

ABANDONO DE ESTAÇÕES FÉRREAS: CARTOGRAFIA NAS CIDADES DE FRONTEIRA MOLHADA BRASIL-URUGUAY

VANESSA FORNECK¹; EDUARDO ROCHA²

¹Universidade Federal de Pelotas – vanessaf.ufpel@gmail.com

²Universidade Federal de Pelotas – amigodudu@yahoo.com.br

1. INTRODUÇÃO

A pesquisa busca aproximar as teorias do urbanismo contemporâneo e da filosofia da diferença, propondo um estudo sobre os territórios abandonados das estações férreas nas fronteiras molhadas, ou seja, divisa por rio, entre Brasil–Uruguay¹. As cidades-gêmeas que possuem remanescentes do sistema ferroviário são Jaguarão-Rio Branco, Quaraí-Artigas e Barra do Quaraí-Bella Unión. Por meio da metodologia da cartografia sensível, busca-se compreender as relações dessas edificações com quem habita aquele espaço. Inclui, ainda, perceber se as estações geram um sentimento de pertencimento ou abandono para as pessoas e quais são os usos encontrados naquela ambiência.

Este trabalho tem como direção explorar os territórios no entorno das estações férreas abandonadas, analisando o menor que circunda o bem patrimonial, localizados na zona fronteira. Segundo MARTINS (1997), num primeiro instante, fronteira remete a um sentimento negativo, local de conflito, disputa, barreira, ou ainda, guerra. As ideias de cercamento, vigilância e repressão vem desde a Revolução Francesa e da elevação da condição de liberdade, onde as fronteiras remetiam a um local de impedimento da natural condição humana, direito de ir e vir. Em um pensamento mais brando, na condição mais “neutra” e talvez mais verídica, podemos designar como fronteira a delimitação de espaço físico que separa dois povos. Para ZOURABICHVILI (2004), que analisa o vocabulário de Deleuze sobre linha de fuga, entende que o conceito de território não implica na delimitação objetiva de um espaço geográfico, mas compreende esse território como valor existencial: que envolve, para cada indivíduo, o campo do familiar e do vinculante. Os territórios divididos pela água, trazem o elemento da ponte e da passagem do trem como indicadores de uma ação de ruptura, de um atravessamento da linha de fronteira.

O abandono das estações férreas é mencionado devido a interrupção de seu uso original, por volta da década de noventa, locais de embarque e desembarque de passageiros. Em muitas cidades, as edificações tornaram-se obsoletas, abandonas. Já outras, tiveram um investimento com a intenção de preservar o bem de valor patrimonial, propondo um outro uso para o local. Segundo ROCHA (2016), de modo genérico, podem ser considerados dois tipos de abandonos, primeiro são as arquiteturas do abandono que estão nitidamente abandonadas. São perceptíveis os sintomas de necessidade de amor, estado de insegurança, ou ainda, suas angústias. Apresentam rachaduras aparentes, infiltrações, depredações, falta de elementos compositivos, entre outros fatores. O segundo tipo é mais complicado, pois são arquiteturas do abandono que não tem aparência de abandono, podem estar simplesmente fechadas. Esse tipo de

¹ O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – Brasil (CAPES) – Código de Financiamento 001.

arquitetura do abandono pode confundir ou enganar por sua aparência, pois visivelmente estão intactas por fora, mas por dentro abandonadas.

O objetivo geral da pesquisa é mapear e analisar os territórios abandonados das estações férreas na fronteira Brasil – Urugua; relacionando o patrimônio edificado com as práticas cotidianas de quem vivencia aquele espaço. Os objetivos específicos são: desvendar se existem relações de pertencimento à antiga estação férrea e de que modo são sentidas/vivenciadas; explorar através da cartografia sensível a ambiência; identificar as potencialidades desses espaços. O trabalho visa contribuir com pistas que revelem sobre os acontecimentos naqueles espaços, possibilitando que futuros projetos de intervenção sejam pensados a partir das novas dinâmicas urbanas pertencentes àqueles territórios.

2. METODOLOGIA

A metodologia da cartografia é uma forma de explorar sensações, onde os sentimentos e os desejos permeiam pela cidade contemporânea. A cartografia é um processo que possui sua singularidade, a experiência de cada indivíduo e cada pesquisa são únicas, tornando a cartografia adaptável para cada caso (DELEUZE & GUATTARI, 1995). O método adotado exige do cartógrafo uma imersão no plano da experiência, onde se torna inseparável o conhecer e fazer, onde não há espaço para a neutralidade.

A cartografia implica no ato da produção de conhecimento, que mais do que conhecer, é fazer e criar uma realidade de si e do mundo, o que gera consequentemente reflexos políticos, assim, o processo de pesquisar gera uma complexidade que nos força a transcender os limites de nossos procedimentos metodológicos (PASSOS; KASTRUP; ESCÓSSIA, 2015). Deleuze e Guattari trazem o modelo do rizoma, onde os conceitos não possuem hierarquia e não partem de um ponto central. O rizoma flui a partir de encontros e agenciamentos, permeia entre as frestas, entre as coisas, uma cartografia das multiplicidades (DELEUZE & GUATTARI, 1995). A intenção é construir mapas que retratem o indizível do lugar, que mostrem o que acontece, porém não é mencionado (DERRIDA, 2012). É perceber como as pessoas se apropriam do espaço, se é um local percorrido ou abandonado, quais as atividades são presenciadas e quais as experiências e sensações que esse lugar proporciona/provoca.

Um dos procedimentos adotados é a *pedagogia da viagem*, que tem como proposição ir a campo, explorar um ambiente de descoberta, não se sabe o que será encontrado ou o que será visto e sentido. Embora tenha um roteiro, onde são definidas as cidades com antecedência, o que vai ser encontrado naquele dia são acontecimentos imprevisíveis. As percepções são únicas, são caminhos que não estavam previstos, mas nos levam às descobertas, são cenários que não prevíamos, mas apareceram, ou ainda, que sempre estiveram ali, porém ocultos (ROCHA et al, 2016). É imprescindível estar atento ao novo, às experiências, à sensibilidade de enxergar além do que os olhos veem, é estar aberto ao desconhecido, de se perder e se encontrar. É sentir o lugar, naquele instante, reparar nos detalhes, nos cheiros, nos sons, em quem está a sua volta, em si mesmo.

Os demais procedimentos adotados serão: a *revisão bibliográfica*, revisar artigos, teses, dissertações sobre os temas de estações férreas, abandono, filosofia da diferença, fronteira; a *viagem* para as cidades de fronteira molhada entre Brasil-Uruguay, que são Jaguarão-Rio Branco, Quaraí-Artigas e Barra do

Quaraí-Bella Unión; o *diário de campo* consiste em uma prática de registros, escritas, desenhos que colaboram na produção de dados de uma pesquisa e tem a função de transformar as experiências vividas, sentidas e ouvidas em campo, em conhecimento e modos de fazer (PASSOS; KASTRUP; ESCÓSSIA, 2015, p.70 apud FOUCAULT, 1992, p. 135-136); as *entrevistas cartográficas* são entrevistas semiestruturada com moradores locais, com o objetivo de capturar a essência dos acontecimentos, da realidade, das experiências de vida, conhecimentos e sensações em cada fala; os *mapas cartográficos* capturam as vivências e experiências que ocorrem no entorno das estações férreas, compreendendo a essência do espaço; e a *análise cartográfica*, esta etapa se distingue, mas não se separada do campo de intervenção. Inicia o processo de constatação do sistema de referencial teórico que se torna operatório em uma pesquisa-ação, que por consequência está inserido em uma condição social da realidade. Assim, essa análise força o institucionalismo a colocar em questão os ideais da objetividade, neutralidade e imparcialidade do conhecimento (PASSOS; KASTRUP; ESCÓSSIA, 2015).

3. RESULTADOS E DISCUSSÃO

Existem quatro cidades-gêmeas que apresentam os remanescentes das atividades ferroviárias na fronteira Brasil-Uruguay, neste trabalho serão analisadas as cidades que possuem fronteira molhada, ou seja, com a divisa por rio. Foram escolhidas essas por apresentarem uma característica em comum, que é a ligação pela ponte, onde também passava o trem. A ponte é um elemento imponente que estabelece um conjunto de forças envolvidas entre as cidades. Tem uma relação de comunicação, de atravessar, cruzar, transgredir um território. Ao mesmo tempo que a ponte conecta, intercomunica e articula os dois países, também causa um sentimento de hostilidade, pois não estamos nem em um, nem em outro lugar, é estar no entre-espaço, aquele que divide, refuta, segrega.

Definida a escolha das cidades, realizou-se uma primeira busca online para encontrar informações sobre as estações férreas da fronteira. A estação de Jaguarão foi inaugurada em 25/03/1932, pertencida à Linha Rio Grande – Bagé – Cacequi. Construída pelo 1º Batalhão Ferroviário e foi desativada na década de 1980. É caracterizada como estação de médio porte, possui um projeto padrão da VFRGS (Viação Férrea do Rio Grande do Sul) nas décadas de 30 e 40. Apresenta cobertura inclinada com múltiplas águas e beirais largos (IPHAE, 2002). A estação de Jaguarão tem ligação com a estação de Rio Branco, no Uruguay. Até o momento, não foram encontradas informações sobre a estação de Rio Branco. Em uma visita em 2016, a estação encontrava-se abandonada.

A estação de Quaraí foi inaugurada em 25/11/1939, como uma estação provisória, pertencida à Linha Porto Alegre-Uruguaiana. Foi construída pela Construtora Sul/Brasil S/A e desativada entre 1970 e 1975. É caracterizada como estação de médio porte com linhas *art-déco* (década de 40). A edificação possui corpo central em dois pavimentos e duas alas laterais térreas. Cobertura com platibanda e possui estrutura de ferro (IPHAE, 2002). Já a estação de Barra do Quaraí foi inaugurada em 20/08/1887, pertencida à Linha Barra do Quaraí-Itaqui-São Borja. Foi construída pela BGS-The Brazil Great Southern Railway Company, Limited. A estação é de pequeno porte, construída em alvenaria e com platibanda, cobertura com estrutura de madeira e telha cerâmica capa-e-canal. A iniciativa de criar essa estrada possuía uma finalidade mais estratégica do que econômica, conectando as cidades da fronteira do Estado (IPHAE, 2002). Até o

momento não foram encontradas informações ou registros das estações de Artigas e Bella Unión no Uruguay.

4. CONCLUSÕES

A passagem do trem era um eixo importante de comunicação entre o Brasil e Uruguay. A ponte é o elemento que ocasiona a sensação do atravessamento, de cruzar a fronteira, que estreita, afunila e causa um desconforto por estarmos no espaço do indefinido. Há uma relação de união, mas também de segregação que a fronteira molhada provoca. A próxima etapa da pesquisa, será a programação da viagem para as cidades-gêmeas, para a realização da coleta e da elaboração dos mapas cartográficos. Assim, busca-se mapear as especificidades encontradas nas cidades, a partir das vivências e sensibilidades produzidas pelas estações férreas abandonadas naqueles territórios.

5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

DELEUZE, G.; GUATTARI, F. **Mil Platôs. Capitalismo e esquizofrenia**. Vol 1. 2ª ed. Rio de Janeiro: 34, 1995.

DERRIDA, J. **Pensar em não ver - escritos sobre as artes do visível (1979-2004)**. [Org. MICHAUD, G.; MASÓ, J.; BASSAS, J. Tradução MORAES, M. J. Revisão técnica PENNA, J. C.]. Florianópolis: UFSC, 2012. Acessado em 02 set. 2019. Online. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1517-106X2015000100181.

MARTIN, A. R. **Fronteira e Nações**. 4ª ed. São Paulo: Contexto, 1998.

PASSOS, E.; KASTRUP, V.; ESCÓSSIA, L. (orgs). **Pistas do método da cartografia: Pesquisa-intervenção e produção de subjetividade**. Porto Alegre: Sulina, 2015.

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. In: [pesquisadoras CARDOSO, A.; ZAMIN, F.]. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

ROCHA, E. Arquiteturas do abandono: agenciamentos entre psicanálise e cidade na contemporaneidade. **Qualidade do lugar e cultura contemporânea: modos de ser e habitar as cidades**. [Org. RHEINGANTZ P. A.; PEDRO, R. M. L. R.; SZAPIRO, A. M.]. Porto Alegre: Sulina, 2016.

ROCHA, E.; AZEVEDO, L. N.; ALLEMAND, D. S.; HYPOLITO, B.; TOMIELLO, F. **Cross-Cult: Desenho Urbano/Urban Design – Pelotas/RS e Oxford/UK**. Pelotas: UFPel, 2016.

ZOURABICHVILI, F. **O vocabulário de Deleuze**. Tradução TELLES, A. Rio de Janeiro: Centro Interdisciplinar de Estudo em Novas Tecnologias e Informação, 2004.