Universidade Federal de Pelotas Instituto de Ciências Humanas Departamento de Museologia, Conservação e Restauro Curso de Bacharelado em Museologia



Trabalho de Conclusão de Curso

Estação Férrea de Pelotas/RS:

Trajetória de constituição do Memorial

Daiane Insaurriaga Botelho de Souza

DAIANE INSAURRIAGA BOTELHO DE SOUZA

Estação Férrea de Pelotas/RS:

Trajetória de constituição do Memorial

Trabalho monográfico apresentado no Curso de Bacharelado em Museologia da Universidade Federal de Pelotas, como requisito parcial à obtenção do título de Bacharel em Museologia.

Orientadora: Prof^a. Dr^a. Francisca Ferreira Michelon

Banca Examinadora:		
Danca Examinauora:	 	
Prof ^a . Noris Mara Pacheco Leal		

Dedico este trabalho à minha filha Kayne Insaurriaga Botelho de Souza

Agradecimentos

À Universidade Federal de Pelotas e ao Curso de Bacharelado em Museologia.

À minha orientadora Francisca Ferreira Michelon, que sem me conhecer aceitou me orientar. Obrigada de coração pela dedicação e paciência comigo, sem ela eu não realizaria esse sonho.

À professora Noris Mara Pacheco Leal por ter me dado à honra de ser minha banca, e obrigada pela oportunidade de fazer o estágio curricular no Museu do Doce.

A todos os professores pela dedicação, esforços e incentivos dedicados a mim e aos meus colegas.

À turma em geral pelo apoio, incentivo e críticas. Muito obrigada em especial as amizades construídas que passam da faculdade para vida, sendo elas: Patrícia Morales e Juliana Ulguim, as quais eu quero que durem anos.

Aos Professores responsáveis pelos projetos dos quais fiz parte, Professora Carla Gastaud e o Professor Diego Ribeiro.

Ao Professor Diego Ribeiro pelo carinho e pelo aprendizado que tive em aula, além do trabalho no projeto do Morro Redondo que foi maravilhoso.

À minha mãe, que é a pessoa que mais me ajudou na realização desse sonho, pois ela me auxiliou a cuidar da minha filha nos momentos em que eu não me encontrava presente, sempre disposta a me ajudar em tudo que eu precisava.

Ao meu pai que é o meu maior orgulho, que sempre está disposto a ajudar, eu e meu irmão, seja com palavras ou financeiramente.

À minha filha por ser minha amiga, companheira e confidente em muitas horas. Obrigada por ter paciência, já que muitas vezes eu não pude estar presente em suas festinhas da escola e, obrigada por acreditar que a mãe está procurando um futuro melhor.

Ao meu esposo que convive diretamente comigo e sabe do esforço que fiz para chegar até aqui e por estar sempre a me apoiar.

Ao supervisor do estágio museólogo Mateus Cruz e à equipe do Museu do Doce em geral por ter me acolhido de forma carinhosa. Para mim, fazer parte dessa equipe foi muito gratificante.

Enfim, agradeço à todas minhas amigas que acompanharam diretamente toda minha trajetória acadêmica e torceram muito por mim e pensam muito no dia de festejar junto comigo.

"Ói, já é vem, fumegando, apitando, chamando os que Sabem do trem Ói, é o trem, não precisa passagem nem mesmo bagagem no Trem

Quem vai chorar, quem vai sorrir? Quem vai ficar, quem vai partir? Pois o trem está chegando, tá chegando na estação"

(O trem das sete - Raul Seixas)

Resumo

DE SOUZA. Daiane Insaurriaga Botelho. **Estação Férrea de Pelotas/RS:** Trajetória de constituição do Memorial. 2015, 42f. Monografia, Bacharelado em Museologia, Universidade Federal de Pelotas. Pelotas. RS.

Este trabalho pretende observar a trajetória da divulgação do Memorial da Estação Férrea de Pelotas sob o enfoque da destinação do prédio restaurado. De 2010 a 2015, quando foi inaugurada a restauração do prédio, circularam notícias sobre a situação do edifício, evidenciando a trajetória do uso que seria dado a ele. Desde o início, os documentos estudados mencionam uma área de memória que se destinaria à implantação de um memorial. Este percurso aponta uma situação recorrente quanto aos sentidos memoriais dos locais restaurados, como para o valor dado à memória do fato que o edifício representa: a história da viação férrea na cidade. Para tanto, buscou-se diferentes tipos de documentos e se tentou observar como os gestores responsáveis pela recuperação do edifício usaram as expressões Museu e Memorial. Por fim, entendeu-se a ocorrência sob o conceito de Museu (Lei 11.904 de 2009) e sobre os possíveis conceitos de memorial. Ao final, verifica-se como seu deu a definição do espaço, mas por questões de equacionamento das possibilidades do que como uma decorrência do valor ao prédio e a história que ele representa.

Palavras-chave: Museu; Memorial; Estação Férrea; Pelotas.

Lista de Figuras

Figura 1 Primeira Locomotiva chamada Baroneza	17
Figura 2 Estação Ferroviária de Pelotas, 1969 – Ainda com movimento de locomotivas a vapor	22
Figura 3 Estação Férrea de Pelotas antes do restauro	24
Figura 4 Dia da inauguração da Estação entrega a comunidade	25
Figura 5 Estação Férrea	25

Sumário

Introdução	11
Capitulo 1 - A Estação Férrea de Pelotas	16
1.1 Aspectos sobre o surgimento da Estação Férrea de Pelotas	16
1.2 A Estação Férrea como patrimônio industrial	18
1.3 O prédio da Estação Férrea de Pelotas	20
Capitulo 2 - De Museu à Memorial: O caso da Estação Férrea de Pelotas	
2.1 O que é memorial	26
2.2 As fontes das notícias	29
Considerações Finais	
Referências	36
Anexos	39

Introdução

Este trabalho abarca parte da trajetória da intervenção no prédio da Estação Férrea de Pelotas, em um período que se estende das primeiras notícias do restauro até o momento da inauguração do edifício recuperado, para refletir sobre um aspecto da previsão de sua ocupação. A sua ocupação se dará por órgãos de serviços e uma parte do prédio será um memorial da própria Estação. Em algumas ocasiões, escutava-se falar do museu da Estação. Em determinados momentos, a palavra museu foi usada. Como em todo o processo de recuperação de prédios históricos, foram muitos os envolvidos em um extenso período de tempo no qual ocorreram as decisões sobre o destino da obra depois de restaurada. Assim, a trajetória da intervenção neste bem passou por diversos atores que construíram diferentes discursos. Um reflexo frequente destes discursos pode ser encontrado nas notícias que os jornais da cidade veicularam logo que a intervenção foi aprovada e se iniciou. Embora o campo de análise seja complexo e comporte variáveis diversas, este estudo focou, exclusivamente, a eleição de denominação memorial, que os noticiários e outras fontes usaram para o espaço destinado à memória do prédio. Abordou-se este tema por se entender que o termo memorial foi uma opção em detrimento à complexidade do uso da palavra museu e que poderia não haver compasso entre a compreensão do conceito e o que se pretendia. Portanto, poder-se-ia estar diante de uma clivagem conceitual, na qual se revela um valor vacilante no que tange a determinar a função do espaço. Por fim, seria esperável que este estudo pudesse apontar para outra questão conflituosa na recuperação destes bens históricos: o sentido para o restauro do patrimônio histórico e para a recuperação do patrimônio industrial. No entanto, entende-se que o patrimônio ferroviário, a partir de 2007, encontra-se admitido, uma vez que há uma lista de bens asseverada pelo Iphan.

Portanto, o objetivo geral deste estudo foi o de identificar no processo de recuperação da Estação Férrea de Pelotas a intenção dos gestores ao designar um espaço de memória no âmbito do prédio requalificado. Para desenvolver esta questão empregaram-se várias fontes, tendo sido a mais importante o conjunto de

notícias veiculadas na imprensa local. Foi necessário, também, revisar a história das Estações, que não existe fora da história do transporte ferroviário. Para firmar a importância da Estação Férrea de Pelotas, também foi preciso revisar a sua trajetória. Foram feitas várias visitas à Secult para obter material sobre o restauro. Algumas entrevistas com os arquitetos envolvidos com o restauro também auxiliaram a levantar dados. E, sobretudo, foi necessário confirmar a condição patrimonial deste bem.

Para tanto, buscou-se nos órgãos competentes saber sobre este patrimônio. Assim, segundo o que consta no Inventário das Estações Férreas feito pelo IPHAE¹, a Estação Férrea de Pelotas, situada no Largo de Portugal, Praça Rio Branco, foi inaugurada em 02 de dezembro para servir à linha ferroviária que ligava as Cidades de Pelotas, Rio Grande e Bagé. Este trajeto foi chamado de tripé do charque e, além de carga, também chegou a transportar passageiros. Foi uma existência longa, marcada por todas as mudanças que sofreram os transportes no Brasil. Em 1982 a Estação foi desativada. Portanto, a história econômica desta região e a história social do trabalho estão contempladas neste lugar, o que justifica estudá-lo. Sobre o prédio, alguns dados fazem-se necessários para este trabalho. O prédio foi tombado pela Lei nº 4.315 de 22 de setembro de 1998 pelo Município e inventariado pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado (IPHAE). Devido ao abandono, a Estação Férrea de Pelotas foi se deteriorando e antes do restauro, para impedir as invasões, teve as aberturas do pavimento térreo lacradas. Conforme notícias veiculadas no Jornal da Cidade, Diário Popular, de 13 de abril 2010, o Vice Prefeito Fabrício Tavares, acompanhou a visita do técnico do DNIT² e do técnico da Inventariança da Extinta Rede Ferroviária para fazer um relatório detalhado para a Diretora do DNIT. Feito em 2008, o pedindo solicitava a cedência do prédio para a Prefeitura de Pelotas.

_

¹IPHAE: Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado

²"DNIT- Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte é o principal órgão executor do Ministério dos Transportes. Foi implantado em fevereiro de 2002 para desempenhar as funções relativas à construção, manutenção e operação da infraestrutura dos segmentos do Sistema Federal de Viação sob administração direta da União nos modais rodoviário, ferroviário e aquaviário. É dirigido por um Conselho Administrativo e por cinco diretores nomeados pelo Presidente da República e conta com recursos da própria União para a execução das obras." (DNIT,

Conforme outra notícia veiculada no Jornal da Cidade, Diário Popular, 23 de julho de 2010 a restauração da Estação iniciou em junho, com instalação de tapumes ao seu redor e a retirada do lixo que ali se encontrava.

Finalizado o restauro, havia previsão de que o prédio da Estação Férrea de Pelotas fosse ocupado pelo Centro de Referência em Saúde do Trabalhador Macro Sul (CEREST)³, o Serviço de Proteção e Defesa do Consumidor (PROCON)⁴ e nele fosse instalado o Memorial Ferroviário de Pelotas. Este Memorial, conforme notícia veiculada no jornal da cidade, Diário Popular, de 15 de maio de 2013, seria ocupado por um acervo já existente e que hoje se encontra no Esporte Clube União.

Sobre os seus valores históricos e simbólicos, há de se considerar que a Estação é um patrimônio Industrial⁵, pois ela tinha importância e impacto muito grande para a cidade ao ser responsável pelo transporte de gado e do charque, produzido ou necessário para a produção industrial do processamento da carne no trecho abarcado, além do embarque e desembarque de passageiros e bagagens. É, portanto, um repositório possível de memórias de parte da história da cidade.

No intuito de reforçar este valor de repositório de memórias, busquei entender a motivação que fez o poder público optar pelo Memorial na Estação restaurada. Especialmente, procurei observar a clareza com que o conceito de

-

³ Cerest: Centro de Referencias Especializada em Saúde do Trabalho cuja finalidade é a de ampliar a Rede Nacional de Atenção á Saúde dos Trabalhadores (RENAST), integrando os serviços do Sistema Único de Saúde-SUS,voltados a Assistência e Vigilância, de forma a congregar/unificar os esforços dos principais executores ,com interface na Saúde do Trabalhados, tendo como objetivo atuar, prevenindo, controlando e enfrentando, de forma estratégica. integrada e eficiente, os problemas de saúde coletiva como as mortes ,acidentes e doenças relacionadas com trabalho. http://www.saude.pr.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?%20conteudo=331>

⁴ PROCON: É o local onde o consumidor pode fazer valer seus direitos e onde terá apoio sobre consumo consciente e sustentável e também quando tiver seus direitos violados. Isso não significa que seja um órgão cego e que credite razão unilateral ao consumidor supostamente lesado, mas garantirá a ampla defesa como princípio constitucional, através de análise criteriosa sobre a relação de consumo efetuada para somente depois abrir processo administrativo para aplicação de multa. http://www.procon.rs.gov.br/portal/index.php>

⁵ Conforme Tagil, de 2003 a carta de Nizny, entende por patrimônio industrial compreende os vestígios da cultura industrial que possuem valor histórico, tecnológico, social, arquitetônico ou cientifico. Esses vestígios englobam edifícios e maquinaria, oficinas, fabricas, minas e locais de processamento e de refinação, entrepostos e armazéns, centro de produção,transmissão e utilização de energia,meios de transporte e todas suas estruturas infraestruturas,assim como os locais se desenvolveram atividades sociais relacionadas com a industria,tais como habitações,locais de culto ou de educação.

Memorial foi tratado. Pretendi, neste estudo, evidenciar as razões desta opção e compreender o processo pelo qual este Memorial passa a ser um ponto focal no processo de restauro. Para tanto, desenvolvi o estudo em dois momentos, que se apresentam na estrutura dos capítulos.

No primeiro Capítulo estudei o contexto da Estação Férrea de Pelotas, buscando compreendê-la como Patrimônio Industrial. Para isto, busquei as fontes primárias, que se encontravam em grande parte na Biblioteca Pública Pelotense.

No segundo capítulo, utilizei as noticias de jornais e fontes documentais. Neste momento, procurei saber na Secult⁶ se o prédio iria possuir um Museu ou Memorial, pois diante da grande divergência das informações era possível pensar ser ambas as coisas. A partir do confronto entre os dados coletados nas diversas fontes, pude analisar a questão da proposta do Memorial e refletir sobre a constituição destes espaços de memória e seus significados na atualidade.

Por fim, considero importante relatar o meu interesse neste objeto de estudo. Não vi esta estação em funcionamento, nunca andei em um trem, mas, para mim é algo simples. Não andei, mas espero fazer uma viagem, um dia, e passar sobre pontes magníficas. Quando passeio nas colônias, fico atenta para ver os pedaços do que foram os trilhos, as caixas de abastecimento, ou então, encanta-me passar por ruas que são cortadas por trilhos. Fico maravilhada em ver um trem passando, em escutar o apito de longe e saber que lá vem o trem e ficar imaginando onde mais ou menos ele está e o que estará carregando... É algo que mexe com o meu imaginário.

Suponho que o meu gosto seja compartilhado com muitas pessoas, em especial quando, levantando as fontes para este estudo, me deparei com depoimentos que indicam o quanto muitas pessoas se interessavam pela Estação e se entristeciam em vê-la abandonada. A Estação Férrea de Pelotas foi, sem dúvida, muito importante para o crescimento da Cidade de Pelotas e impulsionou o seu desenvolvimento. No entanto, hoje ela é importante porque dá luz a um passado no qual o modo de vida era mais longo e lento como os trilhos nos quais passavam os trens. Penso que, muitos de nós que não viveram esta época, sentem uma nostalgia por este tempo no qual vencer distâncias dependia de

-

⁶ Secult: Secretaria Municipal da Cultura

trilhos, estações e trens. Por este sentimento, era tão ruim ver este patrimônio se destruindo gradativamente e um prédio maravilhosamente cheio de memórias ir se perdendo. Também, é por isto que o tema do Memorial interessou-me. Trabalhando com instituições de memória, somos impulsionados a tentar compreendê-las e tentar saber se aqueles que as propõem sabem o porquê de suas opções. Este estudo ajudou-me a gostar mais das estações férreas e a querer fazer com que outros sintam o mesmo.

Capitulo 1 - A Estação Férrea de Pelotas

1.1 Aspectos sobre o surgimento da Estação Férrea de Pelotas

A Estação Férrea de Pelotas, inaugurada em 02 de dezembro de 1884, está inserida em um momento no qual outras tantas Estações surgiram no país. Segundo Vieira (2010), o pioneiro na introdução da estrada de ferro no Brasil foi Irineu Evangelista de Sousa, Barão de Mauá⁷, que com espírito empreendedor encontrou os modos de implantar ferrovias e trens em uma nação extensa e ainda à parte das mais nítidas expressões de modernidade na época. A primeira locomotiva do país ficou conhecida por "Baroneza" em homenagem à esposa de Mauá, Dona Maria Joaquina. Essa locomotiva teve seu primeiro tráfego na Estrada de Ferro D. Pedro II, atual Central do Brasil. Logo depois, foram instaladas outras estradas de ferro no país, como a Recife - São Francisco, E.F.Bahia and São Francisco Railwal Company dentre outras.

A estação de Pelotas foi construída pela Compagnie Imperiale des Chemins de Fer Du Rio Grande do Sul e Southem Brazilian RGS Railway Company, e sua implantação deveu-se ao empenho de Gaspar Silveira Martins⁸ depois da aprovação no Parlamento Imperial sob o Decreto nº 8. 346, de 14 de Dezembro de 1881. Está situada no Largo de Portugal, Praça Rio Branco.

1895, se exilou na Argentina. Pouco antes de falecer, deixou seu Testamento Político texto onde

⁷Irineu Evangelista de Sousa, grande empreendedor brasileiro do século XIX, condutor de projetos transformadores e dirigente de diversas companhias, muitas das quais fundadas por ele mesmo, foi, ainda, um inovador em vários setores da economia brasileira do Segundo Reinado (1840-1889). ⁸Gaspar Silveira Martins em sua trajetória política ocupou os cargos de Juiz Municipal no Rio de Janeiro, Deputado Provincial (18621889), Deputado Geral (1872-1879), Ministro da Fazenda (de 13/02/1878 a 8/02/1879), Senador do Império (1880 -1889), Presidente da Província do Rio Grande do Sul (1889) também destacamos sua atuação como Presidente do Partido Liberal, um dos fundadores do Partido Federalista, um dos líderes da Revolução Federalista (1893-1895), bem como ter recebido o título de Grão-mestre da Maçonaria em 1883. Com a Proclamação da República em 1889, ficou exilado com sua família na Europa. E, no período final da Revolução Federalista, em

estão expressas suas principais ideias políticas, em que apresenta uma proposta de organização de Estado alternativo ao projeto republicano castilhista.

http://www2.al.rs.gov.br/memorial/LinkClick.aspx?fileticket=9InSUzDr TA%3D&tabid=3454>

Segundo Léon (1998), as inaugurações das Estações Férreas se faziam acompanhar de diversas atividades comemorativas. No entanto, desacordos entre a proposta da empresa e os anseios da população local, fizeram com que, em Pelotas, as comemorações fossem suspensas. Também este aspecto evidência o contexto da implantação dos caminhos de ferro no Brasil, que oferecia toda a sorte de dificuldades. Assim, procurando atrair investidores, o governo Brasileiro implantou um sistema de concessões, que se tornou característico da política de infra-estrutura do período imperial. Entre o final do século XIX e início do século XX os recursos, sobretudo dos britânicos, alavancaram a construção de linhas férreas.



Figura 1 Primeira Locomotiva chamada Baroneza Fonte: http://www.rffsa.gov.br/imagem/Baroneza.JPG

A história que informa sobre a trajetória das Estações Férreas também é aquela que informa sobre o trem. No sistema que implica o transporte ferroviário, os elementos centrais definem as razões de padronização dos lugares, métodos e recursos nos quais a tecnologia se desenvolveu. No Brasil, a primeira linha foi inaugurada em 1854, no Rio de Janeiro, e ligava a Baia de Guanabara até Serras de Petrópolis. Ainda que fossem apenas 14,5 km de extensão, as mudanças que

⁹ Acessado em 19 de maio de 2015.

.

este percurso feito de trem proporcionou podem ser dimensionadas quando se lembra que o meio disponível anteriormente era lombo de animais, bois e cavalos. Pode-se entender, do mesmo modo, porque a presença de uma estação de trem impulsionava o povoamento do local onde surgia. O trem transportava pessoas e mercadorias que de outro modo não iriam ou não sairiam daquele lugar. Nas estações, o mínimo que havia era a plataforma, um posto de telégrafo, que mantinha a comunicação entre uma estação e outra, um depósito onde se poderia guardar as mercadorias em trânsito e a bilheteria para venda de passagens.

Ainda para Ransolin (2012), outro aspecto que acabava impactando o local onde as estações surgiam, era o contingente de mão de obra que exigia a construção de ferrovias. Em atividades básicas ou especializadas, muitas pessoas operavam para o surgimento das ferrovias.

Assim, o somatório destes e de outros aspectos indica o potencial transformador que uma estação apresentava no local onde surgia.

1.2 A Estação Férrea como patrimônio industrial

O conceito de patrimônio industrial não é tão recente quanto este termo, que pode ser entendido como uma versão atual da expressão arqueologia industrial (ARECES, 2007, p.7). No entanto, ainda que se tenha uma palavra para o fato, não é muito fácil explicá-lo como uma parte específica da cultura material. Em partes, a dificuldade deve-se a que as ruínas ou vestígios industriais fazem parte de uma etapa ainda muito recente das sociedades: a industrialização. No entanto, é inegável o impacto que causam, ainda hoje, o fechamento das grandes indústrias nas regiões onde se estabeleceram.

Trata-se, de um impacto, primeiramente, econômico, mas também simbólico, porque as fábricas condensam muitos valores e um tempo e lugar. A indústria está diretamente ligada à técnica e à produção de bens. Estes dois fatos, intimamente ligados pela história do trabalho e da economia das sociedades,

determinaram a vida de gerações. O momento em que surge a consciência sobre o bem patrimonial é difuso, ainda mais porque ainda se emprega como sinônimo o termo Arqueologia Industrial e tal como fala, mas como observa Silva (2009):

As origens da arqueologia industrial podem ser descritas a partir da Idade Moderna, com a utilização dos vários meios de intensificação da produção que começam a ser vinculados aos processos de industrialização e à reordenação morfológica dos edifícios produtivos nos séculos XVIII e XIX. A partir dos modos de exploração e tecnologia aplicados, esses fenômenos são perceptíveis com a desapropriação do conhecimento e das técnicas produtivas. Estas são repassadas dos homens às empresas, junto a uma maior individualização do trabalho e à especialização produtiva.

Sabe-se (ARECES, 2007, p.9) que a década de 1990 foi um marco no tratamento da proteção dos bens culturais que se entendiam como patrimônio industrial, na Europa; mas, também, é evidente que o fenômeno estendeu-se pelo mundo. Todos os países estavam vivendo, neste momento, a ocorrência de enormes áreas abandonadas no entorno das cidades. Os antigos parques industriais fechavam suas portas e deixavam para o seu presente e para o futuro, grandes monumentos vazios de uso e plenos de significados. Chaminés, armazéns, galpões, edifícios fabris de formatos diversos, sinalizavam um tempo concluído em determinada produção e como enormes fósseis, viravam sinalizadores dolorosos de um paradoxo que se estabelecia entre as vivências do seu tempo de operação, que em si continham muitas expressões de conflitos sociais e o momento em que deixaram de funcionar, que, por outro lado, também significava sofrimento para as sociedades.

O abandono das fábricas e o impacto que estes lugares, por vezes enormes, causavam, quando fechavam suas portas, na paisagem e nas populações, forçaram a atenção dos estudiosos do patrimônio, de tal modo que durante a reunião do The Internacional Commite for the Conservation of the Industrial Heritage (TICCIH), em 2003, estabeleceram-se os princípios pelo qual se poderia compreender a condição patrimonial dos bens industriais. Tais princípios foram no documento que hoje se conhece como a Carta de Nizhny Tagil, pela patrimônio qual vem ser industrial aquilo que:

[...] compreende os vestígios da cultura industrial que possuem valor histórico, tecnológico, social, arquitetônico ou cientifico. Esses vestígios englobam edifícios e maquinaria, oficinas, fábricas, minas e locais de processamentos e de refinação, entrepostos e armazéns, centros de produção, transmissão e utilização de energia, meios de transportes e todas as suas estruturas e infra-estruturas assim com os locais onde se desenvolveram atividades sociais relacionadas com a indústria, tais como habitações,locais de culto ou de educação.

O texto da carta reforça a compreensão de que o valor que destaca o patrimônio industrial e o particulariza é o fato de ser este um testemunho da memória do trabalho e do lugar. Assim associados, estes aspectos da vida nas sociedades industriais levam em consideração o contexto territorial no qual as decisões e presença humanas são os vetores que associam de forma irrevogável o meio ambiente, a técnica, a tecnologia e a condição do trabalhador. Por tal razão, há autores que defendem que a plena compreensão do patrimônio industrial só se atinge ao considerar que ele e a paisagem cultural formam um ente indissociável.

Assim, tendo em conta o impacto que a presença do transporte ferroviário imprimia no cenário onde se instalava, é notório o valor que os vestígios desta história possuem para os locais que a tiveram. As estações são vestígios deste processo e testemunhos das mudanças que ocorreram nos locais. Informam sobre os modos de viver a partir de sua presença, sobre as formas de trabalho, de comunicação, de produção, de se locomover e outras tantas formas que caracterizam as cidades hoje. Por isso são patrimônios em si mesmos.

1.3 O prédio da Estação Férrea de Pelotas

Em 1780, o português José Pinto Martins, que abandonara o Ceará em consequência da seca, funda às margens do Arroio Pelotas a primeira Charqueada. A prosperidade do estabelecimento, favorecida pela localização, estimulou a criação de outras charqueadas e o crescimento da

região, dando origem à povoação que demarcaria o inicio da cidade de Pelotas. (MAGALHÃES, 2008, p. 22).

Segundo descrição do Inventário das Estações (IPHAN, 2002), o prédio da Estação Férrea de Pelotas possui grande comprimento, contendo elementos em Verga¹⁰ em arco abatido, esquadrias de madeira com caixilhos de vidro, terraços descobertos nas laterais, platibandas vazadas¹¹, balaústres, frontão central¹², pinhais¹³, pilastras¹⁴, bandeiras fixas e outros elementos que caracterizam os edifícios com esta funcionalidade. Assim, não surpreende que as Estações de Pelotas, Bagé e Rio Grande sejam muito parecidas, inclusive dando a sensação de serem o mesmo projeto, com suas platibandas e coberturas destacadas sobre a plataforma nas quais ficam bem as estruturas de ferro. Correspondiam a um modelo adotado pelas construtoras das linhas férreas e, no geral, variavam apenas no tamanho. A de Pelotas foi incluída na categoria de grande porte¹⁵ devida o tamanho da edificação.

_

 $^{^{10}}$ Verga: Nome da peça que fecha superior e horizontalmente um vão de porta ou de janela, apoiando-se em suas extremidades..

¹¹ Platibandas: Parede larga e vertical que circunda um terraço ou contorna e camufla um telhado (Dicionário Larousse)

Frontão: Peça que decora a parte superior das portas e janelas, ou que coroa a entrada principal de um edifício. http://www.engenhariacivil.com/dicionario/?s=frontao Acessado em 16 de junho de 2015.

Ornamento arquitetônico imitando o fruto do pinheiro. Foram comuns as pinhas de porcelana arrematando superiormente os cunhais das construções, os pilares dos portões, ECT... Nos cantos de ferro forjados ou fundidos, também eram usados pinhas de vidro colorido. (Dicionário de Arquitetura Brasileira 1972)

Pilastra: Saliência retangular pesa a uma edificação ou parede com a mesma disposição da coluna. (Dicionário Larousse)

¹⁵ Foi classificada em grande pote devido ao decorrer dos anos ter sofrido ampliações, na maior parte a residência do agente encontra-se dentro da Estação.

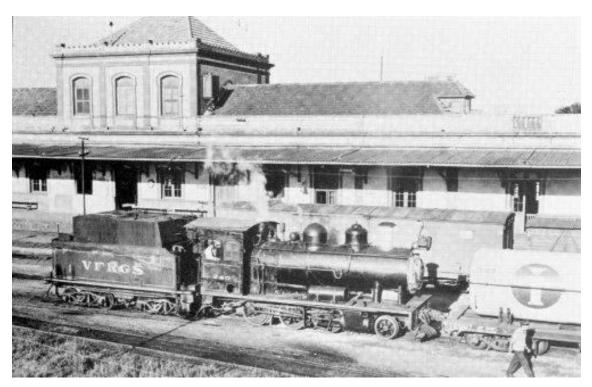


Figura 2 Estação Ferroviária de Pelotas, 1969 – Ainda com movimento de locomotivas a vapor.

Fonte: Antonio A. Gorni

Em 1930 foram construídas mais duas laterais, com janelas e portas iguais e foram retiradas as pinhas, a plataforma de embarque possui uma grande cobertura de ferro. O prédio da estação possui um salão principal onde ficava bilheteria e onde também se tinha acesso ao embarque e desembarque do trem. No andar de cima possui 15 cômodos onde era a residência do agente. A Estação foi desativa em 1996, quando já não transportava mais passageiros. Em 1998, foi abandonada de vez, progredindo seu estado de deterioração até um ponto critico, onde se fez necessária a colocação de tapumes no seu entorno para evitar invasões.

A Prefeitura de Pelotas efetuou o pedido de doação da Estação Férrea para o DNIT em 2007. Na ocasião, o técnico da Inventariança da Extinta Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA)¹⁶ veio à Pelotas para, pessoalmente, analisar esse pedido. O

¹⁶ A REDE FERROVIÁRIA FEDERAL SOCIEDADE ANÔNIMA – RFFSA – era uma sociedade de economia mista integrante da Administração Indireta do Governo Federal, vinculada funcionalmente ao Ministério dos Transportes. A RFFSA foi criada mediante autorização da Lei nº 3.115, de 16 de março de 1957, pela consolidação de 18 ferrovias regionais, com o objetivo principal de promover e gerir os interesses da União no setor de transportes ferroviários. Durante 40 anos prestou serviços de transporte ferroviário, atendendo diretamente a 19 unidades da Federação, em quatro das cinco grandes regiões do País, operando uma malha que, em 1996, compreendia cerca de 22 mil quilômetros de linhas (73% do total nacional).
http://www.rffsa.gov.br/> Acessada em 16 de maio de 2015.

pedido foi aceito e o termo de cessão do prédio para a Prefeitura foi acompanhado pelo IPHAN, tendo sido assinado pela então superintende da secretaria no Rio Grande do Sul, a arquiteta Ana Lúcia Meira.

Como já mencionado anteriormente, a Estação Férrea de Pelotas faz parte da lista de Bens do Patrimônio Cultural Ferroviário, formalizada pelo Art. 5° do Decreto 6.018, de 22 de janeiro de 2007, que versa sobre a transferência dos bens da extinta RFFSA. Na referida lista, consta o terreno, o prédio e o sanitário da Praça Rio Branco. Conforme lei 11.483 de 31 de maio de 2007¹⁷:

2º O IPHAN poderá solicitar a cessão de bens imóveis de valor artístico, histórico e cultural para a utilização por parte de outros órgãos e entidades públicos ou privados com o objetivo de perpetuar a memória ferroviária e contribuir para o desenvolvimento da cultura e do turismo.

Assim, compete ao IPHAN atuar no sentido da preservação e difusão "[...] da Memória Ferroviária, constituída pelo patrimônio artístico, cultural e histórico do setor ferroviário" . A decisão, portanto, sobre quais bens do espólio da empresa são portadores de valores patrimoniais, é do IPHAN. Entende-se que estes bens são os móveis e imóveis:

[...] incluindo locomotivas, vagões, carros de passageiros e outros equipamentos, como guindastes, por exemplo, além de mobiliários, bens integrados como relógios, sinos, telégrafos e acervos documentais. Os bens desse patrimônio perfazem uma lista extensa e os dados do inventário realizado na extinta RFFSA apontam para mais de 52 mil bens imóveis, entre terrenos e edificações, e mais de 15 mil itens de bens móveis classificados como histórico pelo Programa de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário (Preserfe) desenvolvido pelo Ministério dos Transportes, instituição responsável pela gestão da RFFSA.

-

¹⁷ Art. 9º Caberá ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional PHAN receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico e histórico e cultural, oriundos da extinta. RFFSA, bem como zelar pela sua guarda e manutenção.



Figura 3 Estação Férrea de Pelotas antes do restauro Fonte: Anelise Kunrath

Foi possível pelas notícias publicadas no Diário Popular e Diário da Manhã observar o processo de restauração e de destinação de uso do edifício da Estação Ferroviária de Pelotas. Também a população foi informada do gasto com a restauração do prédio (R\$ 2.790.329,00) e dos procedimentos de restauro feitos. Sabe-se, assim, que todo o telhado foi substituído, e que esta opção deveu-se ao estado inaproveitável que se encontrava o madeiramento. Outra opção foi a de usar réplicas dos ladrilhos para preencher ou substituir os que estavam muito deteriorados.

Foi, portanto, através destas matérias publicadas que se conseguiu conhecer a trajetória da obra de restauração do prédio e a sua pretensa destinação. No presente, afirma-se que o prédio irá ser ocupado pelo Centro de Referência em Saúde ao Trabalhador (CEREST), o Serviço de Proteção e Defesa do Consumidor (PROCON), um Posto de Guarda Municipal em um prédio anexo e um Memorial da Estação Ferroviária de Pelotas.



Figura 4 Dia da inauguração da Estação entrega a comunidade Fonte: http://diariodamanhapelotas.com.br/site/antiga-estacao-ferrea-e-reinaugurada/



Figura 5 Estação Férrea Fonte: Da autora

Capitulo 2 - De Museu à Memorial: O caso da Estação Férrea de Pelotas

Primeiramente, faz-se oportuno discutir o conceito de memorial partindo da pergunta se a este não basta dizer que se trata de um novo tipo de museu. Após, a discussão é aplicada ao caso da Estação, quando se percebe a flexibilidade no tratamento do conceito, em especial nas notícias veiculadas sobre a recuperação da Estação. A transformação do edifício de ruínas para um prédio íntegro e usável é, no entendimento deste trabalho, a motivação para que se discutisse o seu uso posterior e dentro deste discurso sobre o que deixa de ser (uma estação ferroviária) para o que virá a ser (um local de serviços), é que se observa surgir o espaço de memória (museu ou memorial).

2.1 O que é memorial

Segundo o historiador Gunter Axt (2012), "a palavra memorial foi tomada de empréstimo ao inglês: um desses estrangeirismos que incorporamos com dinamismo à língua portuguesa" (2012, p.65). O historiador observa o uso original da expressão para designar o local onde as personalidades nacionais eram referenciadas ou onde eventos marcantes ou traumáticos eram assinalados por meio de um monumento. O que o distinguiria, segundo este autor, do museu é que esta modalidade de instituição de memória não estaria vinculada, obrigatoriamente, a um acervo, material ou não.

No entanto, outro autor observa com mais rigor a inexistência de uma definição consistente para esta expressão.

Para o senso comum, Museu e Memorial são a mesma coisa. Para antecipar um pouco o campo a partir do qual me situo, considero o paradigma da ciência museológica ao mesmo tempo indispensável e insuficiente para o conhecimento da natureza da instituição memorial.

Indispensável, pois trata das formas de organização de prédios, acervo e espaço e pessoal e público a que se destinam toda e qualquer coleção de objetos históricos. Insuficiente, por que paradoxalmente, a museologia - ciência a quem caberia a questão - não se colocou o problema dos memoriais, ou ao menos pergunta fundamental "O que é um memorial" como pauta de investigação. (BARCELLOS, 1999, s.p.)

Este autor aprofunda a questão na medida em que observa a aplicação do termo a situações diversas que fazem parecer convergentes fatos que não o são. É observável, segundo ele, que o uso indiscriminado também se apresenta com um padrão, que ele identifica sendo "memorial como palco de homenagem". São muitos os exemplos mas, que se podem aproximar pelo fato de que prestam homenagem a uma personalidade, que, na maioria das vezes, dá nome ao memorial. Faz parte deste palco a representação do homenageado por meio de objetos e/ou de documentos, que estabelecem um discurso enaltecedor.

A segunda categoria que o autor observa é a do memorial como centro cultural, como um local que abriga manifestações artísticas e culturais ou, inclusive, as promove, sendo ainda capaz, conforme suas dimensões, de abrigar outras instituições (arquivo, biblioteca, salas de exposição e de espetáculos, etc.).

E, alguns memoriais parecem museus. Ora, conforme a Lei nº 11.904 de 14 de janeiro de 2009, que instituiu o Estatuto de Museus, são museus "as instituições sem fins lucrativos que conservam, investigam, comunicam, interpretam e expõem, para fins de preservação, estudo, pesquisa, educação, contemplação e turismo, conjuntos e coleções". (IBRAM). Aplicam-se tais palavras a muitos dos memoriais já existentes. No entanto, é necessário que alguma diferença exista, para que se possa aceitar estar falando de duas coisas. Não basta, como pretende o autor já mencionado afirmar que o "memorial portanto, sacraliza uma memória" (idem). E se as diferenças não despontam ao menos que se tenha um conjunto de características que o singulariza.

Retoma-se o texto de Axt para listas algumas condições, dirá o autor: O memorial, assim, na perspectiva que acolhemos, é uma proposta de lidar com a memória sem necessariamente vinculá-la a um acervo, seja objetal, artístico, documental, imagético. O memorial pode, ao longo de sua trajetória, formar um acervo, na medida em que o trabalho avança. (AXT, 2012, p.66)

Então, não depende o memorial, para sua existência de um acervo. Salvo algum exemplo que não se faça recordar, todos os museus possuem acervos, material ou imaterial. Outro aspecto é o tratamento à documentação, sobre o qual enuncia o autor:

É importante serem as ações do memorial conduzidas com rigor metodológico e compromisso com a verdade e com a diversidade. Mas seu produto não é equivalente a uma narrativa científica, como a que encontramos numa defesa de tese de doutorado, no registro de um curso de pós-graduação. (idem)

Portanto, se indispensável o rigor técnico, não se faz essencial a formalidade científica que caracteriza o Centro de Documentação. Outro aspecto pode ser destacado do relato que o autor faz sobre a implantação do Memorial do Ministério Público do Rio Grande do Sul, quando explica porque os memoriais da área jurídica preenchem um vácuo quanto ao debate sobre a função da justiça. Trata-se do discurso. Todo o memorial apresenta um discurso afirmativo e permanente. Os museus, conforme sua origem, tipologia, etc., podem conter em si um discurso, mas o vêem modulado na vitalidade do movimento que os anima. É um aspecto inerente. O memorial opera em via contrária. Afirma e sustenta um discurso, seja o que for que nele acontecer. Por fim, é bom entender que a implantação do memorial é uma resposta a muitas perguntas, como as lista o autor:

Qual o marco teórico a ser adotado? A qual público os serviços do memorial se destinam? Quais as pesquisas que devem ser efetuadas primeiro? Quais as fontes a serem compulsadas? Quais os produtos serão desenvolvidos? Como se estabelecerão as fontes de financiamento? (idem, p.75)

E, um último aspecto, deve ser destacado: a sua função. Como diz Barcellos, referido anteriormente:

[...] sabemos agora que o eixo sobre o qual o trabalho de um memorial deve centrar sua organização é a memória do Estado ou da instituição a que se refere - o que os libera de se constituírem, como os demais museus, de maneira aleatória em função de determinados acervos, temas ou objetos. Não cabe ao Memorial um acervo diverso dos fins institucionais para os quais foi criado, ainda que isto pudesse ser de interesse geral e da comunidade, pois não se trata disso que está em questão. (BARCELLOS, 1999, s.p.)

E assim, consegue-se os contornos de uma definição que esclarece as numerosas formas às quais se aplica a expressão "memorial". É um lugar específico, que pode ser um edifício, uma sala ou um pequeno espaço, entre outros, no qual um discurso sobre um ente específico, seja uma instituição, uma pessoa ou um fato, são referenciados de modo enunciativo com a finalidade de não serem esquecidos. Todo o restante que acontece neste local ou no seu entorno, agrega elementos ao Memorial, mas não o justificam. Sua essência é o discurso memorial de caráter permanente.

A partir deste conceito, construído na interface da observação e do estudo dos autores referidos, observa-se o que ocorreu com a Estação Férrea de Pelotas.

2.2 As fontes das notícias

As notícias veiculadas nos jornais da Cidade de Pelotas, Diário Popular e Diário da Manhã, sobre a Estação Férrea de Pelotas, foram a base para a observação do fato que se pretendeu analisar. As notícias foram, primeiramente, localizadas e depois organizadas em ordem cronológica. Nelas foi observada a situação na qual o prédio se encontrava. Foi possível entender a trajetória desde a doação do prédio à Prefeitura de Pelotas até a finalização do restauro, culminando com o dia que o prédio foi entregue a comunidade.

As notícias iniciam em 2010 com o andamento do pedido de doação do prédio, feito dois anos antes. Uma nota no Diário Popular de13 de abril de 2010,

informa que o DNIT analisava a doação do Pátio da Viação Férrea à Prefeitura. O pedido de transferência, já feito em 2008, restava sem atendimento. Na ocasião, tramitava um relatório sobre a situação do prédio, feito pelos técnicos do DNIT e levado à Diretora do órgão.

No Diário Popular de 18 de maio de 2011, uma nota informa a formalização da entrega do prédio da Estação Férrea à Prefeitura. Registra-se, no ato da entrega, a apresentação do projeto de restauro do edifício e informa-se o uso posterior: abrigar o CEREST e o PROCON e o Memorial da Rede Ferroviária.

No Diário Popular de 23 de julho de 2012, uma matéria noticia a retirada do lixo acumulado no interior da Estação e a instalação de tapumes no entorno do prédio, além do trabalho de avaliação do estado de conservação do madeiramento da cobertura do prédio.

No Diário Popular de 15 de maio de 2013, há uma matéria que registra o avanço da intervenção na estrutura da Estação Férrea de Pelotas, afirmando-se que em 2014, deverão ser instalados os órgãos CEREST e PROCON. Neste momento, fala-se do Museu da Rede Ferroviária de Pelotas. Na matéria, Laura Zambrano, arquiteta da Coordenadoria do Patrimônio Cultural da Secretaria de Cultura de Pelotas destaca que o madeiramento do telhado está deteriorado e teria que ser substituído, enquanto que o madeiramento da plataforma de embarque e desembarque seria reaproveitado. Também informa que chapas de ferro seriam colocadas para reforçar o madeiramento e que as telhas seriam lavadas e reutilizadas.

No Diário da Manhã de 13 de novembro de 2013, há uma nota registrando a visita do Prefeito da Cidade e da Secretária da Cultura à obra de restauração da Estação, para verificar o andamento dos trabalhos. Reitera-se o uso: o prédio abrigará o CEREST, o PROCON e um Memorial Ferroviário do Município. A obra foi orçada em R\$ 2,294 milhões e foi bancada pelos recursos do CEREST E PROCON.

No Diário da Manhã do dia 03 de janeiro de 2014, há uma nota que registra a visita da Vice-Prefeita da Cidade ao local, onde visitou várias salas do

prédio e elogiou o andamento das obras. Novamente, lê-se que o prédio abrigará o PROCON, CEREST e o Memorial Ferroviário do Município.

No Diário da Manhã de 11 de julho de 2014, informa-se a visita da equipe dos responsáveis pela obra do prédio, e anunciam que a obra esta em fase final e foi orçada em R\$ 2.234.147,90, recebendo dois aditivos na ordem de R\$ 556.329,92. Novamente, diz-se que o prédio vai abrigar o CEREST, PROCON e o Memorial Ferroviário do Município. Nesta notícia, informa-se, também, que haverá, em um prédio anexo, um Posto da Guarda Municipal.

No Diário da Manhã de 3 de agosto de 2014, sabe-se da visita do Prefeito e da Vice Prefeita à obra da Estação, acompanhados, desta vez pelas duas técnicas do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan) e (Iphae)¹⁸ que estavam na cidade para a fiscalização das obras de restauro do Theatro Sete de Abril. Elencam também que durante o projeto foi realizada uma pesquisa sobre o passado da Estação para que se mantivesse de forma original o maior numero de elementos possíveis na restauração. Reitera-se a informação sobre o uso da notícia anterior.

No Diário da Manhã de 5 de setembro de 2014, fala-se da visita da Vice Prefeita à obra da Estação Férrea junto com as equipes do PROCON e CEREST. Também se conta que parte do valor da obra foi coberto com o repasse de uma multa aplicada pelo Ministério Público em uma empresa telefônica, no valor de R\$ 1 milhão de reais.

No Diário da Manhã de 13 de novembro de 2014, registra-se que o Prefeito e a Secretária de Cultura relatam que obra tem a previsão de ser concluída em março de 2014. Reitera-se o uso.

No Diário da Manhã de 12 de dezembro de 2014, informa-se que a data de inauguração do prédio será no dia 15 de dezembro. O prédio já se encontrava totalmente restaurado e o tempo de duração da obra foi de 18 meses. Mantém-se o uso.

_

¹⁸ IPHAE: Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado

Dois dias depois o Diário Popular, convida para a cerimônia de entrega do restauro e reafirma-se o uso.

Praticamente todas as matérias reiteram, desde a doação, a ocupação do prédio: o Centro de Referência em Saúde do Trabalhador Macro Sul (CEREST), o Serviço de Proteção e Defesa do Consumidor (PROCON). Ao final surge a notícia do Posto da Guarda Municipal em um prédio anexo. Constatou-se apenas uma menção ao Museu Ferroviário. Todas as demais indicam que haverá o Memorial Ferroviário. Assim, embora nas conversas e entrevistas surja a palavra museu, constata-se que o projeto sempre teve a intenção de colocar no edifício um memorial e que este foi informado à população como um dos setores de ocupação

Considerações Finais

A Estação Férrea de Pelotas integra a lista de bens do patrimônio ferroviário da nação. Só isso já garantiria que sua importância suplanta o fato de ser considerada somente mais um prédio histórico da Cidade. Ela é, sim, o marco de um tempo de mudanças no qual simbolizava a existência de um catalisador do progresso e da modernidade: o transporte ferroviário. Embora, ou justamente porque este transporte passava ao largo da cidade e não dentro dela, o impacto que a implantação de um sistema ferroviário causava nas cidades era notório e decisivo. Assim, em Pelotas várias ruas e avenidas se interligavam em torno da Estação; as linhas dos bondes se adequavam aos horários do trem, gerava-se movimento perto das Estações, comércio e outras ocorrências que indicavam o quanto de mercadorias, pessoas e gêneros de toda a ordem, este transporte movimentava. As contínuas chegadas e partidas, encontros e despedidas, marcavam os acontecimentos da Cidade ditados pela Estação. Alguns, como a visita da Princesa Isabel à cidade, de tão referenciados e recontados, tornaram-se um marco em si próprios, que se foram florindo de narrativas e registros, nem se sabe bem se integralmente verdadeiros. Encontram-se notícias de que chegando à Estação, a princesa foi recepciona com banda de música e os habitantes foram conclamados a participarem dessas comemorações. (SHMITZ, p.90-91). Outras ocorrências tiveram como palco a Estação. Não são poucas. Portanto, este local tem sua trajetória vinculada à história da cidade e assim é com as demais estações. Vê-lo sair de um estado de ruína e retomar a aparência que tinha nas fotografias antigas é um fato que motiva alegria. E, na mesma proporção, a responsabilidade do gestor. Encontrar um bom uso é necessário.

No caso da Estação, um bom uso foi deixar com que os órgãos de utilidade social, que abraçaram parte do custo do restauro, compartilhassem os espaços disponíveis e ao destinar assim seu interior, a lembrança dos seus anos de funcionamento perdia lugar. Situações como essa evidenciam o conflito: recupera-se pela memória que o patrimônio é capaz de deter, mas ao recuperar-se um bem desta ordem, é preciso fazê-lo vivo e vivido e assim, o edifício

demanda o uso. Não sendo mais possível destiná-lo ao uso original, deve-se encontrar um novo e ao fazê-lo, sabe-se que outra trajetória se está gerando. No caso da Estação, e de tantos outros edifícios industriais, havia de se contornar este fato, para que o passado não se diluísse no uso cotidiano. Como? Criando, no próprio lugar, um espaço de registro, que se entende, pela referência histórica ao uso original, como um espaço de memória.

Museus são lugares de memória e definição de muitas instituições diferentes. Seria esperável que a palavra museu fosse usada para designar o espaço dentro do prédio no qual ocorreria a referência ao passado. No entanto, o essencial e o que se buscou analisar, é se o gestor tinha consciência sobre o que deveria - ou poderia - ser este espaço. Jornais são fontes importantes, mas nem sempre confiáveis. Optou-se por analisá-las porque se entendeu, primeiramente, que a palavra museu surgia entre os habitantes da cidade em face das notícias veiculadas. Se confirmada esta hipótese, dever-se-ia verificar se o jornal estava cometendo um equívoco ou o gestor estava informando errado. Caso o segundo momento fosse verificado, então caberia perguntar se o gestor não estaria confuso no uso da terminologia ou se não teria clara a função que daria ao lugar.

Para tanto, buscou-se cercar o conceito de memorial. A revisão bibliográfica não foi exaustiva e não se pretendeu atingir uma definição, mas foi possível elencar três características que fariam visível a função do memorial. Tendo feito isto, buscou-se esclarecer a trajetória do restauro na mídia impressa, de tal modo que se poderia observar se houve o equívoco.

Nas 12 matérias localizadas que falam especificamente sobre o restauro da Estação Férrea, apenas uma utiliza a palavra museu. Todas as demais referem o Memorial Ferroviário. Portanto, não houve equívoco na proposição do uso do espaço e, assim sendo, a fonte eliminou as demais questões a serem verificadas.

Sobretudo, observa-se como o uso do conceito, estabelecido neste estudo, aplica-se harmonicamente ao caso.

A Estação Ferroviária de Pelotas foi restaurada pela sua importância e pelo esforço dos gestores em encontrar os meios. Os meios vieram, justamente,

do financiamento dos órgãos que utilizarão o espaço. Como já dito anteriormente, esta era uma estação grande, mas, mesmo assim, é um edifício com características próprias que possui uma área interna que pode ou não ser vasta, conforme o uso. E, ainda que o espaço fosse maior, não se aplicaria a convivência dos referidos órgãos com um museu, este visto na acepção de uma instituição na qual deve haver vários setores (de documentação, de conservação, reserva técnica, administrativo, de pesquisa e educativo, no mínimo). Portanto, para resguardar a trajetória do prédio e do seu uso, seria necessário compor um lugar com exigências mais compatíveis ao espaço e situação presentes.

O memorial adéqua-se. O Memorial Ferroviário é um lugar para apresentar uma memória específica. Sendo os memoriais lugares diversos, inclusive uma sala pode ser assim designada. Cabe ao memorial estabelecer e afirmar um discurso que se funda sobre um ente específico, neste caso, a memória da Estação. Cabe que o faça de modo enunciativo e, finalmente, com a finalidade de se opor ao esquecimento. E assim, o restante que acontece neste local ou no seu entorno, não interfere na sua missão. Compete, sim, que tenha o discurso memorial de caráter permanente.

Conclui-se, portanto, que a opção pelo memorial foi correta, adequada e cumpre dizer que os gestores estavam conscientes sobre isto.

Ver-se-á, no futuro breve, se as opções seguintes farão com que o prognóstico positivo se confirme e de fato se possa ter um lugar para a memória desta

Estação.

Referências

AXT, Gunter. A função social de um memorial: a experiência com memória e história no Ministério Público. MÉTIS: história & cultura – v. 12, n. 24, p. 64-89, jul/dez. 2012.

BARCELLOS, Jorge. O memorial como Instituição no sistema de museus: conceitos e práticas na busca de um conteúdo. Versão modificada da palestra apresentada no Fórum Estadual de Museus, Porto Alegre, 1999.

CARDOSO, Alice; ZAMIN, Frinéia. Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações 1874-1959/Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado da Secretaria da Cultura do Rio Grande do Sul. Porto Alegre: Pallotti, p. 17-26, 2002.

CIVITA, V. Larousse Cultural: Dicionário da Língua Portuguesa. Editora Nova Cultural Itda.

Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes – DNIT. Disponível em: http://www1.dnit.gov.br/oque.htm < acessado em 15 de abril de 2015>

Ibram Portal do Instituto Brasileiro de Museus. Disponível em: http://www.museus.gov.br/os-museus/o-que-e-museu/. Acessado em 20 de maio 2014

Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional- IPHAN. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/portal/montarDetalheConteudo.do?id=15833&sigla=Institucional &retorno=detalheInstitucional. Acessado 14 de abril 2014.

Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional-IPHAN. Disponível em

Carta de NizhnyTagil sobre o patrimônio industrial, TICCIH, 2003. Disponível em: Chttp://ticcih.org/wp-content/uploads/2013/04/NTagilPortuguese.pdf . Acessado em: 15 de Abril de 2014.

Iphae Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado. Disponível em: http://www.iphae.rs.gov.br/Main.php?do=DownloadDetalhesAc&item=57600. Acessado em 15 de abril de 2014.

Inventaria da Extinta Rede Ferroviária Federal S.A.-RFFSA. Disponível em: http://www.rffsa.gov.br/ Acessado em 05de maio de 2015.

IZQUIERDO, Ivan. Memórias. In: Memória. p. 89-112, 2009.

LEÓN, Zênia. Estação Férrea. **In: Casarões contam sua história.** Editora Hofstãtter. 3º volume. São Lourenço do Sul, p. 268-272, 1998.

Magalhães, M. O. Opulência e Cultura na Província de São Pedro do Rio Grande do Sul: um estudo sobre a história de Pelotas (1860-1890). Pelotas: Editora da UFPEL/Livraria Mundial, 1993.

MULLER, Dalila; HALLAL, Dalila Rosa. **Passeios e Viagens em Busca da Natureza: novas sociabilidades da elite pelotense no século XIX**. XXVII Simpósio Nacional de História. Conhecimento histórico e diálogo social. ANPUH. Natal – RN, 22 a 26 de julho de 2013.

POLLAK, Michael. Memória, Esquecimento, Silencio. Estudos Históricos, Rio de Janeiro, vol. 2, n. 3, 1989, p. 3-15.

RANSOLIN, Antonio Francisco. Ferrovias no Rio Grande do Sul. Porto Alegre, p. 01-74, 2005.

SCHMITZ, Maira Eveline. **Visualidades ferroviárias: reflexões teóricas e metodológicas.** XI Encontro Estadual de História. Anpuhrs. P. 1027-1040, 23 a 27 de julho de 2012.

SCHMITZ, Maira Eveline. **Estação Ferroviária de Pelotas: espaço de sociabilidade, visualidade e memória urbana**. Artigos & Ensaíos. RESGATE – vol. XX, Nº 23, p. 87-96, jan./jun. 2012.

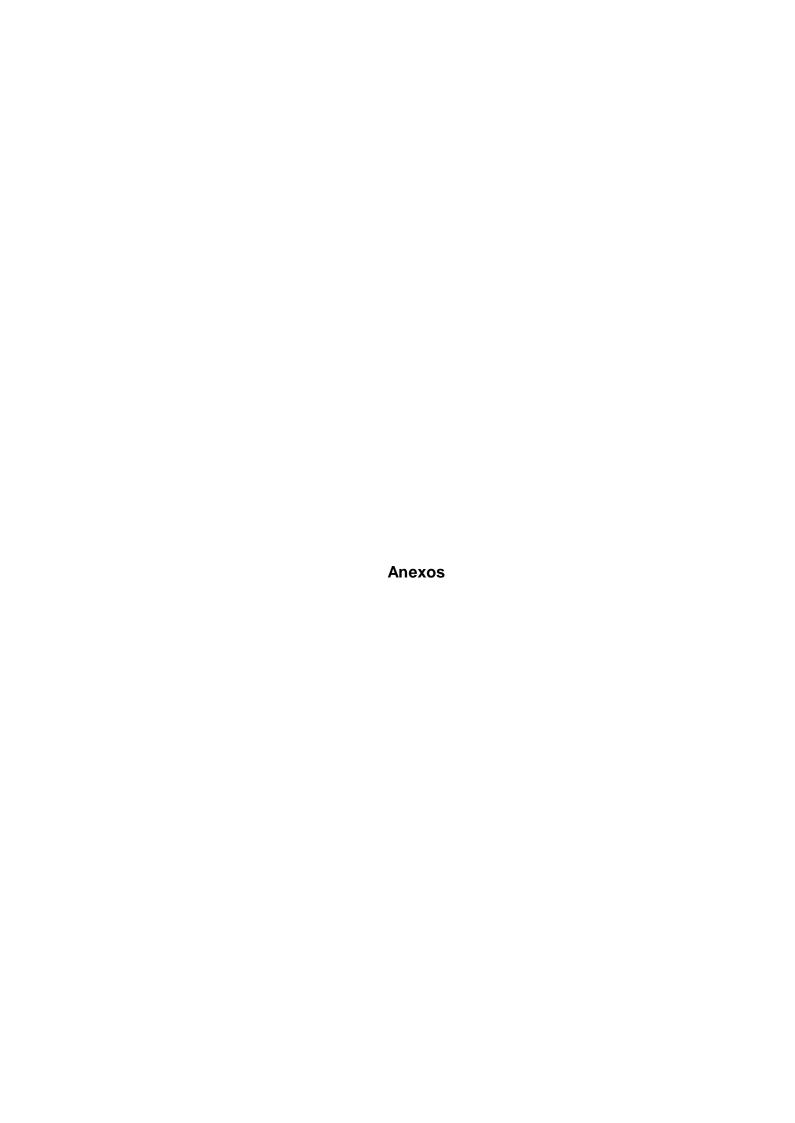
SCHMITZ, Maira Eveline. **Nas asas do vapor...** Construção do espaço ferroviário em Pelotas/RS (fim do séc. XIX – início do séc. XX). Dissertação. Pelotas, 246p, 2013.

Secretaria da Saúde do Paraná. Disponível em: http://www.saude.pr.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?%20conteudo=3 31. <Acessado em 18 de abril>

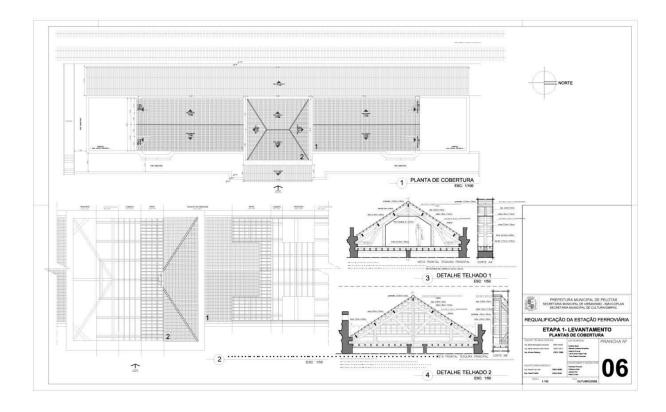
SILVA, Ronaldo A. Rodrigues da. Arqueologia Industrial e Patrimônio Industrial: "Novo" Enfoque À Memória Cultural. In **Fórum Patrimônio**: ambiente construído e patrimônio sustentável. Belo Horizonte: 2009, v.2, n.2.

URBIM, Carlos. Trens carregam o progresso. **In: Rio Grande do Sul: um século de história.** Mercado Aberto. Porto Alegre, p. 104-105, 1999.

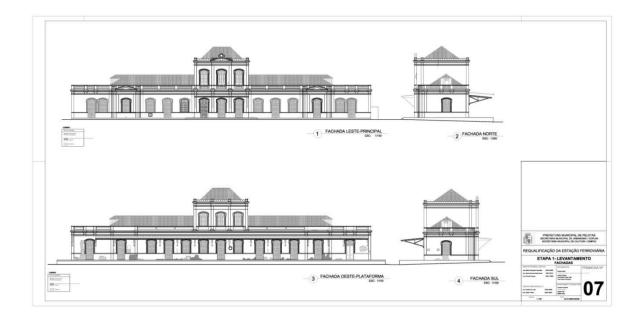
VIEIRA, Lêda Rodrigues. Caminhos ferroviários: um balanço da historiografia ferroviária brasileira. **Revista Brasileira de História & Ciências Sociais**, Vol. 2, Nº 4, p. 191-202, 2010.



ANEXO A - Planta de cobertura da Estação Férrea



ANEXO B – Planta da fachada da Estação Férrea



ANEXO C - Planta de cortes da Estação Férrea

