

ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE CRUZ ALTA – O USO INADEQUADO DO PATRIMÔNIO ARQUITETÔNICO

Lorenzo Cunegato (UNICRUZ)

RESUMO ESTENDIDO

INTRODUÇÃO

Dentro da temática “Memória e Patrimônio” é oportuno discutir sobre o estado de conservação e os novos usos atribuídos ao patrimônio edificado. Neste caso será apresentada a Estação Ferroviária de Cruz Alta no Rio Grande do Sul. O desenvolvimento do transporte ferroviário no Brasil começou a ser implantado a partir de 1850, período em que o Império procura consolidar-se enquanto nação unificada e desvinculada de Portugal. A primeira estrada de ferro do Brasil, empreendida pelo industrial nascido no Rio Grande do Sul, Irineu Evangelista de Souza – o Barão de Mauá, foi inaugurada no Rio de Janeiro, em 1854. Em 1858 a rede ferroviária já contava com seus primeiros 48 quilômetros. Ligando o município de Magé à região conhecida por Raiz da Serra, próxima à cidade imperial de Petrópolis. Tinha 16,9 km de extensão e foi inaugurada em 30 de abril de 1854, por D. Pedro II. Em 29 de março de 1858, inaugurou-se o primeiro trecho da então Estrada de Ferro de D. Pedro II (depois Central do Brasil), que ligava o Rio de Janeiro à localidade fluminense de Queimados. O maior crescimento do sistema ferroviário brasileiro aconteceu até 1930, data em que já existiam trinta mil quilômetros de linhas. As estradas de ferro, além de contribuir para o desenvolvimento do mercado interno, estimularam o processo de urbanização, tornando-se fator fundamental para o surgimento e florescimento de algumas cidades, assim como para a decadência de outras (que não foram “agraciadas” com a passagem do trem). No rastro das ferrovias vinha uma série de melhoramentos urbanos como iluminação, telégrafos, escolas, jornais, revistas, atividades políticas e culturais, novas sociabilidades. As ferrovias tornaram-se nessa fase sinônimo de progresso e modernidade. O ano de 1866 pode ser fixado como o do início da história ferroviária do Rio Grande do Sul. Naquele ano aconteceram acirrados debates na Assembleia Provincial sobre o potencial da zona de colonização alemã, localizada no vale médio do Rio dos Sinos. Em abril de 1874 foi inaugurada a primeira seção da estrada compreendida entre a Capital e São Leopoldo, com uma extensão de 33.756 metros. Além desta ferrovia pioneira, foi sendo

implantada na Província uma rede de estradas de ferro com base em quatro linhas principais: Estrada de Ferro Porto Alegre – Uruguaiana, Estrada de Ferro Barra do Quaraí – Itaqui, Estrada de Ferro Rio Grande – Bagé e Estrada de Ferro Santa Maria – Marcelino Ramos. Providenciadas as ligações entre a capital, as fronteiras e o porto, faltava estabelecer as conexões rumo ao norte. O Decreto 10432, de 09/11/1889, do governo imperial, concedeu ao Engº João Teixeira Soares o privilégio “*para construção, uso e gozo de uma estrada de ferro que ligasse o Rio Grande do Sul a São Paulo*”. A estrada partiria das margens do Rio Itararé, na divisa entre Paraná e São Paulo, chegando até Santa Maria. Davam-se os primeiros passos para a construção da **Estrada de Ferro Santa Maria – Marcelino Ramos**.

METODOLOGIA

A pesquisa a ser realizada será do tipo aplicada, pois objetiva gerar conhecimentos para aplicação prática dirigida à solução de problemas específicos e envolve verdades e interesses locais. A forma de abordagem será qualitativa, pois considera a existência de uma relação dinâmica entre o mundo real e o sujeito. Terá caráter exploratório, pois desta forma é possível o maior conhecimento do objeto em estudo viabilizando a construção de hipóteses. Os instrumentos de coleta de dados serão levantamento histórico e iconográfico, levantamento fotográfico minucioso, levantamento métrico arquitetônico, mapeamento dos danos e análise e diagnóstico do estado de conservação. As fontes de pesquisa serão as instituições municipais como a Biblioteca Pública, Prefeitura Municipal de Cruz Alta, Arquivo Histórico Municipal, Biblioteca central da Universidade de Cruz Alta, assim como na empresa proprietária da edificação, América Latina Logística – ALL, nas entidades ligadas à preservação e proteção do patrimônio ferroviário do Rio Grande do Sul e no Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Estadual (IPHAE).

DESENVOLVIMENTO

O valor cultural de um bem está na capacidade de estimular a memória das pessoas historicamente vinculadas à comunidade. O Patrimônio Cultural de um povo confere-lhe a sua identidade e orientação, pressupostos básicos para que possa reconhecê-lo como comunidade, inspirando valores ligados à pátria, à ética e à solidariedade, que promovem diretamente o exercício da cidadania, através de um profundo senso de lugar e de continuidade histórica. Em algumas ações de promoção da preservação do patrimônio histórico ferroviário é inevitável que a memória e cultura de uma sociedade, cujas experiências pelo envolvimento direto e pelo convívio de gerações, sejam resgatadas pelas histórias de nossas ferrovias, assim como as lutas e perseverança dos

ferroviários de outrora. Sentir-se-ão homenageados através dos trabalhos de memória e revitalização das edificações que em uma época proporcionou o progresso, desenvolvimento social, econômico e cultural de muitos municípios, estados e do país. Na década de 1940 foi construída a rotunda, oficina destinada à manutenção de locomotivas, carros de passageiros e vagões. Trata-se de uma rotunda aberta, prédio semicircular formando um segmento de círculo com raio externo de 80 metros, cujo telhado, originalmente em forma de shed, foi alterado e hoje apresenta coberturas em arco. O girador de locomotivas possui diâmetro de 30 metros. Dentre às vinte e quatro rotundas construídas no Brasil, a de Cruz Alta é a única existente no Rio Grande do Sul, e uma das poucas ainda em funcionamento. Em 1894 inaugurava-se o primeiro trecho da estrada até Cruz Alta; quatro anos depois, até Passo Fundo e, finalmente, em 1910, a ferrovia atingia o município de Marcelino Ramos. A estação de Cruz Alta situa-se na linha férrea que liga o Rio Grande do Sul a São Paulo, cujo trecho inicial foi construído pela empresa belga conhecida como SOB (Compagnie de Chemins de Fer Sud Ouest Brésilien). O partido geral deste prédio assemelha-se às estações da linha Rio Grande – Bagé, com algumas diferenças de ordem formal. Trata-se de um prédio longitudinal térreo, seccionado por um bloco central de dois pavimentos. Apresenta platibandas fechadas e desprovidas de ornamentação, com telhados de quatro águas. Os vãos possuem verga em arco abatido com bandeira de vidro fixa. Uma característica marcante desta estação é a estrutura de ferro que sustenta a cobertura sobre a plataforma de embarque, construída por mãos francesas de ferro curvo (feitas com trilhos). O desenho da estrutura é semelhante ao da estação de Santa Maria, sendo porém mais elaborado e complexo. A fachada principal é sóbria, não apresentando elementos ornamentais com as demais estações citadas (frontão, platibanda com balaustrada, etc.). Essas características conferem a edificação em estudo um grau de importância que a diferencia entre outras no estado do Rio Grande do Sul. Se formos analisar os usos que abrigam os prédios das estações ferroviárias em muitos municípios de todo o Brasil pode-se notar em alguns casos uma incoerência e incompatibilidade pelo grau de degradação que causam e a própria falta de manutenção por parte dos usuários. No prédio de Cruz Alta a diversidade de atividades causam desgastes e as necessidades de adequações depredam o patrimônio, exemplo disso é a associação das costureiras que ocupam algumas salas e a precariedade das instalações elétricas é notável, assim como, o grupo de escoteiros que ocupam outra sala como depósito de materiais. No pavimento que originalmente era a residência do Agente Ferroviário, hoje abriga o arquivo público municipal em condições precárias e sem estrutura adequada. Por outro lado existem inúmeros exemplos de ações cujos patrimônios arquitetônicos tiveram intervenções de restauro e reciclagem conferindo a revalorização física do imóvel devolvendo a sociedade valores e memórias com usos que propiciam a visitação, utilização e a própria manutenção do patrimônio cultural material imóvel.

RESULTADOS ALCANÇADOS

As atividades que envolveram as pesquisas históricas e iconográficas, levantamento fotográfico, levantamento métrico arquitetônico e mapeamento dos danos da edificação proporcionaram uma análise do estado de conservação atual e perfil das atividades que hoje exploram os diferentes ambientes do prédio da estação ferroviária de Cruz Alta. Somado a isso foi realizada uma pesquisa de Estações Ferroviárias que restauradas e readequadas com usos de cunho social e cultural possibilitando um melhor controle de manutenção e conservação.

REFERÊNCIAS

ARARIPE, Delecarliense De Alencar. **História da Estrada de Ferro Vitória Minas. Rio de Janeiro: Companhia Vale do Rio Doce** .Coleção Rio Doce,1954.

BALLART, Josep. **El Patrimônio Históricoy Arqueológico:Valory Uso.** Ed. Ariel, Barcelona, 1997.

BRANDI, Cesare. **Teoria del Restauro** .Roma: Einaudi,1977.

COOPER, D. R.; SCHINDLER, P. S. **Métodos de pesquisa em administração** . Tradução de Luciana Oliveirada Rocha. Porto Alegre: Bookman, 2003.

KUHL, Beatriz Mugayar. Arquitetura do ferro e arquitetura ferroviária em São Paulo: reflexões sobre a sua preservação. São Paulo: Ateliê Editorial, FAPESP/Secretaria da. Cultura,1998.

LEI Nº 9.394, DE 20 DE DEZEMBRO DE 1996. Confea – Conselho Federal de Engenharia, Arquitetura e Agronomia LDR Leis Decretos, Resoluções

MAMEDE, Douglas M.J.A., VIEIRA, Guilherme L. e SANTOS, Ana Paula G.. Trens turísticos e patrimônio cultural: como o turismo ferroviário tem resgatado preservado e valorizado o patrimônio cultural . CadernoVirtualdeTurismo ISSN:1677 6976Vol.8,Nº2(2008)