferrovia fracassou nos anos oitenta e noventa a região em geral também andou pra trás economicamente, o transporte rodoviário é muito caro, muito caro, muito caro. Esse aqui é seguro, é barato e limpo.

Sempre, sempre, sempre, a estrada de ferro, sempre, sempre. Esse que era o grande movimento dessa região, e de Pelotas também, tu vê a estrada de ferro vinha de 1884 até mil novecentos e setenta e tanto era o principal meio de transporte, não se precisava importar o que se importa aí dos Estados Unidos e da Europa aí. (Roney, entrevista em 08/05/2015).

Este tipo de representação do mundo, quer venha a se referir às construções em si, aos espaços em que se encontram e o *habitus* de trabalho, quer evoquem o comércio e as pessoas que neles vivenciavam, dos quais faz ou possa ter feito parte o narrador, precisa passar, antes de prosseguir, com a quebra de um paradigma na tomada de narrativas biográficas no contexto de uma etnografia. De acordo com Kofes (2015, p.21), “para Boas, quando o antropólogo quer compreender as reações individuais às normas culturais, a observação do que fazem e dizem é o método adequado. A distinção entre observar e ouvir narrativas, no trecho acima citado, aparece como distinção entre memória e fato”.

Na citação referida pela autora, Boas diz que, em verdade, tais narrativas não tratam de fatos, mas de memórias afetadas pelo impulso momentâneo do narrador (BOAS, 1943, p. 334, *apud* KOFES, 2015, p. 21, tradução livre).

No entanto, o que pretendo tomar como narrativas biográficas, são expressões particulares que se dão a partir relacionamentos, que de igual modo influenciam as pessoas participantes da interação (STRATHERN, 1996 e 2014 *apud* KOFES, 2015, p. 22).

Desse modo, me perfilo à ideia de que as narrativas biográficas são decorrentes da experiência vivida pelos atores, tendo um valor para a antropologia que ultrapassa a de meros documentos ou de depoimentos individuais. Nesse sentido, a expressão *experiência* dos atores, contém “relações, conexões, movimentos de vida, experiência social e reflexão dos próprios sujeitos, conteria a expressão da experiência que não prescinde da sua expressão narrativa” (KOFES, 2015, p.35) e pode revelar a cultura.

Diante disso, considerar a experiência dos atores sociais pesquisados implica tomá-la como uma:

...experimentação de não opor a estrutura e o vivido, o observável e o concebido, de abrir-se expressões diferenciadas (portanto, não opondo o individual ao social ou coletivo), que experiência está sendo considerada.
[...]

Encontro no argumento de Turner um ponto médio entre a experiência e narrativa, pois a expressão de experiências supõe uma dimensão narrativa, e não uma redução a linguagem: ela dramatiza o vivido. Como meio de expressão, a narrativa dá forma e temporalidade à experiência, sem a dicotomia entre percepção e a conceituação do mundo, sem partir da totalidade pré-fixada – como na dicotomia *indivíduo* e *sociedade*, por exemplo (TURNER, 1982, p.15 *apud* KOFES, 2015, p. 35).

Tal experiência só pode ser efetivamente compreendida na relação entre o narrador e o pesquisador, jamais fora dela, numa relação de alteridade, isto é, dentro do que chamamos de encontro etnográfico (KOFES, 2015, p. 28), pois não há como negar a presença do outro como agente de interação no próprio ato de lembrar. O ator certamente considera as intenções e subjetividades do pesquisador, levando em conta as próprias necessidades básicas, sendo inevitável a colocação da narrativa dentro da ficção, com a recriação de personagens imaginários.

E é essa criação da ficção posta na narrativa do personagem desenvolvido pelo próprio ator, aquilo que permite acessar o ponto de vista do nativo sem que o pesquisador tome exclusivamente para si, no ato do etnografar, a autoridade da pesquisa (GONÇALVES, 2012, p. 32). Portanto, como dito, entendo a etnobiografia enquanto a arte do encontro, em que:

..., a autonarração de si através do encontro com um outro produz o que designamos por flexibilidade e experimentações nas identidades individuais e coletivas. Etnobiografia, portanto, é produto de um discurso autoral proferido por um sujeito num processo de reinvenção identitária mediada por uma relação. (CARVALHO, 2003:284 *apud* GONÇALVES 2012:24).

Desse modo, o personagem desenvolvido pelo Sr. Roney, um sujeito que observou os fatos circundantes, os seleciona e decide o que é importante para sua narrativa. Seu modo de contar o que viveu, com quem e o que se relacionou me permite ter acesso ao ponto de vista do nativo, percebendo o passado e por uma camada fina, deixa permeável o porvir desejado (GONÇALVES, 2012:23), talvez ainda dentro dos sonhos inscritos na arquitetura da paisagem.

Diante disso, para finalizar o enfoque etnobiográfico da pesquisa que ora desenvolvo, o que tento, ao criar o personagem *Flaneur* no ator, como sendo o homem que flutua, tudo observa e se deixa levar pelas construções, pelos hábitos da cidade e seus sonhos, é objetificar a subjetividade da sua narrativa produzida no encontro etnográfico, dentro de uma relação dialógica, conforme descreve Gonçalves, citando um caso de pesquisa que, a meu ver, guarda muita semelhança com esta:

[...] Nisa é este exemplo de como a produção de uma pessoa-personagem depende de uma relação, a construção do eu depende de uma alteridade, não de um outro que simplesmente escuta, mas de uma capacidade de evocar um discurso sobre si própria que comunica ao mundo esta potência do ser “eu”, sendo “outro”, por definição. [...] Estar no mundo aqui, significa experiência cultural. Em outras palavras, a produção da pessoa-personagem cria um mundo em que ela própria atua ao criar seu cenário revelando, simultaneamente, o aspecto mais íntimo de uma subjetividade pessoalizada e a condição de uma experiência cultural.[...]
Entenda-se pessoa-personagem no sentido mesmo de que é produto de uma relação, algo construído numa determinada interação representativa/apresentativa em que se evoca um modo de produzir um

conhecimento sobre si e sobre o outro a partir de uma subjetividade objetificada. (GONÇALVES, 2012:36-38).

Essa linha de análise vai permear toda a pesquisa. Por meio dela, numa relação dialógica com o *Flaneur*, viso compreender o espaço em que os eventos se desdobram, sua conjuntura, tentando por fim, revelar o que significa e o que significava a Estação Férrea para quem dela usufruía. Valendo do entrecruzamento dos dados obtidos sobre vidas, tempo e espaço em constante movimento, tento a árdua tarefa, no *métier* de antropólogo e sua respectiva missão, apreendê-los e traduzi-los ao conhecimento científico, como aponta Geertz:

“O que o etnógrafo enfrenta, de fato — a não ser quando (como deve fazer, naturalmente) está seguindo as rotinas mais automatizadas de coletar dados — é uma multiplicidade de estruturas conceituais complexas, muitas delas sobrepostas ou amarradas umas às outras, que são simultaneamente estranhas, irregulares e implícitas, que ele tem que, de alguma forma, primeiro apreender e depois apresentar.” (GEERTZ, 2008:7).

CAPÍTULO II

Apontamentos históricos e o sonho da modernidade

3.1 Aproximações históricas da Estação Férrea com a expansão decorrente da era capitalista – o desenrolar dos “tempos modernos” no espaço pelotense

Chegando de certo modo ao passado do meu ponto de partida, a Estação Férrea de Pelotas e diversas construções espalhadas pela cidade são decorrentes da revelação da modernidade do século XIX, um advento da expansão capitalista que tomou o mundo, configurando o contexto arquitetônico pelotense de maneira tal, que a cidade jamais seria vista como antes. Ganhou importante destaque em toda região, sendo atualmente conhecida como a *Princesa do Sul* ou até mesmo, como relata o *Flaneur*, a *Atenas Rio-grandense*, tamanho foi o desenvolvimento industrial. Evidentemente, isso se refletiu nas singulares construções espalhadas no espaço, casas que mais se revelam verdadeiros palacetes. Embora esse vigor

industrial seja apenas uma lembrança nos dias de hoje a cidade preservou tais apelidos, como prossegue o ator:

Naquele tempo isso era um movimento extraordinário, e ali onde é a oficina de torneiro mecânico... aquilo ali tinha um bar e ao lado era o cabaré, um bordel, um cabaré, aí nessa região era tão movimentado que tinha de tudo no caso, até uma pensão cabaré pra quem queria aí dar umas volta de madrugada, se relacionar, tinha até isso ali, era a Pensão da Bagé, uma mulher gorda, alta, seria natural da cidade de Bagé talvez e bem defronte tinha o Bar Esporte, o Esporte era tradicional também, Bar Esporte, aquela onde é Schawn, aquela turma ali também era umas oficina.

Antigamente a atividade econômica era muito superior, praticamente agora é zero comparado com o passado, há 50 anos atrás praticamente, O Menegotto existia, o Menegotto é antigo, , madeireira ali, aquela é antiga, aonde as escolas de samba fazem ensaio ali no na Manduca Rodrigues, de frente a lateral do Guanabara, aquilo ali eram firmas importantes de tornearia e funilaria né, ali eles se defendiam bem, serralherias também, tinham várias firmas né, e os engenhos né, os engenhos eram uma potência na indústria do arroz, sempre foi importante na cidade de Pelotas, tinha ali na Dom Pedro II, tudo pertinho, Engenho Santa Inácia, Eng. São Francisco, aquilo dava um movimento tremendo, pessoal gostava di, dessa zona. E a ponte, havia um rio, arroio, chamado arroio Santa Bárbara, rio Santa Bárbara, e tinha uma ponte de pedra, com enfeite de ferro, na Dom Pedro II. [...] Tinha essa ponte, chamava ponte de pedra, e os enfeites dela, dos dois lados era de ferro, não era uma pontezinha qualquer não, mas, reminiscências aí do passado. O que fazia o movimento era a estrada de ferro claro, todo esse movimento era porque havia a estrada de ferro, ela parou e o que aconteceu... a única atividade interessante talvez é o Guanabara....Pelotas foi a primeira cidade industrial do Rio Grande do Sul, a primeira, superior a Porto Alegre, primeira cidade industrial do Rio Grande do Sul, pode pesquisar, e anteriormente era chamada a Atenas Rio-grandense, era, vamos dizer, a capital cultural do Rio Grande, Pelotas, mas caiu numa forma extraordinária, triste até de relatar. (Roney, entrevista em 11/05/2016)

O relato do *Flaneur*, como é de todo perceptível, é traçado de um modo bricolado, destacando uma série de comércios, atividades e práticas sociais que se encaixam dentro do que representa e representava simbolicamente a Estação Férrea de maneira mais direta. A cidade, enquanto palco de ação e percurso, ora dilata o espaço para demonstrar a potencialidade da totalidade do espaço citadino, enquadrando tudo que ocorre dentro de algo mais amplo; ora fragmenta o espaço, miniaturizando o conjunto dentro de um lugar mais específico: a Estação Férrea, portal da estrada de ferro. Conforme destaca Certeau, referindo-se à sinédoque (metonímia) e assíndeto (retirada de conjunções, elos), que remetem aos relatos de práticas de espaço:

De fato, essas duas figuras ambulatórias remetem uma à outra. Uma dilata o elemento de espaço para lhe fazer representar o papel de um “mais” (uma totalidade) e substituí-lo (o videoclipe ou o móvel à venda vale por uma rua inteira ou um bairro). A outra, por elisão, cria um “menos”, abre ausências no continuum espacial e dele só retém pedaços escolhidos, até restos. Uma substitui a totalidade por fragmentos (um menos em lugar de um mais); a outra os desata suprimindo o conjuntivo e o consecutivo (um nada em vez de alguma coisa). Uma densifica: amplifica o detalhe e miniaturiza o conjunto. A outra corta: desfaz a continuidade e desrealiza a sua verossimilhança. O espaço assim tratado e alterado pelas práticas se transforma em singularidades aumentadas e em ilhotas separadas. Por essas inchações, diminuições e fragmentações, trabalho retórico, se cria um fraseado espacial de tipo ontológico (composto de citações justapostas) e elíptico (faz buracos, lapsos e alusões). Em vez do sistema tecnológico de um espaço coerente e totalizador, “ligado” e simultâneo, as figuras ambulatórias introduzem percursos que têm uma estrutura de mito, se ao menos se entende por mito um discurso relativo ao lugar/não lugar (ou origem) da existência concreta, um relato bricolado com elementos tirados de lugares-comuns, uma história alusiva e fragmentária cujos buracos se encaixam nas práticas sociais que simboliza. (CERTEAU, 2007, p. 181-182).

O que se percebe, entrecruzando a narrativa do ator social com a observação *in loco*, é que a Modernidade, enquanto fenômeno cultural trouxe consigo uma série de desdobramentos às grandes metrópoles do mundo. O domínio do metal e a invenção da máquina à vapor impulsionaram a revolução industrial. A cidade de Paris exportou o sonho da Modernidade - ruas, praças, avenidas, galerias, moda, pontes, iluminação, arquitetura, etc.. Todo um ideal urbanístico, de certa maneira, é trazido da França ou copiado pelas cidades mundo à fora, pois esta metrópole, no séc. XIX, “é o mundo” (ROUANET, 1993).

A fantasia francesa torna-se fetichismo do mundo, como destaca Sérgio Rouanet:

“No fundo, essa fantasia não estava tão longe da realidade. Se Paris não ia até o mundo, o mundo ia até Paris – por exemplo, o Brasil. Todo o Brasil latifundiário viaja para gastar milhões com as *cocottes* do Maxim’s. As riquezas brasileiras também viajam. [...]”

De fato, flanando pela cidade, pode-se perceber - desde o ponto de partida desta pesquisa, a Estação Férrea, caminhando pela rua D. Pedro II em direção à área central, passando pela zona portuária - que a massiva parte da

arquitetura que permeia o caminho tem traços do ideal e imaginário francês, seja nos casarões, nos chafarizes⁵, praças e caixa d'água com estrutura metálica em uma das praças centrais da cidade.

É iluminando este ideal, cujo trem e a Estação Férrea são representações máximas, que o *flaneur*, ator que conduz a Obra das Passagens de Walter Benjamin, perfeitamente encaixado aqui pelo Sr. Roney, me permite penetrar no sonho da modernidade que Pelotas vivenciou e de certo modo ainda vivencia. Como diz Bolle (1994: 78), “o *flaneur* é o *médium*, através do qual o historiógrafo lê o “texto da cidade”.

O Sr. Roney é assim, o desdobramento do *flaneur* na obra de Benjamin no presente *locus* de pesquisa, permitindo tal e qual proposto pelo aludido autor em seu ensaio, perceber o despertar do sonho da modernidade introjetado na arquitetura da Estação Férrea e no trem.

A Estação Férrea é o ponto de chegada do mundo e de partida do mundo local, é o lugar do onírico, do desejo, do fetiche que se encerra nesse ponto de passagem, ponto expressivo da mitologia moderna. Bolle nos dá uma noção desse espaço pesquisado por Benjamin:

“Espécie de síntese arquitetônica, da metrópole surgida com a Revolução Industrial, as passagens são um “universo em miniatura” a serviço do consumidor, “arquipaisagem do consumo”. Esses locais da mitologia moderna são lugares de sonhar.

[...]

[...]. O sonho se torna modelo da mitologia moderna, na medida em que Benjamin analisa “sonhos da coletividade”.

⁵ O escritor e historiador local, Mario Osório Magalhães, em apresentação à Obra de Carlos Osório Magalhães, assevera que “Foi a indústria do charque que deu sustentação econômica ao desenvolvimento da cidade, a partir dos últimos decênios do século 18. Pelotas, elegante e próspera, passou a monopolizar o comércio, as artes e as letras deste extremo meridional do Brasil. Vaidosa, rotulou-se a si mesma: “Princesa do Sul”, “Atenas Rio Grandense”...

[...]

Entretanto, os pelotenses – e os muitos imigrantes que se somaram a eles – não se dedicaram apenas à construção da cidade. Na companhia de damas cultas e formosas, que “nada ficavam devendo às mais graciosas parisienses”, na expressão de um escritor francês (uma delas Yolanda Pereira, foi a primeira Miss Universo do Brasil, em 1930), durante muito tempo circularam pelos saraus, bailaram pelos salões, cortejaram-se nos banquetes. [...]. De uma Atenas exótica, pois floresceu no interior de um Estado que sempre foi Esparta, pela predestinação do extremo sul em resguardar militarmente as fronteiras do Brasil.” Grifei. (MAGALHÃES, 2002, p. 17-18).

““[...] a coletividade sonhadora, que mergulha nas passagens como no interior de seu próprio corpo. Devemos segui-la, para interpretarmos o século XIX como sua visão onírica.”” (BOLLE, 1994: 62-63).

Interpreto esse sonho coletivo vivido na cidade a partir da narrativa de tempo e espaço feita pelo citado *Flaneur* do contexto social específico. Através do método etnobiográfico associado à etnografia mais geral, que permite o entrecruzamento de relatos, mas também do método dialético historiográfico proposto por Benjamin, almejo chegar ao despertar do sonho, experimentado a partir do presente. Nos termos de Bolle (1994: p. 63): *“E assim apresentamos o novo método dialético da historiografia: atravessar o passado com a intensidade de um sonho, a fim de experimentar o presente como o mundo da vigília, ao qual o sonho se refere!”*.

É nesse passo que surge a ideia de imagem dialética, em que o tempo esta contido na imagem (construção) e só pode ser desvendado em confronto com o “agora da conhecibilidade”. O estado de sonho de outrora conduz ao despertar no presente, o que permite tornar a visão onírica inteligível a partir do decifrar do presente:

“[...] Nos “sonhos coletivos” do século XIX – que se materializam em construções como as passagens, nas modas e na produção de imagens – expressa-se a mitologia da Modernidade. A esse depósito de saber inconsciente, fundador de identidade do século XX, o historiador tem acesso, na medida em que sabe decifrar não aqueles sonhos em si, mas o seu próprio presente. As imagens oníricas só se tornam legíveis na medida em que o presente é percebido como um “despertar” num agora de conhecibilidade”, ao qual aqueles sonhos se referem.”

Pelotas segue de perto a mitologia da Modernidade do século XIX e embarca na onda da metrópole do mundo, Paris, com suas linhas de trens e estações ferroviárias como imagem de desejo⁶. Percebe-se, projetado nas construções, o imaginário coletivo da burguesia local que estava internalizado no seu subconsciente:

⁶ Bolle explicita que o conceito de “imagem de desejo” explicitada por Benjamin possui dupla significação, que pode tanto representar a “fantasmagoria idealizadora” como a também uma “utopia social emancipatória”, nesse último caso, as construções duradouras e a moda que em geral é efêmera, assumem o papel de romper com o velho interpenetrando-se como o novo. (BOLLE, 1994, p. 65).

“A metrópole moderna fundamenta uma nova mitologia, onde as construções assumem “o papel do subconsciente”. Os primeiros monumentos da Revolução Industrial – as construções em ferro, como as estações ferroviárias e os pavilhões de exposições, ou as passagens como precursoras das lojas de departamento – repercutem fortemente no imaginário coletivo:

“A forma do meio de produção que, no começo, ainda é dominada pela do meio antigo (Marx), correspondem imagens na consciência coletiva, em que o novo se interpenetra com o antigo. Tais imagens são imagens de desejo, e nelas a coletividade procura tanto superar quanto idealizar o caráter não acabado do produto social, bem como as deficiências da ordem social de produção.” (BOLLE, 1994, p. 65).

Conforme infere Bolle, o *flâneur* é um “mediador entre o *interieur* e as ruas” da cidade, onde

“Imagem de desejo e fantasmagoria, ou seja, o lado utópico-emancipatório e o lado fetichista-alienante da imagética moderna se sobrepõem num habitante da metrópole, que é a imagem dialética por excelência: O *Flâneur*. [...]” (BOLLE, 1994, p. 67).

Da narrativa do *Flâneur*, aqui em destaque e supratranscrita, compreende-se que o emaranhado de prédios e construções que circundam a Estação Férrea, ou mesmo outros, dispersos pela cidade, estão carregados de significados, sendo ele o ator que “em meio à civilização industrial, cultiva o desejo de ócio, aqui tal como aquele que na Paris de 1840, tem o hábito de “levar tartarugas a passear pelas passagens”, deixando que elas ditassem o ritmo.” (BOLLE, 1994, p. 81).

Esse comportamento, do sonho, do fetichismo da mercadoria, aparece na sociedade pelotense com todo o seu fulgor, e é captado com toda maestria pelo *Flâneur* da então metrópole da região, chamada carinhosa, mas não despropositadamente de Princesa do Sul. Essa alcunha, sem sombra de dúvida, lhe foi dada pela exuberância arquitetônica e despontamento econômico à frente de outros municípios do Rio Grande do Sul na época, o que bem confirma o historiador Fernando Osório⁷:

⁷ O autor destaca em nota de rodapé, que o Conde d’Eu se lamentava de não ser a cidade a capital da província “Das “carruagens que percorrem as ruas” de Pelotas fala, como vimos o Conde d’Eu, como o fenômeno único da Província”, ao descrever a “bela e próspera cidade” e a “excepcional prosperidade” de Pelotas, que lamenta não ser a capital da Província.”

“E nas memórias, recopiadas pela princesa Isabel, a “Redentora”, “cuidadosamente, no paço de São Cristóvão”, como diz o seu autor, Sua Alteza o nobre Conde d’Eu (*Viagem Militar ao Rio Grande do Sul*), consigna-se, como vimos: “De fato é Pelotas a cidade predileta do que eu chamarei a aristocracia rio-grandense, se é que se pode empregar a palavra aristocracia falando-se de um país do novo continente”.

Não se poderia irrogar, igualmente, a averbação de suspeito ao testemunho que faz praça de sinceridade, num livro de 1920, sobre populações e terras do Rio Grande, se bem que envolto na mesma irradiação de simpatia:

“Chego pela segunda vez a à cidade mais aristocrática da Estado, a “Princesa do Sul”, como os rio-grandenses denominam Pelotas.

O bom gosto na organização de interiores, arte sutil e delicada, dizem ser um dos apanágios da sociedade pelotense, que viaja muito, observa muito, e vive carinhosamente, como numa só família. [...]” (OSÓRIO, 1998, p.293).

Os relatos do espaço que circunscrevem a Estação Férrea dão uma ideia de que o *Flaneur* realiza uma bricolagem, todo espaço é narrado como ponto de encontro de resíduos, colando variações de tempo e histórias perdidas, *lugares vividos... como presenças de ausências* (CERTEAU, 2007, p. 188-189), detritos do mundo miniaturizado num ponto de passagem que é a Estação Férrea a múltiplas paisagens de um conjunto simbólico.

Aqui a ideia de não-lugar de Auge, enquanto o avesso do lugar antropológico, por não criar um social orgânico, mas sim uma tensão solitária (AUGÉ, 1994, p. 87) me é cara. No que concerne à Estação Férrea em questão, afasto-a de aplicação direta, mas não sem ponderar a ideia, pois ela vai na contramão daquela definida pelo aludido autor.

Para Augé, o não-lugar seria aquele típico da produção do que chama de supermodernidade, em que não há estabelecimento de identidade, relacional ou histórica, conforme destaca:

Se um lugar pode se definir como identitário, relacional e histórico, um espaço que não se pode definir nem como relacional, nem como histórico definirá um não-lugar. A hipótese aqui defendida é a de que a supermodernidade é produtora de não-lugares, isto é, de espaços que não são em si lugares antropológicos e que, contrariamente à modernidade baudelairiana, não integram os lugares antigos: estes, repertoriados, classificados e promovidos a “lugares de memória”, ocupam aí um lugar circunscrito e específico. [...] o Lugar e o não-lugar são, antes, polaridades fugidias: o primeiro nunca é totalmente apagado e o segundo nunca se realiza totalmente – palimpsestos em que se reinscreve, sem cessar, o jogo embaralhado da identidade e da relação. Os não-lugares, contudo, são a

medida da época; medida quantificável e que se poderia tomar somando, mediante algumas conversões entre superfície, volume e distância, as vias aéreas, ferroviárias, rodoviárias e os domicílios móveis considerados “meios de transporte” (aviões, trens, ônibus), os aeroportos, as estações e as estações aeroespaciais, as grandes cadeias de hotéis, os parques de lazer, e as grandes superfícies de distribuição, a meada complexa, enfim, redes a cabo ou sem fio, que mobilizam o espaço extraterrestre para uma comunicação tão estranha que muitas vezes só põe o indivíduo em contato com uma outra imagem de si mesmo. (AUGÉ, 1994, p. 73-75)

Ao contrário, a Estação Férrea de Pelotas, durante o período em que se manteve ativa, denota a ideia de lugar, justamente pelo fato de seu contexto sócio-espacial e sua funcionalidade potencializaram a criação de uma identidade relacional nos atores, a qual pôde ser sentida na trama de narrativas que a enlaça. Mas ainda por definir um lugar histórico e de memória, conforme o próprio Augé infere. Nele se interpenetra uma infinidade de discursos e de percursos (AUGÉ, 1994, p. 73-77), sendo, portanto, um lugar antropológico, constituído ainda, como assevera o autor, *por meio das convivências da linguagem, dos sinais da paisagem, das regras não formuladas do bem-viver* (idem, p. 93) - um local simbólico da modernidade da cidade e um lugar de sonho dela.

De todo modo, há que se observar que a ideia, a possibilidade de não-lugar em relação a Estação Férrea não esteve e não estará jamais ausente, já que lugares e não-lugares misturam-se e interpenetram-se:

Na realidade concreta do mundo de hoje, os lugares e os espaços, os lugares e os não-lugares, misturam-se, interpenetram-se. A possibilidade do não-lugar nunca está ausente de qualquer lugar que seja. A volta ao lugar é o recurso de quem frequenta os não-lugares (e que sonha, por exemplo, com uma residência secundária enraizada nas profundezas da terra). Lugares e não-lugares se opõem (ou se atraem), como as palavras e as noções que permitem descrevê-las.

Importa distinguir, portanto, que uma linha tênue separa as condições de, num determinado momento, interpretar-se a Estação Férrea como sendo um lugar ou não-lugar. Isso vai depender da forma como os atores em questão se relacionam com ela, com o trem e a estrada de ferro. Isto é, não se descarta a ideia dela poder, em determinadas condições, ter sido um não-lugar, mas por ora, diante de todo material empírico levantado, ela não ostentou tal

característica. Talvez isso se deva por sequer ter experimentado o que viria a ser a supermodernidade nos termos propostos por Augé (AUGÉ, 1994, p. 101). Em matéria de transportes, com a retirada do trem de passageiros, gerou os malfadados engarrafamentos. Longe da supermodernidade desenvolvida em outras partes do país e do mundo em se tratando especificamente de transportes ferroviários, aqui a Estação Férrea ainda é seio da Modernidade, em que *tudo se mistura, e tudo se mantém...* e *o que espectador da modernidade contempla é a embricação do antigo e do novo*, (Idem, p. 101). Sendo assim, considero-a um lugar de espera do não-lugar definido pelo autor.

3.2 O charque, o trem a indústria sob a mira do fetichismo da mercadoria, Paris vai a Pelotas no trilho da modernidade

A Estação Férrea de Pelotas foi inaugurada em 24 de dezembro de 1884⁸. Sua construção esteve por não se realizar, mas o General, Dr. Fernando Osório, batalhou pela sua concretização, tendo em 24 junho de 1881 se iniciado a construção da estrada de ferro que ligava o porto de Rio Grande-RS a Bagé-RS (MAGALHÃES, 1998, p. 421-422).

Desse modo, a construção da ferrovia é a referência máxima de que a cidade vivia seu apogeu. Corporificada como imagem-desejo dos grandes centros urbanos do mundo, passa a fazer parte do cotidiano pelotense, sendo um símbolo da modernidade vivida e até hoje identificada pelos atores da pesquisa como referência da ordem cultural subjacente que foi perpetrada no espaço - um espaço que é antropológico, existencial e a existência que é espacial; um espaço praticado, fazendo da experiência, uma “relação com o

⁸ O historiador Fernando Osório esclarece em obra organizada pelo também historiador Mario Osório Magalhães que: “A questão da estrada de ferro do Sul estava morta e o General Osório a reviveu no Senado, como prova, em carta, o conselheiro Francisco Brusque: “Congratulo-me com Vossa Excelência porque em parte o *trecho de uma carta sua lhe deu a vida*, à estrada de ferro, quando na Câmara esteve para ser retirada da discussão”. E o dr. Fernando Osório (pai) batalhou pelo grande melhoramento, em 1877, na Câmara, entregando em mão própria à princesa regente uma representação da Praça do Comércio de Pelotas assinada pelo seu presidente Simão da Porciúncula (20 de abril de 1877). Começou no dia 24 de junho de 1881 a sua construção, sendo inaugurada a 24 de dezembro de 1884 (estrada de ferro do Rio Grande a Bagé. A primeira tropa de gado vacum transportada pela Estrada de Ferro Southern em vagões de carga chegou a Pelotas a 31 de janeiro de 1903. A estação fluvial, no porto de Pelotas, ligada por um ramal à estrada de ferro do Rio Grande a Bagé, foi aberta ao tráfego a 1º de março de 1906. (OSÓRIO; MAGALHÃES org., 1998, pgs. 421-422).

mundo. No sonho e na percepção...”, exprime seres situados “em relação com um meio, seres situados por um desejo, indissociável de uma “*direção da existência*” e plantado no espaço de uma paisagem”(CERTEAU, 2007, p. 202).

É nesse contexto que a aristocracia pelotense do século XIX incorpora ao seu modo de viver, todo um modelo arquitetônico e urbanístico com traços franceses que pode ser percebido por qualquer um que se dê ao luxo de *flanar* pela cidade, tal como Walter Benjamin propõe em sua obra “Das Passagens” de 1982.

O escritor Carlos Osório Magalhães⁹ em relato sobre suas vivências em Pelotas, assim a descreve:

“Mas não era preciso ir-se a Paris para respirar seus ares. É que Pelotas conheceu o seu apogeu – relacionado à matança de bois –, uma exuberância econômica nos anos que rodearam 1900, justamente época onde a França era referência de toda a cultura, graça, beleza e elegância que havia no mundo. Belle-Époque.

Como depois houve um franco declínio na economia da cidade, Pelotas deixou de ser terra de dinheiro e os novos imigrantes foram buscar as riquezas no norte ou na capital. Com isso, houve algo de bom: os nossos prédios, com as suas maravilhosas mansardas prestes a cair, não foram substituídos por aquelas caixas enormes de vidro que os norte-americanos constroem arranhando a beleza dos céus.

É... procurando, a gente é capaz de encontrar alguma vantagem na própria penúria...

Em minha cidade se respirava Paris, dizia. E é verdade.”

Essa aristocracia constituiu fortuna sólida em Pelotas, basicamente advinda da indústria saladeril, localizada as margens do Canal São Gonçalo e afluentes, fortemente vinculada à exploração de escravos. Na cidade, como informa o historiador Mario Osório Magalhães “*Fizeram com que se desenvolvesse, aqui, uma sociedade cheia de lazer para as coisas do espírito e para os encantos da sociabilidade*” (MAGALHAES: 2011, p.47).

O trem possibilitou o transporte de pessoas, de animais e mercadorias entre rotas comerciais do charque no Estado-RS, bem como a ligava as pessoas a outros pontos do país e também a países vizinhos no extremo-sul,

⁹ MAGALHAES, Carlos Osório. Histórias de Pelotas. Pelotas: Armazém Literário, 2002, pg. 125.

como a Argentina e o Uruguai. Pelotas atingiu o auge industrial e urbano, tornando-se referência de desenvolvimento para muitas cidades no Brasil.

Danielle Faccin¹⁰, em interessante tese de dissertação de mestrado intitulada “Entre passos e vozes: percepções de espaços e patrimônios no sítio ferroviário de Santa Maria, RS, aborda os processos pelos quais passou a malha ferroviária do Rio Grande do Sul. Ela trabalha a questão da cidade de Santa Maria-RS ter se tornado, a partir de 1898, aos olhos de investidores, importante local de transbordo de produtos via trem, ou seja, de escoamento de toda a riqueza do Estado (FACCIN, 2014, pg. 35).

Como bem destacou o *Flaneur* anteriormente, por este meio de transporte, passava a principal fonte de riqueza de Pelotas na época, que se destacava pelo poderio industrial. Para os grandes centros do país seguia uma grande diversidade de produtos: além de muito charque e derivados da matança de animais, como lã de ovelha, couros etc., arroz, óleo derivado de soja, cervejas da então famosa cervejaria Pelotense, tecidos da fábrica de Fiação e Tecidos, Fábricas de conservas em geral e trigo.

Muitos dos prédios que outrora abrigavam as indústrias referidas, que acabaram fechando ou falindo, passaram, mais recentemente, por processos de reforma e ganharam outros usos, como é o caso de alguns situados na área portuária da cidade, que passaram a abrigar centros acadêmicos e administrativos da Universidade Federal de Pelotas.

¹⁰ A autora e pesquisadora destaca que: A localização estratégica de Santa Maria na malha ferroviária gaúcha também a fez ser eleita, em 1898, para a implantação dos escritórios administrativos e oficinas da empresa belga *Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fér au Brésil*, que era arrendatária da estrada de ferro Porto Alegre-Uruçuaiana⁷. Como ponto equidistante dos portos de Rio Grande e Porto Alegre e das ferrovias uruguaias e argentinas, Santa Maria se apresentava, aos olhos dos belgas, “como um local próprio para o recebimento e transbordo da produção econômica gaúcha e sua destinação para as demais áreas da região platina” (FLÔRES, 2007, p. 167). (FACCIN, 2014, pg. 36).



Figura 1- Mapa das linhas ferroviárias em 1940¹¹.

Assim como a Estação Ferroviária de Bagé-RS, inaugurada em 12.12.1884¹², a Estação Férrea de Pelotas, seguia um modelo padrão dos construtores belgas, *Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fér au Brésil*, empresa incumbida pelo governo brasileiro da implantação das malhas ferroviárias e construção das Estações no RS na época.

No entanto, em que pese o modelo a ser seguido pelas Estações Férreas citadas, a de Pelotas possuía requintes diferenciadores, que a destacavam das demais.

¹¹ Disponível em: “http://www.estacoesferroviarias.com.br/index_rs.htm”, (acessado em 20/04/2018, às 21h47min).

¹² Conforme dados do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado do RS as Estações Ferroviárias seguiam modelo padronizado de construção: “A primeira estação ferroviária de Bagé foi inaugurada em 12.12.1884, com a abertura ao tráfego da Estrada de Ferro Rio Grande - Bagé. Seguiu o modelo padronizado dos construtores da linha, como em Rio Grande, Pelotas e Pedro Osório.” Disponível em: “<http://www.iphae.rs.gov.br/Main.php?do=BensTombadosDetalhesAc&item=14300>”, (acessado em 20/04/2018, às 23h16min).



Figura 2: Estação Ferroviária de Bagé, modelo arquitetônico a ser seguido pela Estação de Pelotas, Rio Grande e Pedro Osório. ¹³



Figura 3: Esta foto da Estação de Férrea de Pelotas mostra detalhes diferenciadores, possuía na sua frente um toldo com estrutura metálica, além de suas laterais serem diferentes do modelo a ser seguido. ¹⁴

¹³ Disponível em: “<http://www.iphae.rs.gov.br/Main.php?do=BensTombadosDetalhesAc&item=14300>”, (acessado em 20/04/2018, às 23h16min).

¹⁴ Disponível em “<https://br.pinterest.com/pin/312718767858094996/>” (acessado em 21/04/18 às 01h38min).



Figura 4: Estação Férrea em cartão postal, provavelmente de 1918.



Figura 5: passageiros aguardando o trem aos fundos da Estação Férrea de Pelotas.

15



Figura 6: Estação Férrea de Pelotas. Eberson Garcia Valadão, 2016.

¹⁵ Ambas as fotos foram extraídas de sítio eletrônico: Disponível em: “http://www.estacoesferroviarias.com.br/rs_bage_riogrande/pelotas.htm” (acessado em 21/04/2018, às 01h42min).

Como referido, as estradas de ferro no Rio Grande do Sul foram implantadas pela empresa belga *Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fér au Brésil*, arrendatária incumbida das construções. Com a concessão a esta empresa de todas as ferrovias existentes no Rio Grande do Sul em 1905, surge a Viação Férrea do Rio Grande do Sul (VFRGS). Houve mudanças de empresas em virtude do não cumprimento de contratos e movimentos grevistas, chegando até a total encampação pelo governo brasileiro, isto é, retomada das estradas de ferro com rescisão dos contratos, que passou a ser de responsabilidade do Governo do Estado do RS em 1922 (FACCIN, 2014, p. 36).

Entrementes, Pelotas vivia desde antes de 1860, como fruto de uma grande riqueza acumulada nas mãos de poucos, advinda dos grandes estancieiros da redondeza e dos charqueadores locais, um inegável processo civilizador do qual nos fala Elias (ELIAS, 1939, p. 13-95). Seus modos e costumes tinham sido radicalmente alterados a partir de então até a chegada da Estação Férrea, não se podendo dizer, no entanto, que esse é seu cume, tendo em vista que a ideia desse processo nunca é estacionária em determinado período da história, mas um processo em movimento, podendo ser sentida na atualidade. Mas sem dúvida a Estação Férrea lhe deu ares mais imponentes e constitui importante passo na direção da ideia de uma sociedade com o ideal de superioridade em relação a outras no Estado do RS e no Brasil. Foi considerada à época um exemplo vistoso de “rompimento com a barbárie” em relação ao seu estado anterior tido como primitivo, de aldeões, passando de uma pequena vila de São Francisco de Paula à cidade sonho. Destacou-se na cultura, pelas suas realizações nas artes, na literatura, na intelectualidade como um todo, por suas realizações mecânicas e industriais, incluindo aí o projeto e construção do barco a vapor em 1932 – Barca Liberal – para o transporte da grande quantidade de charque até o porto de Rio Grande, uma das maiores invenções do século XIX (MAGALHAES, 1993, p. 9-59). Estas são demonstrações da sedimentação de uma *kultur* particular no espaço, sendo evidentemente, a razão de representações coletivas a seu respeito (DURKHEIM, 1858-1917). Conforme Elias destaca:

A “civilização” que estamos acostumados a considerar como uma posse que aparentemente nos chega pronta e acabada, sem que perguntemos como viemos a possuí-la, é um processo ou parte de um processo em que nós mesmos estamos envolvidos. Todas as características distintivas que lhe atribuímos – a existência de maquinaria, descobertas científicas, formas de Estado, ou que quer que seja – atestam a existência de uma estrutura particular de relações humanas, de uma estrutura social peculiar, e de correspondentes formas de comportamento. Resta saber se a mudança em comportamento, no processo social da “civilização” do homem, pode ser compreendida, pelo menos em fases isoladas e em seus aspectos elementares, com qualquer grau de precisão. (ELIAS, 1939, p.73)

Houve na cidade, portanto, a formação de uma estrutura social singular que acompanha o momento em que a França se consolida como imagem de um processo civilizador a ser seguido e que ganha corpo nas nações do ocidente, pois *“a consciência de civilização, a consciência de superioridade de seu próprio comportamento e sua corporificação na ciência, tecnologia ou arte começaram a se espriar por todas as nações do Ocidente”* (ELIAS, 1939, p. 64), o que, indubitavelmente ocorre em Pelotas.

A aristocracia local charqueadora, sem dúvida bebia na fonte das ideias de sociedade burguesa civilizada formada pelo ideário francês da época, que se espriava pelo mundo¹⁶, e como visto, traça os contornos dos sentimentos

¹⁶ O que aponta Mário Osório Magalhães em sua obra *Opulência e Cultura na Província de São Pedro*, nos dá uma ideia de o quanto atores sociais locais estavam engajados no processo civilizatório que Norbet Elias infere na sua obra *O Processo Civilizador* mencionada. Senão, vejamos: “O que ocorria é que os navios que levavam charque para a Bahia e para o Rio de Janeiro, para Europa e para os Estados Unidos, não haveriam de voltar vazios. Pelo contrário: os charqueadores mantinham agentes comerciais nos diferentes portos, e de torna-viagem esses navios vinham carregados de mantimentos, móveis, louças, quadros, modas, livros, figurinos e magazines dos grandes centros. Propiciavam um contato permanente com as civilizações do século XIX, além daquele que era feito por iniciativa dessa própria civilização, quando as companhias líricas da Corte e de outras capitais do mundo chegavam a esta cidade quase que em primeira mão, para depois excursionar pela Província. (Rio Grande era a porta de entrada; Porto Alegre o terceiro centro a ser visitado; na volta, as companhias costumavam rerepresentar-se em Pelotas). Isso sem falar, é claro, nas viagens empreendidas pelos próprios industrialistas, ou nas notícias e encomendas que mandavam os seus filhos, aqueles que estudavam fora, sobretudo em São Paulo, Rio de Janeiro, Lisboa e Coimbra – mas também, como se viu, na França, na Inglaterra e nos Estados Unidos. O conhecimento desse universo estranho, para além da “faca assassina” de que nos fala Avé-Lallemant e do mugido dos bois... foi aguçando o interesse a imitação, que é um instinto psicológico e um processo sociológico. Só é preciso observar que nenhum instinto, nenhum processo de imitação resultariam daí, de forma concreta, se não existissem, por trás, dinheiro farto e tempo disponível. (MAGALHÃES, 1993, p. 137-138)

Por seu turno, Norbet Elias na obra indicada, se faz atual para que se compreenda melhor o ambiente em que me vejo mergulhado, não só do ponto de vista comportamental, já que a imitação deve ser observada através de um processo de sociogênese e psicogênese, que se reflete numa série de elementos, dentre eles, a arquitetura: *A tendência cada vez maior das pessoas a se observarem e aos demais, é um dos sinais de*

de pertencimento, identidade, isto é, autoimagem que até hoje são notadas nos atores da pesquisa, pois quando tomam como ponto de partida a Estação Férrea, acabam inevitavelmente se referindo à opulência cultural espalhada pela cidade na arquitetura como um todo, retomando o passado como forma de atualizar o presente (RICOUER, 1998, p. 44).

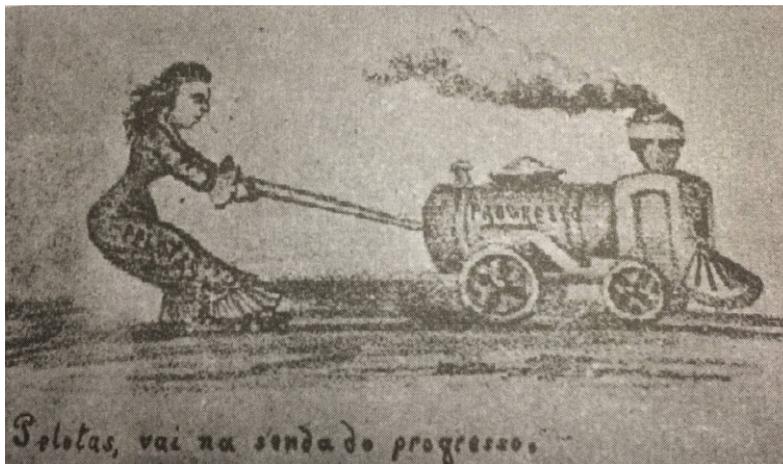
Nesse passo, dos anos 60 até 90 do século XIX é que o espírito da cidade, impregnado nos atores, vai se formar e deixar seus rastros no presente, pois nesse período é que o “aspecto urbano” de que trata essa pesquisa “claramente se manifesta...[...]. E aí receberá um incremento maior, vindo de fora, pois ninguém desconhece que no início da década de 60 intensifica-se a urbanização... do mundo inteiro” (MAGALHÃES, 1993, p. 95-96), que já nas vésperas da inauguração da Estação Férrea, em 1882, era destacada da seguinte maneira:

[...]. Diz mais: que, graças à iniciativa dos naturais da terra, “a cidade de Pelotas, modelada segundo o gosto da arte moderna, com suas ruas rigorosamente paralelas, com seus elegantes palacetes, pode ser considerada um precioso exemplar para futuras povoações[...].” [...]... o estrangeiro via-se “profundamente maravilhado” com “este mimo de beleza, **este fruto da civilização que se chama Pelotas**”. (grifei)

Nos idos dos anos 80, não era só para os pelotenses que Pelotas se afigurava a “Princesa dos campos do Sul” daqueles versos originais. Nesse período já chamava a atenção da Província e para a Província, identificada que estava, de um modo especial, com as artes e com as letras, numa espécie de desdobramento do seu apogeu econômico-urbano. [...]. (MAGALHAES, 1993, p. 105-106)

O que se percebe então, é que devido às então condições econômicas extremamente favoráveis da cidade se sedimenta nela uma situação inusitada, onde no trânsito cultural, enquanto Paris era o espelho do mundo, Pelotas, no sonho da modernidade, se desejava o espelho do Rio Grande do Sul, e não me parece exagero, até além daí, já que “na última década do período (1880), Pelotas teria praticamente a mesma população de Porto Alegre e São Paulo (mas umas dez vezes menor que a do Rio de Janeiro)”. (MAGALHÃES, 1993, p. 108).

que toda a questão do comportamento estava, nessa ocasião, assumindo um novo caráter: as pessoas se moldavam umas às outras mais deliberadamente do que na Idade Média. (ELIAS, 1939, p. 91).



A charge¹⁷ na figura acima é do ano de 1880, e evidencia o frequente uso dos termos civilização e progresso que eram máximas do positivismo moderno que imperavam por toda a parte.

3.3 Século XX – A queda da cidade – o declínio da indústria e do charque – as mudanças estratégicas em matéria de transportes.

No entanto, na primeira metade do século XX o declínio da cidade ocorre e as estratégias econômicas mudam, devido principalmente à queda do charque, com o surgimento dos frigoríficos, restando forte principalmente a produção de arroz. Começa o norte do Estado a se sobressair e Porto Alegre, que desde seu início se associou à economia desta região, vai concentrar a completa hegemonia econômica e intelectual (MAGALHAES, 1993, p. 296):

A partir daí, em termos culturais, sobreviverá em Pelotas o que se poderia chamar de *miragem no declínio*: uma espécie de mito, uma utopia, um auto-convencimento de que ainda se mantém a liderança intelectual, mesmo que dividida. Esta, no entanto, já é de todo impossível, porque vem sendo canalizada na outra direção: na direção onde se encontrava a liderança econômica. (MAGALHÃES, 1993, p. 297)

¹⁷ OSÓRIO, Fernando. 1886-1939, Org. MAGALHÃES, Mário Osório. A Cidade de Pelotas. ilustrações, Charge do Jornal local O Cabrion de 1880.

Esses relatos são importantes para que se considere, além do *ethos* cultural, uma conjuntura do que levou à ascensão da cidade, espalhando na paisagem um grande conjunto de prédios que identificam o período e que estão carregados de significados. Percebe isso tanto pelo que aponta o historiador citado, como pelas narrativas dos atores direta e indiretamente envolvidos na pesquisa. Servem também para que se compreenda parte das razões que levaram grande parte da arquitetura local a ruir no tempo, nela inserida, evidentemente, a Estação Férrea.

Porém, o declínio da cidade é também consequência de fatores mais amplos do que aparentemente pela perda do principal fomentador de riqueza local por excelência: o charque. O próprio historiador que até agora forneceu um panorama da formação do espaço afirma que *o ocaso das charqueadas e a crise mundial das primeiras décadas do século* –, em referência ao século XX, *haveria de se refletir durante muito tempo no desenvolvimento da cidade.* (MAGALHÃES, 2011, p. 80)



i -Túnel Ferroviário Colônia Maciel/Pelotas(RS) – ii – Estação Ferroviária Capão do Leão (RS)

Fotos: Ebersson Garcia Valadão, 2018.

Há que se ter em mente, que a política agropecuarista e escravocrata dos grandes latifundiários cedeu passo diante das crises que assolavam o mercado internacional, sobretudo com a grande depressão de 1929 ocorrida nos Estados Unidos, que domina o mercado internacional no pós-guerra (primeira guerra mundial).

Como essa crise afetou também os países latino-americanos, por derradeiro, a economia da República Velha, do café com leite, e a República Nova, Getulista, sentiram a ressaca com grandes estoques de produtos como o café e, por conseguinte, as indústrias locais tiveram grandes perdas devido à desaceleração da economia, pois como assenta Hobsbawm:

“As operações de uma economia capitalista jamais são suaves, e flutuações variadas, muitas vezes severas, fazem parte integral dessa forma de reger os assuntos do mundo. O chamado “ciclo do comércio”, de expansão e queda, era conhecido de todo o homem de negócios do século XIX.

[...] Houve uma crise na produção básica, tanto de alimentos como de matérias-primas, porque os preços, não mais mantidos pela formação de estoques como antes, entraram em queda livre. O preço do chá e do trigo caiu dois terços, o da seda bruta três quartos. Isso deixou prostrados — para citar apenas os nomes relacionados pela Liga das Nações em 1931 — Argentina, Austrália, países balcânicos, Bolívia, Brasil, Chile, Colômbia, Cuba, Egito, Equador, Finlândia, Hungria, Índia, Malásia britânica, México, Índias holandesas (atual Indonésia), Nova Zelândia, Paraguai, Peru, Uruguai e Venezuela, cujo comércio internacional dependia em peso de uns poucos produtos primários. Em suma, tornou a Depressão global no sentido literal.

[...]

Para os agricultores dependentes do mercado, sobretudo do mercado de exportação, isso significou a ruína, a menos que pudessem recuar para o tradicional último reduto do camponês, a produção de subsistência. Isso de fato ainda era possível em grande parte do mundo dependente, e até onde a maioria de africanos, asiáticos do Sul e do Leste e latino-americanos ainda era camponesa, isso sem dúvida os protegeu. **O Brasil tornou-se um símbolo do desperdício do capitalismo e da seriedade da Depressão, pois seus cafeicultores tentaram em desespero impedir o colapso dos preços queimando café em vez de carvão em suas locomotivas a vapor.** (Entre dois terços e três quartos do café vendido no mundo vinham desse país.) Apesar disso, a Grande Depressão foi muito mais tolerável para os brasileiros ainda em sua grande maioria rurais que os cataclismos econômicos da década de 1930; sobretudo porque as expectativas das pessoas pobres quanto ao que podiam receber de uma economia ainda eram extremamente modestas.”

(HOBSBAWM, 1995, p. 64/67-68)

Como visto, nossas locomotivas já não andavam mais como antes, perderam força, não apenas metaforicamente, pois o grande material de

consumo acumulado pelos países capitalistas desenvolvidos ditou a ordem, os novos rumos a serem seguidos pelos subdesenvolvidos. Isso certamente levou ao paulatino abandono das ferrovias e substituição pelo uso de rodovias, o que reclamava o investimento em caminhões e automóveis advindos dos grandes estoques norte-americanos e europeus ocasionados pela Grande Depressão, e por lógico, o uso de combustíveis fósseis em massa, ou seja, naquilo em que os capitalistas já eram peritos no refino e produção.

Num movimento cíclico, os preços dos produtos no Brasil como um todo, e principalmente numa região no extremo-sul, como o caso de Pelotas, ficaram bem mais caros. Produzir e escoar todo material de produção por rodovias a longas distâncias elevava não só os custos dos bens de consumo em si, mas a todo modo de produção.

Os empresários de Pelotas e região começaram a seguir outros rumos, direcionando-se aos grandes centros do Estado e do País, numa otimização dos seus custos, no entanto, isso mantinha elevados os custos ao consumidor final.

Contudo, o grande declínio dos usos do trem no Brasil e mais especificamente no Rio Grande Sul, teve como motriz fatal o plano de metas do Presidente Juscelino Kubitschek na década de 50, com a adoção massiva do meio de transporte rodoviário, ao pretexto de que os meios de transporte como ônibus, caminhões e automóveis eram mais rápidos e eficientes que os trens (FACCIN, 2014, p. 50).

É nesse contexto que ocorre a federalização da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, incorporada à Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima, com sua posterior privatização (FACCIN, 2014, p. 50-51).



Como consequência dessa migração dos meios transportes, das estradas de ferro para as rodovias, bem como das indústrias locais, a maioria dos prédios, com singular arquitetura, entre eles a Estação Férrea, tornam-se por muito tempo verdadeiros fantasmas na paisagem.

A última viagem de trem de passageiros partindo da Estação Férrea de Pelotas ocorre, segundo alguns relatos, em 1982, mas a Estação Férrea vem a ser fechada e abandonada em 1998, passando a ruir completamente. Com o tempo, passou a ser ocupada por desabrigados e delinquentes, que posteriormente chegaram, intencional ou acidentalmente em razão de algum fogo para se aquecerem, a incendiar a construção. Suas portas e janelas foram então retiradas e lacradas pela administração local com tijolos e cimento.

Sônia, moradora dos fundos da Estação Férrea, estava dando comida para os cachorros de rua, vou ao seu encontro e lhe digo que estou realizando uma pesquisa sobre a Estação, ela me conta não moravam há muito tempo no local, a única coisa que sabia era que tinha ocorrido um incêndio no local, ela viu da janela do andar de cima da sua casa, avisou sua filha na hora, que chamou os bombeiros, me disse que o local ficou abandonado durante muito tempo, muitos moradores de rua habitavam o espaço, servia de abrigo para eles, me relatou que a polícia vinha com frequência ali, por coincidência levanto a cabeça enquanto registrava algumas notas e vejo uma viatura passando entre os trilhos. (Diário de campo, 06/07/2015).

Nesse interregno, até a revitalização, outros usos da plataforma de embarque do trem foram feita. Recordo-me ao utilizar uma passarela suspensa

¹⁸ A foto, extraída de artigo disponível em sítio eletrônico da Fundação Getúlio Vargas, revela a intenção do Presidente Juscelino Kubitschek de Oliveira em expandir as rodovias no país como parte do seu plano de metas, que ficou no país pelo uso da chamada: “50 anos em 5”. Disponível em: <http://cpdoc.fgv.br/producao/dossies/JK/artigos/Economia/PlanodeMetas>” (acessado em 22/04/2018, às 00h51min).

sobre a estrada de ferro, ligando a Av. Brasil a Praça Rio Branco em frente à Estação, da utilização por skatistas, que inclusive haviam colocado na plataforma diversos tipos de artefatos para manobras de skate, como um half, trilhos e caixotes. O abandono da Estação também atraiu grafiteiros e pichadores.



19

Capítulo III

A ruína da arquitetura da Estação Férrea

4.1 A narrativa da arquitetura e o despertar do sonho da modernidade

Na grande maioria das narrativas dos atores da pesquisa é possível identificar o quanto o estado de vigília vigora no presente em relação ao sonho da modernidade vivido pela cidade, sendo a Estação Férrea um portal para essa mitologia da cidade que adormeceu num encanto (BOLLE, 1994, p. 63).

Muitas das construções arquitetônicas, após o declínio da expansão econômica, ficaram na paisagem refletindo a ambivalência da fantasmagoria

¹⁹ Disponível em “<http://vfco.brazilia.jor.br/diesel/ALL/15-g22u-4301-4429.shtml>” (acessado em 22/04/2018, às 02h47min)

idealizadora e da utopia social emancipatória (BOLLE 1994, p. 65) do sonho da Princesa do Sul, ruindo no tempo, com as portas e janelas efetivamente lacradas com tijolos. Até que no despertar do sonho, a cidade começou a se reapropriar desses espaços, ainda que com finalidades diversas das quais inicialmente haviam sido projetadas, como é o caso da Estação Férrea.

E aqui, no agora de conhecibilidade (BOLLE, 1994, p. 65) reside a glória da arquitetura da Estação Férrea, tornada “*presente não*” por “*aquilo que não é mais, mas aquilo que foi através do que não é mais*” (RICOUER, 1998, p. 44).

Os que zombam de ti não te conhecem
na força com que, esquivo, te retrais
e mais límpido quedas, como ausente,
quanto mais te penetra a realidade.
Desprendido de imagens que se rompem
a um capricho dos deuses, tu regressas
ao que, fora do tempo, é tempo infindo,
no secreto semblante da verdade.
(ANDRADE, 2012, p. 50)

A parte final do trecho do poema de Carlos Drummond de Andrade²⁰ foi lida por mim num encontro com o *Flaneur* desta pesquisa no dia 18 de maio de 2016, enquanto ele me apresentava seus livros de poesia, embora ele tenha demonstrado um enorme gosto por Guerra Junqueira, tenho que parece encaixar nas proposições a seguir sobre a Estação Férrea. O *Flaneur* me narrou numa outra ocasião enquanto conversávamos, entre outras coisas, sobre política e percursos de vida:

... Nunca esquecendo que as obras da estrada de ferro surgiram durante a monarquia, durante o segundo império, no caso, uma obra feita durante a monarquia, os portos também, porto do Rio de Janeiro por exemplo, feitos durante a monarquia, obras da monarquia... em 1884 ainda existia a monarquia, só que o Imperador era filho dele no caso, Dom Pedro II, esse era completamente diferente (em alusão ao Dom Pedro I), a monarquia diz que as grandes obras foram feitas durante o regime monárquico, as grandes coisas foram feitas durante o regime monárquico, abertura dos portos, começa por aí, a indústria começou no tempo da monarquia, a imprensa, isso não existia nada, tudo começou no tempo da monarquia... comércios e tudo mais, a estrada de ferro... custou caro, se custou, a iluminação, as primeiras, a iluminação eh, os primeiros bicos da iluminação das cidades, monarquia, sistema d'água, essa caixa d'água de Pelotas mesmo, de mil oitocentos e sessenta e pouco... o chafariz da Praça Coronel Pedro Osório, tempo da monarquia, ... esses casarão que tem aí na

²⁰ ANDRADE, Carlos Drummond. Antologia Poética. São Paulo: Companhia das Letras, 2012, p.50.

cidade,... então tem essas coisas a considerar, Santa Casa de Misericórdia, Beneficência Portuguesa, Beneficência data de mil oitocentos e cinquenta e pouco e a Santa Casa de 1880 parece que é, ...a considerar todos esses fato aí, estrada de ferro..., porto de Rio Grande por exemplo, que é o único porto de mar que tem no Estado..., mas tem isso o Imperador o Rei ele faz o que bem entende, ele dá como quiser (um tom crítico), ele dá as terra aí pra quem bem entende, aquela, museu da Baronesa do Areal, de quem pertencia?, dos barões de três cerros, a Baronesa de Três Cerros, pouso dela, que era da família Antunes Maciel, outra coisa importante, a escola de agronomia Eliseu Maciel qual é a data dela, ali na prefeitura, é obra da monarquia, ...onde que tá a UFPel, lá no Capão do Leão, o campus no caso, aquele vem do tempo dos Antunes Maciel, mil oitocentos e oitenta e pouco, ... mas tem mais coisas, o que a memória tá lembrando é isso..., inclusive uma princesa chegou aqui e achou tão bonito o centro da cidade, *olha vamos chamar de Princesa do Sul*, a Princesa Isabel, o título que Pelotas tem foi dado pela Princesa Isabel, filha do D. Pedro II,... gostou tanto da organização,... não era a capital do Estado... tudo é tempo da monarquia, também não vamos negar a verdade das coisas, uma coisa um tanto falsa, e do tempo da República muita agitação neh, tá sempre instável a situação neh, se a pessoa estudar bem aí de 1889 pra cá só vai ver revolta e revolta e reclamação, mal fazem essa..., a República e já dá uma complicação tremenda, a revolução federalista de 1893, era degola pra tudo que era lado no Estado, 12 mil mortes a maioria por degolamento, não é,... comparada com a chamada revolução farroupilha, revolução farroupilha foi um coisa de cavalheiros até comparada com essa revolução federalista, depois não demora muito vem outra de 23, vem outra revolução, depois em 30, revolução de 30, famosa, tudo situação instável, aí tem uma certa estabilidade de 30 a 45, ditadura de Getúlio Vargas, depois até os dias de hoje éé as coisas mais ou menos instável, uma época razoável e outra cai de novo e assim vai neh, e agora nós tamos numa época perigosa, nossa situação agora é muito crítica, a crise que teve na Europa a pouco tempo não chegou aqui ainda..... (Diálogo, Roney, 11.05.16).

Pode parecer, à primeira vista, apenas um relato histórico o que está ocorrendo na narrativa, mas há uma questão de fundo. A análise desse longo trecho de nosso diálogo impõe uma reflexão maior do que a simples constatação de um *Flaneur* que é atento à história, ao desenrolar dos acontecimentos. A narrativa em questão implica numa colocação em intriga do espaço-tempo, ainda que em termos políticos, há implícito na narrativa um paralelo com a arquitetura do espaço, *no qual a arquitetura seria para espaço o que a narrativa é para o tempo, a saber uma operação “configurante”; um paralelismo entre, por um lado, construir, portanto, edificar no espaço, e por outro, contar, criar uma intriga no tempo* (RICOEUR, 1998, p. 44).

Nessa configuração da narrativa do tempo surge o entrecruzamento, o embaralhamento dos acontecimentos com a configuração arquitetural de tempo, ou seja, um cruzamento da espacialidade da narrativa e temporalidade do ato de criação, de construir a Estação Férrea e seu ruir, pelo ato de contar,

de pôr em narrativa. Este meio vai permitir-me chegar, através da narrativa do *Flaneur* a outro estágio, que também não é aparente, que se revelará pelo o “quanto a narrativa projeta no futuro o passado rememorado” (RICOUER, 1998, p.45).

Mas antes, trabalhando com a ideia do citado filósofo e a narrativa do *Flaneur*, é preciso dizer que para se tornar inteligível a narrativa exposta, tenho que passar pelo estágio da “prefiguração”, ligado à ideia, ao ato de habitar..., a um segundo estágio, de intervenção, chamado de configuração, que é o ato de construir em si, e, por fim, chegar à refiguração, que será a releitura da cidade e da Estação Férrea no presente (RICOEUR, 1994, p. 45-46).

A prefiguração da arquitetura posta consiste numa *conversa*ção ordinária, diz-se aquele momento em que se apresenta o quê e o quem da ação, dando sentido à narrativa através do intercambio de memórias, experiências e dos projetos, pois “antes de qualquer projeto arquitetural, o homem construiu porque ele habitou” (RICOEUR, 1998, p.46).

De notar, portanto, que a narrativa do *Flaneur* vai ao remontar da história estabelecendo todo o período monarquista brasileiro, com as obras realizadas na cidade e cidades vizinhas no período, citando os chafarizes, caixa d’água, prédios, abertura de portos e o estabelecimento das estradas de ferro, por evidente da Estação Férrea, com a presença da família imperial na cidade, barões e famílias tradicionais. Isso remete à ideia de que a Estação Férrea foi construída porque, antes, habitada, diante da necessidade de modernização e ligação dos pontos, transposição de fronteiras da integração humana, que impunham limitação de ir e vir e de comunicação entre os indivíduos anteriormente. Não esqueçamos em momento algum que a questão da abastança econômica e da influência política local era também uma questão de fundo, sem olvidar da necessidade de contenção de revoluções internas no país e a proteção das fronteiras da soberania, justificando a necessidade vital da sua construção. Essa uma intriga não seria perceptível caso tomada a narrativa como um simples relato histórico, sem uma diferenciação das piscadelas ou do drama pastoral de que nos fala Geertz, pois o objetivo aqui “é

tirar grandes conclusões a partir de fatos pequenos, mas densamente entrelaçados; apoiar amplas afirmativas sobre o papel da cultura na construção da vida coletiva empenhando-as exatamente em especificações complexas” (GEERTZ, 2013, p. 13-21).



Fotos Roney: Andressa, 2016. Fotos Santa Casa de Misericórdia (superior esquerda) e Caixa d'água Praça Piratinino de Almeida, Ebersson, 2018.

No plano da prefiguração, a arquitetura fornece o suporte ideal ao desejo humano de habitar, ainda que se trate de um lugar de circulação e não propriamente de fixação humana em si como a Estação Férrea, estabelecendo negociações de trajeto dadas ao externo, ao ir e vir que são complementares ao ato de construí-la e fixar ponto de chegada e partida na arquitetura. Muito

embora, como referido, implique “ritmos de parada e de movimentos, de fixação e de deslocamentos”, ela não é somente um envelope do habitar, mas um “intervalo a se percorrer”, tendo a cidade por primeiro itinerário a ser pensado dentro dessa lógica (RICOUER, 1998, p.47):

Inversamente, seja ele espaço de fixação ou espaço de circulação, o espaço construído consiste num sistema de gestos, de ritos para as interações maiores da vida. Os lugares são locais onde algo se passa, onde algo chega, onde mudanças temporais seguem trajetos efetivos ao longo dos intervalos que separam os lugares. [...]. Com isso eu gostaria de mostrar que aquilo que se constrói em minha exposição é justamente esse espaço-tempo contado e construído. (idem)

Nesse sentido, tomo emprestadas a palavras do *Flaneur*:

Nasci na campanha, perto de Bagé em Herval, bem na divisa de Herval com Piratini, naquele tempo tinha ferrovia, a Estação se chamava desvio Herval, fica 18km pra lá de Pedro Osório, tinha parentes que vinham lá da campanha de Pedro Osório pela linha do trem, porque era bem capinado neh, bem feito o serviço, hoje não é mais, é pedregulho pra tudo que é lado, eles mesmo botam assim, pessoal da ALL bota pedras e mais pedras, mas não era assim antigamente, era dormente de madeira, só de madeira, em Pedro Osório tinha uma fábrica de dormente e também não tem mais neh,... , pra estrada de ferro, não tem mais agora, então..., Basílio é Herval, ali quando eu era pequeno, há muitos anos atrás, 60 anos atrás, era bem povoado, aquilo era um povoado que viria se transformar numa cidade, se emancipar, hoje não é um, meia dúzia de casebre, ali umas casa, algumas bem cuidadas mas, olha, diz que em 1939 tinha 600 pessoas morando lá, hoje se tiver 60, não tem, acho não tem, mas se tiver 60 tem muito,...na Estação Basílio, naquelas adiante Cerro Chato, de Variant e de Alegria era cento e tantas pessoas que moravam ali na volta, mais ou menos a 30 a 40 atrás, hoje se tiver meia dúzia, talvez 10 ou 12 é muito,... quem não tem carro, uma camionete, olha aquele pessoal veio pra cidade, eles saíram de lá, quando a ferrovia, quando eles viram que a estrada (estrada de ferro) caiu, eles se mudaram, eles tão aqui no Fragata, tão nessa volta aí do canal por aí, os pobre neh, e quem tinha recurso compro uma casa aí, não é, principalmente pelo Areal, Fragata (bairros da cidade), e foi o que aconteceu, a maioria tão nas vilas aí, principalmente no Fragata, na Gotuzzo, esse pessoal de lá, e a ferrovia era vida, era a vida daquele pessoal, principal meio de transporte e comunicação era a ferrovia, escreviam as cartas e botavam no trem e o trem que levava as cartas, não é o correio era o trem, a pessoa escrevia pra um parente aqui ou em Rio Grande ou em Bagé e botava a carta no trem, depois quando na Estação já tinha gente esperando ó, uma hora duas horas chegava pra ver se tinha carta, a ferrovia fazia esse trabalho também, entregava correspondência, era importantíssimo, o correio tá levando uma semana uma carta daqui a Bagé, leva uma semana pra entregar as vez mais, as vez dez dia, doze dias ma naquele tempo, botava de manhã e de tarde chegava lá e o pessoal já tava esperando e já via fulano de tal tem carta para fulano, assim é que funcionava, tu vê a importância da ferrovia aqui pra essa região toda, pra campanha principalmente, a rodovia não faz isso, as rodoviárias não fazem isso, mas a ferrovia fazia.....(Diálogo, Roney, 11.05.16)

No segundo estágio, o da configuração, pela narrativa em trama, o ato de contar, vai inserir a arquitetura na literatura, onde, por uma cadeia de eventos lançadas no espaço-tempo, tal ocorre na fala do *Flaneur* acima, acentua-se a discordância às custas de uma concordância, mas a trama se mantém dentro da unidade: a importância do trem na vida das pessoas. Passa-se daí a um segundo ponto: tornar inteligível essa narrativa configurante do espaço, através do esclarecer o inextricável, que é a lógica confusa da narrativa. Ela pode ser dissolvida por meio da intertextualidade, pela confrontação de narrativas sobre assuntos de proximidade direta, que dão coesão e sustentam a coerência do ato arquitetural (RICOEUR, 1998, p. 47-49).

A esse propósito, a literatura elencada ao longo do presente trabalho, demonstra o ambiente em que a Estação Férrea vem a ser edificada, ganhando dureza e passando a ser objeto, monumento arquitetural de reflexão, uma vitória provisória sobre o efêmero (RICOEUR, 1998, p. 49). E é nesse sentido também que o contexto arquitetural confere-lhe racionalidade, ou seja, dentro de uma lógica arquitetural marcada pelo sonho da Modernidade, pois toda arquitetura distinta pelos casarões, palacetes, caixa d'água, chafarizes, e diversos outros, é que vão caracterizar o ato de construí-la de forma condizente com o meio em que se inscreve. Isto é, coincidente com a organização sócio-espacial e a ampla expansão técnica econômica (GOURHAN, 1965, p. 131), que enquadra todo um fenômeno arquitetural experimentado pela cidade. A Estação Férrea revela, por outro lado, certa inovação no modo de sentir e habitar a cidade como decorrência do trem no espaço (RICOEUR, 1998, p. 50), representando uma revolução à época no que tange aos meios de transporte disponíveis, interligando pontos da cidade, das colônias adjacentes e outras cidades que até então eram de acesso extremamente difícil, só alcançadas através de muitos dias de viagem.

A Estação Férrea, nesse contexto, obedece a uma tripla necessidade, que corresponde à “de criar um meio tecnicamente eficaz, assegurar um enquadramento ao sistema social, e a de ordenar, a partir de um ponto, o

universo circundante” (GOURHAN, 1965, p. 131). Tudo nela se encaixava, conforme amplamente relatado, o que também pode ser percebido através da narrativa dos atores da pesquisa. A Estação, enquanto símbolo, concentrava nela uma ordem urbana que estava interligada com outros pontos, impulsionando toda uma lógica de integração.

Como de fato ocorreu, foi colocada de lado por não atender aos interesses dos administradores do seu destino. Teve como vencidas as suas funções, superadas e de certo modo, foi encaixada num discurso de que a Estação Férrea e a estrada de ferro eram coisas ultrapassadas. Sua utilidade lógica seria precipuamente a de servir de ponto administrativo de armazéns de carga e de um local de embarque e desembarque do trem de passageiros, restando vencida pela substituição por meios de transporte diversos. Relegada assim, pela negligência de gestores políticos a ruir no tempo, completamente desativada para qualquer fim, quedou a perambular na memória dos que vivenciaram seu auge, seus momentos de glória, junto àqueles que experienciaram o que ela representava à época em matéria de trabalho, de encontro das pessoas dos mais diversos recantos do Estado, de integração econômica. E o que ainda representa, pairando no ar, como um fantasma da arquitetura do sonho da cidade, adormecido na inebriante cortina do repentino vapor do progresso citadino precoce e incompreensivelmente cessado, abandonado de um só estopim por todos os seus cantos.

De certo modo, encaminhado as conclusões deste capítulo, a revitalização do prédio da Estação Férrea, há cerca quatro anos atrás, é digna de aplausos por retirar a arquitetura do completo esquecimento. Coloca, no entanto, questões sobre o reacender ideais urbanos da cidade que, assim como a Estação, apenas adormecem, mas jamais se encerram no sonho da cidade ora revigorado pelo despertar.

Após a revitalização do prédio, os espaços laterais passaram a abrigar o Centro de Referência em Saúde do Trabalhador – CEREST e o Programa de Proteção e Defesa do Consumidor – PROCON e o no saguão central, onde está prevista a instalação do memorial, tem acesso limitado ao público. O

mesmo ocorre quanto à área externa, onde existe a plataforma de embarque ao trem, onde a circulação de pessoas é restringida pelos prepostos da Rumo Logística Operadora Multimodal S.A., que absorveu a empresa América Latina Logística, anterior arrendatária da estrada de ferro, destinada unicamente ao escoamento do que é considerado altamente rentável pelos barões da cúpula administrativa. A intransigência com que seus seguranças tratam as pessoas que por aí circulam (inclusive nossa equipe de pesquisa, quando trabalhou no registro fotográfico e videográfico no local), demonstram fortes resquícios de um comportamento colonialista, de “senhores feudais” que traçaram a queda do trem em suas múltiplas funções e a reservaram ao que de maior interesse lhes parecia. Estão desconectados dos saberes e práticas locais tradicionalmente relacionados à ferrovia. Estes apontam para a reivindicação de reconquista não só daquele espaço, mas do trem, inexoravelmente ligado ao *ethos cultural* da cidade com suas linhas de bonde, cujos vestígios ainda resistem e cortam a paisagem das ruas, conectando-se com a Estação Férrea.

Desse modo, observando a narrativa dos atores da pesquisa, que embora muito agradeçam e aplaudam não ter sido deixada a Estação Férrea desmoronar ou simplesmente sumir no espaço, ao que parece, a sua ocupação atual e os usos estão muito aquém das suas expectativas, se considerarmos seus fantásticos potenciais.

Como revela Paul Ricoeur, “não basta que um projeto arquitetural seja bem pensado, ou mesmo tido como racional, para que ele seja compreendido e aceito” (RICOEUR, 1998, p. 51), ou seja, melhor reparar o prédio e dar-lhe alguma convencional utilidade do que deixá-lo a esmo, fantasmagórico, com conclusões de tipo “não há o que ser reclamar”. Como prossegue o autor, os planejadores não reparam, como ocorre em caso, que há um abismo entre essas regras de racionalidade de uso do espaço a par das necessidades. Por outro lado, as implicações que a reparação de um prédio carregado de significados e símbolos que, para além dele, estão dispersos pela cidade, trazem à tona expectativas não correspondidas pelo novo habitar. Revigorando pelo despertar do sonho, uma releitura do espaço frente à novas formas de ver o futuro com a força do passado, com a intensidade de um sonho de que se

desperta, põe os atores a refletir sobre a viabilidade da volta do transporte ferroviário e reativação de espaço da Estação para seus fins primeiros e últimos – funções como que sagradas para os atores, lançando a visão muito além da fomentada ideia por alguns de que ali é um lugar do “foi”, do que isto “é” e do que agora *pode a pedra dura* (RICOEUR, 1998, p. 51).

Engajados numa releitura do espaço de maneira reatualizada, os atores lançam propostas que não parecem lúdicas, mas um tanto racionais, extremamente politizadas e em conexão com o pensar idealizador de outrora, mas que, sobretudo, está em meticulosa paridade com as questões locais e para além delas.

De se reparar ainda, que em praticamente todas as narrativas, a relação da viagem de trem é algo que remete a uma outra temporalidade, à tranquilidade, à admiração da paisagem, à integração com a natureza circundante do interior. Isto por certo, tem a ver com a questão do trem de passageiros integrar os extremos urbanos aos confins dos rincões do Estado, permitindo às pessoas humanizarem o seu tempo-espaço, reencontrando o equilíbrio espiritual. Isso não deixa de ser uma recusa do tempo e espaço que controlam e regulam. Uma recusa feita pela imobilização contemplativa, inércia do corpo propiciada pela viagem de trem em meio à natureza, com os cheiros dos campos, dos rios e das matas que alimentam nossas intrínsecas necessidades olfativas (GOURHAN, 1965, p. 124).

O trem, cujo símbolo é identificado na Estação Férrea, pela viagem integradora que propiciava, era e ainda é considerado um elemento de vital importância para os atores, uma necessidade psíquica, que possibilitava um equilíbrio dinâmico entre espaço urbano e espaço humano, que a cidade arquitetural, portanto, artificial, com sua concentração de massas, não pode por completo corresponder (GOURHAN, 1965, p. 148).

Assim, partindo da investigação específica, repara-se, ao contrário do que aponta Leroi-Gourhan, que no que concerne ao espaço urbano desta cidade, a retirada do trem de passageiros, ao invés de libertar os atores para o

universo natural circundante, acabou por aprisionar as pessoas. Isso fica claro na percepção do *Flaneur*, que reflete sobre o isolamento de muita gente no interior, retiradas de um universo que era integrador, onde a Estação Férrea de Pelotas, como portal ao meio urbano, possibilitava a comunicação com os mais longínquos cantos do Estado. As malhas ferroviárias permitiam tanto uma comunicação econômica, escoamento das produções dos pequenos, médios e grandes agricultores, quanto uma comunicação humana. Pelo lado econômico, pode-se dizer que, no campo, sobrevivem satisfatoriamente sem a estrada de ferro, os grandes agricultores. Mas é certo também que algumas famílias resistiram e persistem no campo, preservando seu modo de vida e negociando valores frente ao mundo do asfalto globalizado. Assim, o que ocorre com a retirada do trem de circulação para os propósitos que inicialmente havia sido direcionado, e a utilização da Estação para outros propósitos, é a ruína, a desumanização de um espaço que estava de certo modo humanizado, uma desintegração técnica e espacial (GOURHAN, 1965, p. 154).

Diante disso, pela fala do *Flaneur* e de outros atores participantes da pesquisa, reler o passado da cidade de Pelotas pela Estação Férrea e a arquitetura que lhe confere sentido, contemplando a situação posta no presente, de maneira clara, exprime a vitória dos homens que direcionaram tudo ao capital girado pelas rodovias, pela grande massa consumidora de veículos e bens correlatos. Observa-se um completo descaso com outros valores humanos que estavam acima disso e eram propiciados pela estrada de ferro. Nesse sentido, em contraposição ao passado do século XIX, quando a Estação Férrea e o trem em suas múltiplas funcionalidades estavam a todo vapor, nos dias atuais, parecem apontar para o fato de que:

[...] Sair do refúgio a fim de tomar consciência do mundo é algo biologicamente relacionado à dominação, à posse vitoriosa, à aniquilação do outro, outro que pode ser consumido ou simplesmente, destruído, pois viver espacialmente e consumir são uma e a mesma coisa. [...].
Até o século XIX, as unidades urbanas, grandes ou pequenas, são formas equilibradas, mesmo que o crescimento as tenha dotado duma textura bastante complexa. A manutenção do seu equilíbrio é condicionada em larga medida pelo valor das distâncias que, desde a origem das cidades, se manteve à medida do passo humano. [...]. (GOURHAN, 1965, p. 155).

Assim, para além das questões políticas e económicas, que serão pontuadas mais adiante, as narrativas dos atores trazem à tona a importância da Estação Férrea e do trem de cargas e passageiros voltados às peculiaridades locais como instrumento de ordenação e integração do espaço e tempo urbano enquanto espaço e tempo “naturais” - um importante meio de fornecer para o ser humano um “equilíbrio entre o seu universo artificial e simbólico e as fontes de energia material e mental do mundo material” (GOURHAN, 1965, p. 156).

A Estação Férrea, a ferrovia e o trem, enquanto símbolos, dão conta de um universo suprimido de certa forma, posto que as interações postas pelas rodovias, quer pelas formas de transportes públicos com os ônibus intermunicipais, quer pelo meio particular de transporte, apontam para relações entre espaços específicos, dados apenas por escalas de distâncias. O estar aqui (urbano) e o estar lá (universo natural), retira o equilíbrio integrador que era possibilitado pelo trem, o qual ia de recanto em recanto integrando espaços urbanos e naturais, transformando a cidade de Pelotas, ao menos, e até mesmo o Estado do RS, numa grande Cidade/Estado jardim (GOURHAN, 1965, p. 156-157).

Pensando desse modo, pelas narrativas dos atores, principalmente do *Flaneur*, encontro a chave para interpretar os sonhos do passado. Através da revisitação dos símbolos da cidade, especificamente a Estação Férrea, a estrada de ferro e o trem, percebo o despertar em sua fantasmagoria e relendo-os no presente, acredito encontrar o revigoramento de seus propósitos. Queda claro que o trem ainda é um importante meio de interligar, não só o passado ao presente, mas também uma forma de dar ao presente uma velha humanidade ao espaço, humanidade esta por um bom tempo esquecida na paisagem, interligando cidades interioranas da redondeza e colônias, ora divididas por fronteiras simbólicas que se constituem mais como abismos entre espaços do que pontos de conexão.

Esta fora de dúvida que o urbanismo actual dispõe dos elementos adequados à reconstituição de um universo equilibrado, sendo mesmo evidente que, nas zonas em que insolúvel o problema de alojar uma massa

de homens em estado de crescimento exponencial não se coloca com demasiada acuidade, o urbanista encontra fórmulas que, sob uma forma renovada, coincidem com os imperativos biológicos da inserção no tempo e no espaço. [...].

As ruas que dela partem são as do norte ou do sul, enquanto que as suas estações de caminhos de ferro marcam o ponto inicial da vasta rede em que o universo acessível se contém. Entre a cidade babilónica e a moderna capital não existem diferenças profundas, pois se uma cidade é a imagem de um mundo, tal facto não se deve a uma qualquer subtileza intelectual gratuita (fig. 127). (GOURHAN, 1965, p.158)

Em qualquer outra construção arquitetônica que remeta à modernidade do sonho de outrora, eu poderia ter encontrado, a partir da narrativa dos atores, outras conclusões. No entanto, em se tratando da Estação Férrea, tudo me conduz a um universo vivo, que o despertar do sonho apenas reatualiza e põe dentro do estado de vigília, num sonho maior ainda.

A Estação Férrea, como visto, era ponto de referência estratégica da área central da cidade, onde uma série de práticas se desenvolviam. Ela concentrava formas particulares de sociabilidade (PEREIRA, 2017, p. 28-32) e de apropriação do espaço (MAGNANI, 2002, 18/21). Lugar de partida e de chegada de pessoas e bens, ela concentrava ao seu redor hotéis, bares, restaurantes, lojas de equipamentos musicais, armazéns, serralherias, tornearias, transportes diversificados (fretes), táxis, pessoas trabalhando em eventuais cargas e descargas. O campo de futebol, aos fundos da Estação, também era lugar que reunia pessoas, assim como o Largo de Portugal, situado à frente e outros lugares nas redondezas (GÓMEZ, 2015, p. 27).

Portanto, os arredores da Estação constituíam uma “mancha” urbana (MAGNANI, 2002, 11-29) - noção que remete a “áreas contíguas dotadas de equipamentos que marcam seus limites e viabilizam – cada qual com sua especificidade, competindo ou complementando – uma atividade ou prática predominante” (MAGNANI, 2002, p. 22).

A mancha [...] sempre aglutinada em torno de um ou mais estabelecimentos, apresenta uma implantação mais estável tanto na paisagem como no imaginário. As atividades que oferece e as práticas que propicia são o resultado de uma multiplicidade de relações entre seus equipamentos, edificações e vias de acesso, o que garante uma maior continuidade, transformando-a, assim, em ponto de referência físico, visível e público para um número mais amplo de usuários.

Diferentemente do ocorre no *pedaço*, para onde o indivíduo se dirige em busca dos iguais, que compartilham os mesmo códigos, a *mancha* cede lugar para cruzamentos não previstos, para encontros até certo ponto inesperados, para combinatórias mais variadas. Numa determinada *mancha* sabe-se que tipo de pessoas ou serviços vai encontrar, mas não *quais*, e é esta a expectativa que funciona como motivação para seus frequentadores. (MAGNANI, 2002, p. 23)

Como bem esclarece Magnani, manchas diferem de pedaços, que não são excludentes entre si, mas entrecruzam-se pelas trajetórias de seus protagonistas (MAGNANI, 2002, p. 23). A mancha que caracterizava a Estação Férrea conectava-se com a *mancha ferroviária* (GÓMEZ, 2015, 27-29) ou os “pedaços” ferroviários, com seus moradores ao redor da Estação Férrea, chalés ferroviários, clubes, sindicatos etc.

Após a revitalização da Estação Férrea, outros usos indicam a presença de atividades culturais, como shows, feiras e encontros diversos (PEREIRA, 2017, p. 37). Também, observei, ao entardecer, pessoas recorrendo ao local para ouvirem músicas de seus automóveis e tomarem chimarrão nos de finais de semana. Ou seja, percebe-se a geração de sociabilidades e o reestabelecimento de uma *mancha* ressignificada na atualidade, com seus *pedaços*, tal como deveria ser quando da utilização da gare por skatistas, já referida, antes da revitalização. No entanto, o que se tem no momento, a partir da narrativa dos atores, é o desejo de ressurgimento da *mancha* que vigorava em torno da própria Estação em seus termos originais e com as atividades ferroviárias em pleno funcionamento (PEREIRA, 2017, p. 40).

A renovação urbana, em espaços centrais, com novos usos, como a revitalização do prédio da Estação e instalação do CEREST e do Procon, além do memorial que está previsto no saguão do prédio, possibilita a utilização do largo frontal para os citados fins, inaugurando o consumo do lugar (MAGNANI, 2002, p. 13):

Essa visão tem como base uma nova forma de planejamento urbano, conhecido por “planejamento estratégico” que, entre outras medidas, prevê parcerias entre o poder público e o setor privado com vistas a projetos de renovação urbana. Uma das propostas mais difundidas dessa visão tem como foco áreas centrais buscando a revitalização de espaços degradados e a recuperação, com novos usos, de edificações e equipamentos

“históricos” ou “vernaculares” (Zukin, 2000), de forma a atrair novos moradores, usuários e frequentadores. Esse processo, conhecido como *gentrification* (enobrecimento, requalificação), propõe uma nova dinâmica, principalmente para os centros das cidades, pois, além de adequá-los como lugares de consumo, inaugura uma nova modalidade de consumo cultural, isto é, o “consumo do lugar”. (MAGNANI, 2002, p.13)

Contudo, é interessante notar, pelas narrativas contestatórias e reivindicatórias de espaços, que *os efeitos homogeneizadores do sistema mundial sobre a cultural local* (idem, p. 14), para fazer referência às políticas capitalistas totais, caracterizada, no caso, pelo redirecionamento dos transportes massivamente para o sistema rodoviário, não levam em consideração os atores locais.

5. Considerações finais

A revitalização do prédio da Estação Férrea é de fato algo comemorado e muito festejado, não só pelos que participaram diretamente da pesquisa (GÓMEZ, 2015; PEREIRA, 2017), mas também por aqueles que se identificam com a espacialidade e as questões envolvendo a ferrovia. No entanto, com um olhar de perto e de dentro, tal como formulado por Magnani (2002), pude perceber, pela narrativa do *Flaneur*, que no despertar dos sonhos da modernidade, expressos na arquitetura, podem ser reacesos valores simbólicos, fazendo com que venha à tona o desejo da volta do trem.

Ao tomar como ponto de partida a narrativa da arquitetura da Estação Férrea reerguida e o que ela evocava nos atores, pude observar que é uma construção que carrega em si traços de uma cultura que ressignificada no presente, conserva as bases do passado. Assim, lança na paisagem a imagem próxima do que foi em outros tempos, permitindo por em ação reivindicações para que não seja tomada somente como um lugar de memórias, mas como um organismo que tem vida própria e deveria funcionar, efetivamente, para o fim primeiro a que foi destinado.

O que percebi numa relação dialógica, é que os atores não queriam que suas visões sobre a Estação Férrea, o trem e a ferrovia fossem tomadas como

algo saudosista e puramente um esforço de memória, atrelados a um tempo que no presente já não tem mais lugar.

Pelo contrário, estão cientes que a reivindicação cultural, isto é, por tudo que a Estação Férrea representa, é válida e viável, citando exemplos pelo mundo em que o trem e as estações ferroviárias se adaptaram e se reformularam em termos tecnológicos, mas continuaram e se ampliaram. A questão da volta da Estação ao seu funcionamento de origem, como demonstrado, não depende puramente de questões locais. O que determina o que é ou não é melhor para a localidade e região, vem de políticas totais, que por sua vez, como sabido, envolvem interesses um tanto sórdidos em termos capitalistas.

Mas na visão dos atores destacados na pesquisa, as quais passam ao largo das decisões que diretamente os atingem, o trem reduz gastos substancialmente, polui menos, desafoga as rodovias, é mais seguro, possibilita aos passageiros um maior aproveitamento das paisagens e da organização de tempo e espaços essencialmente humanos. Em Roney, encontrei um ator que pensa a questão nesses termos, e mais, com a ideia de que a escassa utilização do trem no país revela que somos uma colônia ainda, embora não sirvamos mais a Portugal, mas a todos os países desenvolvidos e que têm, em suas malhas ferroviárias, uma das principais formas de transporte e de desenvolvimento econômico. Nesse sentido, como algo produzido no encontro etnográfico, faço das suas conclusões, parte das minhas.

Talvez mais do que pontos de chegada, a pesquisa tenha encontrado pontos de partida, velhos dilemas, poder, estratificação, graus de diferenciação sobre quem decide o que importa.

Como visto, as vontades tidas como soberanas, de interesse de todos, ou as chamadas políticas homogeneizadoras, como a que afetou a espacialidade local e regional, dentro da totalidade das narrativas, com a supressão do trem de passageiros e de outras finalidades, não atentam às

formas pelas quais atores sociais se identificam com o local, seu universo espacial, e assim, organizam suas vidas e trajetórias.

Referências Bibliográficas:

ANDRADE, Carlos Drummond. Antologia Poética. São Paulo: Companhia das Letras, 2012, p. 50.

AUGÉ, Marc. Dos lugares aos não-lugares. In: Não-lugares: introdução a uma antropologia da supermodernidade. 7ª ed., Campinas, SP: Papirus, 1994 (2008), pp. 71-105.

BOLLE, Willi. A Metrópole como espaço imagético. A construção do olhar sobre a cidade na obra das Passagens / A metrópole: Palco do *Flâneur*. IN: *Fisiognomia da Metrópole Moderna: representações da história em Walter Benjamin*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2000 (1994). (pp. 49-103/365-400).

CERTEAU, Michel de. A invenção do cotidiano: artes de fazer. – 13. ed., Petrópolis, RJ: Vozes, 2007. pgs. 181-182/188-189/202.

CLIFFORD, James. Sobre a autoridade etnográfica. In: A experiência etnográfica: antropologia e literatura no século XX. 3ª ed., Rio de Janeiro: UFRJ, 2008, pp.17-58.

DAMATTA, Roberto. Relativizando: uma introdução à antropologia social. Petrópolis: Vozes, 1983, pp. 143-173.

DURKHEIM, Émile, 1858-1917. Sociologia e Filosofia. Tradução Fernando Dias Andrade. – São Paulo: Ícone, 2004. (Coleção Fundamentos de direito). Pg. 32-33.

ELIAS, Norbert. O processo civilizador. 2ª. ed. – Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 1994.

FACCIN, Daniela. Entre passos e vozes: percepções de espaço e patrimônios no Sítio Ferroviário de Santa Maria, RS. ZANINI, Maria Catarina Chitolina (Orientadora). Dissertação de Mestrado, Universidade Federal de Santa Maria, Centro de Ciências Sociais e Humanas, Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais, RS, 2014, pp. 36/50-51.

GEERTZ, Clifford. “Do ponto de vista dos nativos”: a natureza do entendimento antropológico. In: O Saber local: novos ensaios em antropologia interpretativa. 8ª ed., Petrópolis: Vozes, 2006, pp. 85–107.

GEERTZ, Clifford. Uma descrição densa: por uma teoria interpretativa da cultura. In: A interpretação das culturas. Rio de Janeiro: LTC, 2013, pp. 3-21.

GÓMEZ, Guillermo Stefano Rosa; MAGNI, Claudia Turra. CIDADE, TRABALHO E NARRATIVA: Etnografia Urbana com Ferroviários Aposentados em Pelotas (RS). Trabalho de Conclusão de Curso, 2015, IFISP – UFPEL.

GONÇALVES, Marco Antonio. Etnobiografia: biografia e etnografia ou como se encontram pessoas e personagens. In: GONÇALVES, Marco Antonio. MARQUES, Roberto. e CARDOSO, Vânia Z. (Orgs.). Etnobiografia: subjetivação e etnografia. Rio de Janeiro: 7Letras, 2012, pp. 19-42.

GURAN, Milton. Fotografar para descobrir, fotografar para contar. In: Diálogos Antropológicos – Dossiê 1 – Imagem, dez., 1997, pp. 71-78.

HOBBSAWM, Eric. Era dos extremos: O breve século XX: 1914-1991. São Paulo: Companhia das Letras, 1995, pp. 64/67-68.

INGOLD, Tim. Jornada ao longo de um caminho de vida: mapas, descobridor-caminho e navegação. *Religião e Sociedade*, Volume 25(1): 2005. pp. 91 a101.

KOFES, Suely. Narrativas biográficas: que tipo de antropologia isso pode ser?. In: Vidas e grafias: narrativas antropológicas, entre biografia e etnografia. KOFES, Suely e MANICA, Daniela. (Organizadoras), 1ª ed., Rio de Janeiro: Lamparina e FAPERJ, 2015, pp. 16-39.

LAPLANTINE, François. Uma ruptura metodológica: a prioridade dada à experiência pessoal do “campo”. In: Aprender antropologia. São Paulo: Brasiliense, 1987, pp. 149-168.

LEROI-GOURHAN, André. Os símbolos da sociedade. In: O gesto e a palavra: 2 – Ritmos e memória. Lisboa: Edições 70, 1965, pp. 121-176.

LESSARD-HÉBERT, Michelle; GOYETTE, Gabriel e BOUTIN, Gérald. Investigação Qualitativa: fundamentos e práticas. 3ª ed., Lisboa: Instituto Piaget, 2008, pp.31-62.

MACDOUGAL, David. De quem é essa estória?, In: Cadernos de antropologia e imagem. Rio de Janeiro: UERJ, PPCIS, 1995, pp. 93-105.

MAGALHÃES, Carlos Osório. História de Pelotas. Pelotas: Armazém Literário, 2002, p. 125.

MAGALHÃES, Mário Osório. História e tradições da cidade de Pelotas. 6ª ed. rev. ampl., Porto Alegre: ardotempo, 2011.

MAGALHÃES, Mário Osório. Opulência e cultura na província de São Pedro do Rio Grande do Sul: um estudo sobre a história de Pelotas (1860 – 1890). Pelotas: EdUFPel: Co-edição Livraria Mundial, 1993,

MAGNANI, José Guilherme Cantor. De perto e de dentro: notas para uma etnografia urbana. Revista Brasileira de Ciências Sociais, V. 17, n. 49, jun., 2002, pp. 11-29.

MALINOWSKI, Bronislaw. Argonautas do pacífico ocidental. São Paulo: Abril Cultural, Pensadores, Ática, 1978, pp. 17-38.

NOVAES, Sylvia Cauby. O silêncio eloquente das imagens e sua importância na etnografia. In: Cadernos de arte e antropologia, Vol. 3, n. 2/2014, pp. 57-67.

OLIVEIRA, Roberto Cardoso. O trabalho do antropólogo: olhar, ouvir, escrever. In: O trabalho do antropólogo. São Paulo: UNESP, pp. 17-35.

OSÓRIO, Fernando. A Cidade de Pelotas. Vol. 2. 3ª ed. rev., Pelotas: Armazém Literário, 1998, p. 293.

PEREIRA, Andressa Porto. Sonoridades do trem na cidade de Pelotas-RS; percepções e significados. Dissertação de Mestrado. Drª Claudia Turra Magni, orientadora; Dr. Mario de Souza Maia, Coorientação, Programa de Pós-Graduação em Antropologia, Instituto de Ciências Humanas, Universidade Federal de Pelotas: 2017.

PETONNET, Colette. A observação flutuante: o exemplo de um cemitério parisiense. In: *Antropolítica*, n. 25, 2008, p. 99-111.

RICOEUR, Paul. Arquitetura e narrativa. In: *Urbanisme*, n. 303, nov/dez. 1998, pp. 44-51.

ROUANET, Sergio Paulo. Viajando com Walter Benjamin. Viagem no Espaço: a Cidade. In: *A Razão Nômada. Walter Benjamin e Outros viajantes*. Rio de Janeiro: UFRJ: 1993. Pp. 21-62

VELHO, Gilberto. "Observando o familiar" In: *Individualismo e cultura: notas para uma antropologia da sociedade contemporânea*, 4ª ed., Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1997, pp. 121-132.